



HAL
open science

La parenthèse militaire, l'Ile-de-France sur tous les fronts

François Drémeaux

► **To cite this version:**

François Drémeaux. La parenthèse militaire, l'Ile-de-France sur tous les fronts. Dallongeville Dorian, Roince Gabrielle. Ile-de-France, un paquebot pour l'Art Déco, Musée des Années 30, pp.74-79, 2019, 9782902302444. hal-04234218

HAL Id: hal-04234218

<https://hal.science/hal-04234218>

Submitted on 10 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

La parenthèse militaire, *Île-de-France* sur tous les fronts (1939-1949)

Le 2 septembre 1939 à 16 h 10, *Île-de-France* quitte Le Havre avec 1 777 passagers. Comme tous les paquebots au départ de l'Europe le navire français est chargé au-delà de la normale. L'escalade militariste fait craindre le pire et nombre de citoyens américains décident en hâte de rentrer au pays. On installe des couchettes dans les salles à manger. Après une escale nocturne à Southampton, le navire s'élanche vers New York au petit matin. Quelques heures plus tard, la guerre est déclarée. La 347^e traversée d'*Île-de-France* se déroule dans l'anxiété, mais sans incident majeur. À son arrivée aux États-Unis le 9 septembre, le monde a changé : envisager un retour est impossible.

Le navire est immobilisé et l'équipage réduit au minimum. Quelques semaines plus tard, *Île-de-France* est déplacé dans une autre partie du port, sur le quai n° 10 de Staten Island. C'est là qu'il vit sa « drôle de guerre ». Au printemps 1940, des renforts en hommes laissent envisager un départ prochain. Peint en gris, le paquebot reprend la mer le 1^{er} mai, sans passagers, mais avec du matériel militaire. Toutes les dispositions sont prises pour masquer les lumières. Les vitres et les ouvertures sont peintes ou masquées avec des panneaux, des sas sont installés devant les portes menant à l'extérieur. L'éclairage des parties communes est réduit aux circuits de secours. Avec cette première mue guerrière, *Île-de-France* glisse furtivement sur l'Atlantique. Il accoste à Marseille neuf jours plus tard, alors que l'armée allemande déferle sur la Belgique et les Pays-Bas.

Le paquebot contourne ensuite l'Afrique pour se rendre en Indochine, où il est censé embarquer de la main-d'œuvre coloniale pour soutenir l'effort de guerre. C'est au cours de ce trajet que les nouvelles les plus tragiques tombent : la chute de Paris, la capitulation, l'armistice... Rapidement, et comme partout ailleurs, deux camps se forment au sein de l'équipage : ceux qui se résignent et ceux qui veulent poursuivre la lutte. Ces derniers réclament une escale à Singapour, colonie britannique. Le commandant Fontaine se veut loyal. Il a des ordres et, après tout, l'État français est le principal actionnaire de la compagnie. Il ordonne de poursuivre directement sur Saïgon.

Le destin du navire bascule avec un simple télégramme dans la nuit du 29 au 30 juin. L'amirauté de Saïgon, dont l'opinion sur la situation est encore incertaine, préfère ne pas s'encombrer de ce géant des mers et ordonne de relâcher à Singapour. Le journal *The Straits Times* du 11 juillet 1940 évoque cette arrivée, c'est un événement : le plus gros paquebot à avoir jamais touché la colonie ! « *Le drapeau français flotte toujours sur mon navire* », déclare fièrement Albert Fontaine alors qu'on lui demande si *Île-de-France* a été saisi par les autorités. Pour faire oublier cette attraction, le gouvernement local demande au navire de s'amarrer derrière une petite île. Dans les faits, il est de nouveau immobilisé.

La grande majorité des 320 hommes d'équipage est peu à peu rapatriée en France, mais 41 choisissent de rester et rallient les Forces navales de la France libre (FNFL). Parmi eux, le second Jean Arnold qui prend le commandement. Déjà populaire pour son gaullisme de la première heure, il suscite l'admiration de tous le 12 août 1940. Ce jour-là, une mine flottante est repérée, qui se dirige directement sur le navire à quai. Jean Arnold fait descendre un canot, s'approche et plonge sous la mine pour y attacher un filin. La trajectoire fatale est maîtrisée... *Île-de-France* est sauvé !

Pour entretenir le bâtiment, il faut recruter un équipage temporaire. Malais, Chinois et Indiens arpentent désormais les ponts, donnant au navire un aspect cosmopolite qui reste l'une de ses caractéristiques jusqu'à la fin de la guerre. Pour financer les soldes et les travaux de maintenance qui ne sont plus payés par Paris, les caves du navire sont vidées et leur contenu vendu au plus offrant.

Le 8 novembre 1940, les Britanniques réquisitionnent officiellement le navire et la compagnie Peninsular & Oriental (P&O) est chargée de son exploitation. Des plans sont dressés et des aménagements entrepris pour transformer le paquebot en *trooper*, c'est-à-dire en navire de transport de troupes. *Île-de-France* quitte Singapour le 21 mars 1941 pour embarquer des soldats australiens à Fremantle et Sydney, puis les acheminer jusqu'à Suez. Les rotations s'enchaînent ensuite entre la mer Rouge, l'Afrique australe et les Indes, avant un retour à Singapour en février 1941, un nouveau passage par l'Australie et Suez, puis une escale à Durban au printemps.

Sous le commandement du capitaine Pocock, *Île-de-France* transporte des prisonniers de guerre allemands et italiens, ces derniers gardés par des soldats grecs et des policiers palestiniens. Il mène vers le front des contingents zoulous et basothos, des troupes indiennes et polonaises. Il accueille des rescapés de torpillages de toutes les nationalités. Dans ce Babel des océans, ancien temple du luxe à la française, les traversées sont occupées entre tours de chants et de danses du monde entier... et des exercices d'alerte. Sous les tropiques, les conditions de vie sont difficiles dans un navire qui a été conçu pour franchir l'Atlantique en quelques jours : dortoirs surchargés, absence de confort et avitaillements calculés au plus juste. Dans la chaleur de la mer Rouge, les hommes ne peuvent remplir leur gourde que deux fois par jour. Et puis, il y a l'angoisse des mines et des sous-marins. Parfois en convoi, le plus souvent seul, *Île-de-France* navigue en zigzag. Sa vitesse de pointe à 24 nœuds est un atout majeur.

Au cours de l'hiver 1941, à Port Elizabeth, des transformations importantes sont entreprises pour augmenter la capacité de transport de 4 000 à 7 000 hommes. En mars 1942, *Île-de-France* repart en mission en Inde. Il multiplie les navettes entre Durban, Bombay et Suez. Les dangers viennent parfois de l'intérieur. Comme en cette journée d'été 1942, lorsque les officiers doivent faire face à une rébellion des troupes, entassées dans le navire, étouffées par la chaleur de Durban, en attente d'un ordre de route qui ne finit pas de venir ; ou encore en cette nuit d'octobre, la même année, lorsque des prisonniers allemands manquent de justesse de s'emparer du navire.

Novembre 1942, nouveaux horizons. Après un retour en Australie et en Nouvelle-Zélande, l'ancien paquebot se dirige vers Pearl Harbor, puis San Francisco, où il devient le quatrième navire marchand au monde à être équipé d'un radar. Retour en Océanie et, le 3 avril 1943, Pocock est remplacé par le commandant French. Justement... Il reste alors bien peu de Français à bord, tout au plus cinq. La plupart ont été réaffectés à d'autres postes par le quartier général de la France libre à Londres.

En métropole, le destin du navire échappe complètement à la Compagnie générale transatlantique. Le 18 mai 1943, le directeur Henri Cangardel déclare : « *la compagnie reste*

dans l'ignorance de la situation de ses navires qui ont été saisis par les puissances belligérantes », au premier rang desquels *Île-de-France*, désormais considéré comme le fleuron de la Transat depuis l'incendie de *Normandie* en février 1942. Il est vrai que le *trooper* géant est difficile à suivre ! Après de nouvelles rotations sur Bombay, Suez, puis encore l'Australie et Durban, il accoste à Rio de Janeiro le 3 juin 1943, puis Freetown le 11 juin.

Le 20 juin 1943, *Île-de-France* s'amarre à Gourock, en Écosse, à l'embouchure de la rivière Clyde. Une nouvelle mission commence : il doit désormais parcourir l'Atlantique entre New York, Halifax et Gourock pour acheminer des troupes américaines et canadiennes vers le Royaume-Uni, dans la perspective du Débarquement. Le pavillon est transféré de la P&O vers la Cunard qui entreprend aussitôt, à New York, un réaménagement presque complet de l'intérieur pour accroître la capacité de transport à 10 500 hommes. De longs travaux, compromis à deux reprises par des incendies.

À partir de janvier 1944, *Île-de-France* assure une imperturbable noria à travers l'Atlantique, presque insolente de monotonie. En dix-huit mois, jusqu'au 8 août 1945, le navire transporte 250 000 hommes. Après la capitulation allemande, le flux s'inverse. Le général Crerar, chef des forces canadiennes, rentre à Halifax avec 11 000 hommes : l'accueil est délirant.

Le navire est enfin de retour en France, à Cherbourg, le 17 septembre 1945. Quelques jours plus tard, il retrouve son pavillon français, mais demeure six mois sous la direction de la Cunard. Le commandant Hervé Le Huédé conduit *Île-de-France* vers une nouvelle existence de mars 1946 à avril 1947. Il est question de remettre le navire en service sur la ligne transatlantique pour des opérations commerciales, mais les plans sont flous et il ne reste du paquebot de luxe qu'une carcasse usée et peu confortable. Le gouvernement canadien commence par l'affréter pour rapatrier ses soldats vers Halifax puis, au cours de l'été 1946, le ministère français de la Défense nationale organise une tournée vers l'Afrique et l'Indochine. Il s'agit également de renvoyer des troupes coloniales vers Casablanca, Dakar, Tamatave et en Cochinchine.

Présentée comme « un voyage de sauvetage et de rapatriement », la traversée indochinoise est l'occasion de ramener des colons isolés depuis six ans. Les passagers embarqués doivent signer un document de réserve, attestant qu'ils acceptent de naviguer sur un *trooper* qui n'est pas équipé de tout le confort habituel d'un paquebot. Malgré tout, des passagers de première classe s'offusquent de ne pas trouver les deux orchestres présents à bord avant la guerre ou, pire, de devoir faire la queue devant le buffet ! L'escale à Cap Saint-Jacques est qualifiée de « *pagaille difficile à surpasser* ». Ce voyage octroie à *Île-de-France* de nouveaux records, dont celui de plus grand navire jamais passé par le canal de Suez. Une « *acrobatie* » selon le commandant.

À l'automne, c'est l'Afrique du Nord. Les « *installations misérables* » suscitent de plus en plus de plaintes. Il faut tout le dévouement du personnel et l'excellente cuisine du bord pour apaiser les passagers déçus. Les trois essais qui suivent sur la ligne transatlantique ne sont guère concluants. Pour sauver *Île-de-France* d'un point de vue commercial, il faut envisager de longs travaux. Dans cette attente, le navire continue à rapatrier des troupes vers l'Afrique

du Nord en décembre 1946, puis il réalise deux nouvelles rotations vers l'Indochine. Cette fois, il s'agit de conduire des soldats sur le théâtre d'un nouveau conflit, car le Viêt-minh est passé à l'offensive. On prévoit évidemment des blessés et une mission médicale conséquente est organisée avec 52 professionnels de santé. Un centre de soins performant est aménagé avec 600 lits et un bloc opératoire. Au terme de ces deux voyages en Extrême-Orient, le navire-hôpital a assuré 4 737 consultations, réalisé 27 000 vaccinations et pratiqué de nombreuses interventions chirurgicales.

Enfin, *Île-de-France* rentre à Saint-Nazaire le 21 avril 1947. Le lendemain, le paquebot est cité « à l'ordre de l'armée de mer » et se voit décerner la croix de guerre avec palme. Le texte officiel prend quelques libertés avec l'histoire en affirmant que le « *glorieux bâtiment [...] n'a cessé de faire flotter les couleurs françaises sur toutes les mers du monde au cours de cinq années de guerre* », mais le bilan n'en est pas moins édifiant. Entre 1939 et 1945, *Île-de-France* a sillonné plus de 500 000 milles marins et transporté près de 350 000 combattants. Au cours des deux années suivantes, 135 000 milles supplémentaires ont été parcourus avec 155 000 passagers. L'estimation d'un demi-million de voyageurs sur 650 000 milles n'est pas exagérée.

À l'issue d'une période de refonte complète dans les chantiers de Saint-Nazaire, le navire reprend du service sur la ligne de New York le 21 juillet 1949. L'agence générale de la compagnie aux États-Unis prépare ce retour avec une opération de marketing savamment orchestrée. Un *clip sheet*, dossier de presse sous forme de première page d'un journal, est envoyé à 3 539 journaux sur le territoire américain. L'accueil est triomphal et les retours de la presse dithyrambiques. Dans les journaux, à la radio et dans les actualités cinématographiques, il est question du glorieux passé du navire, de sa croix de guerre... Mais les médailles ne sont plus uniquement militaires : « *Île-de-France serves food that wins medals¹* », peut-on lire en titre d'un entretien du chef cuisinier Gaston Magrin.

Le capitaine Joseph Cailloce commande bien plus qu'un navire. Pour la presse, le message est unanime, c'est un « *symbol of recovery²* ». *Île-de-France* devient une nouvelle fois une galerie d'art flottante, forçant l'admiration pour ses cuisines et son stock flottant de 61 000 bouteilles de vin. La guerre est finie, la « rue de la paix de l'Atlantique » n'a jamais autant mérité son surnom.

¹ « *Île-de-France sert une nourriture qui remporte des médailles* »

² « symbole de rétablissement »