

COMMISSAIRE PRISEUR Carole JEZEQUEL

**RENNES ENCHERES** 32, Place de Lices 35000 Rennes - France

33 (0) 2 99 31 58 00

art@rennesencheres.com

# **VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES DU 22 JUIN 2015**

**Expositions publiques** Vendredi 19 juin de 15h à 18h

Samedi 20 juin de 10h à 13h et de 15h à 18h

Dimanche 21 juin de 15h à 18h

Lundi 22 juin de 9h à 11h

Catalogue de la vente sur www.rennesencheres.com

www.interencheres.com

www.auction.fr

www.gazette-drouot.com

Enchères online sur www.interencheres-live.com

# DOCUMENT DE PRESENTATION DU LOT N° 91

MAQUETTE DE CHANTIER DE LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE ILE DE CUBA (1914/1915) – LAFAYETTE (1915/1929) – MEXIQUE (1929/1940)



CONSULTANT: Philippe NEVEU

ARTS & MARINE Expertise – Saint Malo - France

Tel. 33 (0)2 99 19 56 47

Mail antiquites.marine@orange.fr Site www.artsetmarine.com

# **SOMMAIRE**

INTRODUCTION	P. 3
LA MAQUETTE	P. 5
- DESCRIPTION	P. 5
- DIMENSIONS	P. 10
- ETAT	P. 11
LE PAQUEBOT	P. 11
CARACTERISTIQUES	P. 12
HISTOIRE DU PAQUEBOT	P. 12
- ILE DE CUBA	P. 12
- LAFAYETTE	P. 12
- MEXIQUE	P. 14
LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE	P. 15
LES AMBASSADEURS DES ARTS ET DES TECHNIQUES	P. 20
LES TROIS PAQUEBOTS « LAFAYETTE » DE LA CGT	P. 21
LES CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE	P. 21
Article du « Petit Marseillais » en date 1er juin 1914	P. 22

## INTRODUCTION

# Paquebot « lle de Cuba » rebaptisé « Lafayette » puis « Mexique »

ILE DE CUBA Ocean Liner, renamed LAFAYETTE and then MEXIQUE.

Le paquebot fut construit par les « Chantiers et Ateliers de Provence » pour le compte de la « Compagnie Générale Transatlantique ».

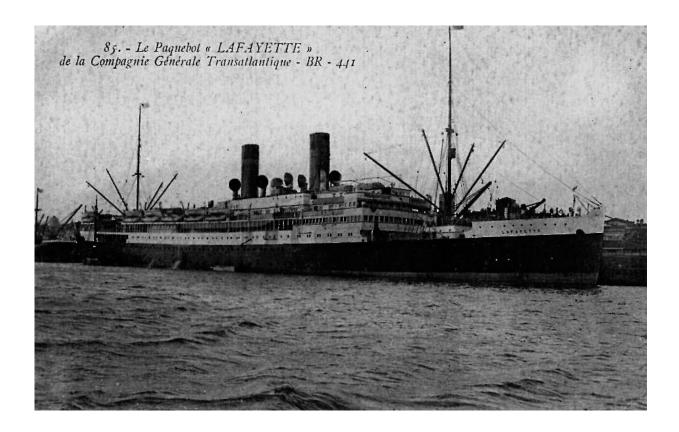
This liner was built by «Chantiers et Ateliers de Provence» on behalf of the "Compagnie Générale Transatlantique".

Initialement conçu pour desservir les Antilles et l'Amérique Centrale, le paquebot à son lancement en 1914 fut baptisé **ILE DE CUBA**.

The liner was initially designed to provide a service to the Caribbean and Central America and was named ILE DE CUBA at its launch in 1914.

Toujours en construction, durant sa phase de finition, il fut décidé de l'affecter aux lignes Nord-Américaines. Lors de sa mise en exploitation en 1915, Il était rebaptisé **LAFAYETTE**.

Whilst it was still under construction, in the finishing phase, it was decided to allocate it to the North American lines. When it was put into service in 1915 it was renamed LAFAYETTE.



En 1929, affecté aux lignes desservant le Mexique et l'Amérique Centrale, il fut une nouvelle fois débaptisé et renommé **MEXIQUE**.

When it was allocated in 1929 to the lines servicing Mexico and Central America it was renamed MEXIQUE.



Il sillonnera les mers du monde, participera activement à la première guerre mondiale (14/18). Réquisitionné durant la seconde guerre mondiale, il sautera sur une mine et coulera en 1940.

It was to criss-cross the world's seas and take part in the First World War. Then it was requisitioned during the Second World War, hit a mine and sank in 1940

## LA MAQUETTE - THE MODEL OCEAN LINER

## **Description**

La maquette du paquebot, reposant sur ses bers, est présentée dans un meuble d'exposition constitué d'une vitrine posée sur sa table.

The model of the liner, resting on its cradle, is presented in an exhibition case made up of a display case placed on its own table.



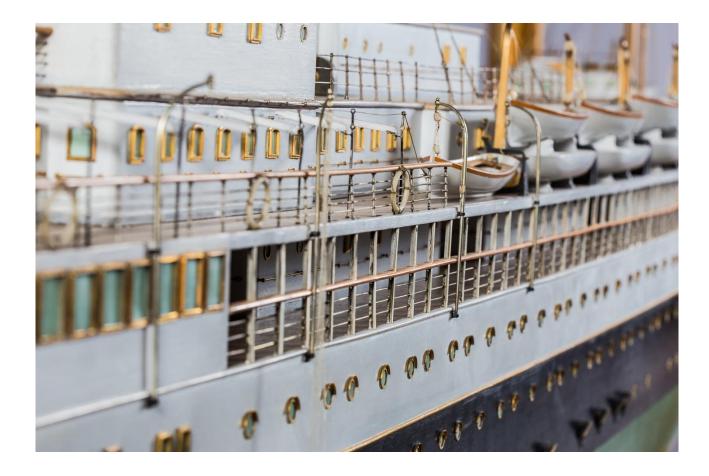
Comme il l'est explicité plus loin, n'étant pas nommée, la maquette fut finalisée avant le 1<sup>er</sup> juin 1914, date de lancement du paquebot alors baptisé « lle de Cuba ». Les structures des pare-soleils sont présents sur la maquette ce qui indique formellement qu'à la réalisation de la maquette, le bateau était destiné à assurer les liaisons avec la mer Caraïbe.

As is explained further on, the model was not named when it was finished before the 1st June 1914, the date of the launch of the liner then named **ILE DE CUBA**.



La maquette, véritable chef d'œuvre des arts et techniques, fut réalisée par une équipe constituée des meilleurs compagnons aguerris à la réalisation des maquettes professionnelles de grande volée. La maquette se devait d'être aussi somptueuse que le paquebot l'était.

The model, which is a real technical and artistic masterpiece, was made by a team of the best artisans experienced in making first rate professional models. The model had to be as sumptuous as the liner was.



La maquette a du nécessiter l'équivalent de 10 ans de travail. The model required the equivalent of 10 years' work.

Nul n'est besoin de la détailler et de faire l'inventaire des éléments la constituant. Elle est, jusque dans les moindres détails, telle que le bateau était.

Si l'œil se porte sur les bossoirs des chaloupes, il est stupéfiant de constater que le mécanisme «Welin» est reproduit très précisément. Sur les superstructures, les bastingages, les mâts de charges, les échelles de coupée, les claires-voies, le nid de pie, .... C'est le même constat.

There is no need to detail it and list the elements that make it up. Right down to the smallest details it is just as the ship was. If the eye is drawn to the davits on the lifeboats, it is stunning to note that the «Welin» mechanism is very accurately reproduced. On the superstructures, ship's rails, derricks, accommodation ladders, skylights, crow's nest ... the same thing is observed.







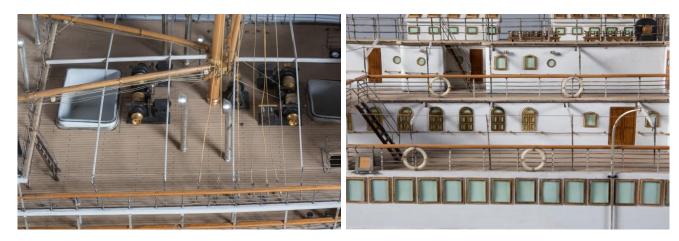




Outil de promotion du paquebot, tant pour la « Compagnie Générale Transatlantique » que pour les « Chantiers et Ateliers de Provence », tout est fait pour magnifier la maquette : Peintures au poli remarquable, rendu des ponts lattés, bois vernis à la finition satinée, manches à air nickelées, innombrables pièces métalliques dorées à l'or fin.

A promotional tool for the liner, as much for the «Compagnie Générale Transatlantique» as for the «Chantiers et Ateliers de Provence», everything is done to glorify the model: Paint with an incredible polish, rendering of the timbered decks, wood lacquered with a satin finish, nickelled air shafts, innumerable metal parts gilded with gold leaf.





Pour parfaire cette démonstration de luxe et de savoir faire, les trois supports de la maquette, pièces de fonderie, sont de véritables œuvres d'art. Deux ancres assemblées forment chaque support.

To make this demonstration of luxury and expertise perfect the three supports for the model, forged parts, are real works of art. Each support is made of two assembled anchors.







Deux plaques dites « de constructeur » en ivoirine posées à fond de vitrine reprennent les caractéristiques et l'origine du paquebot.

Two so-called «builder's» plates in ivory placed at the bottom of the display case bear the characteristics and the origin of the liner.



La vitrine, dont la structure est en acajou, est à cinq faces vitrées. Les montants sont moulurés, les verres sont fixés par des pare-closes vissées.

La table en acajou est à six pieds tournés tenus par des traverses.

Bien que ne formant qu'un seul meuble, table et vitrine sont dissociables l'une de l'autre.

The display case with its mahogany structure has five glazed faces. The uprights are moulded and the glazing attached with screwed in glazing bead.

The mahogany table has six turned legs held by cross-pieces.

Although they form a single piece of furniture the table and the display case can be taken apart.





#### **Dimensions**

Echelle: 1/50ème

Dimensions de la maquette: Longueur: 3,42 m, largeur au bau: 0,39 m

Dimensions du meuble (table et vitrine): Hauteur 2,15 m, longueur 3,77 m, épaisseur

0,75m.

Scale: 1/50

Dimensions of the model: Length: 3.42 m, width at the beam: 0.39 m

Dimensions of the furniture (table and display case): Height 2.15 m, length 3.77 m, thickness 0.75 m

### Etat

Exceptionnel état de conservation, sans manque, sans bris, sans altération ni oxydation des parties métalliques. Il doit être néanmoins signalé, un léger déplacement et une légère déformation de la dunette arrière, une échelle de coupée tribord arrière démontée et posée à plat sur le pont supérieur, le pavillon national insolé, une très légère usure sur le vert de la peinture de coque sur environ 10cm2, de légères altérations de la peinture, une craquelure de la couche de nickel à l'embase d'une manche à air.

Exceptional state of preservation with nothing missing, no breakages, and no alteration or rust on the metal parts. It should, however, be noted that there is a slight displacement of the aft poop deck, an aft accommodation ladder dismantled and placed flat on the upper deck, the national flag bleached by the sun, slight wear on the green paint of the hull over about 10 cm2, a crack in the layer of nickel on the base of an air shaft and several ropes moved.

## LE PAQUEBOT - THE OCEAN LINER

#### Les caractéristiques du paquebot

Le paquebot fut lancé en 1914 pour le compte de la «Compagnie Générale Transatlantique» par les «Chantiers et Ateliers de Provence» à Port de Bouc.

Ce très luxueux paquebot mesurait 171 m, avait deux cheminées, quatre hélices, et naviguait à pleine puissance à 18,5 nœuds. Point particulier, les manches à air principales étaient pivotantes pour pouvoir être orientées au vent.

Il pouvait transporter 1250 passagers dont 336 en première classe, 110 en seconde, 90 en troisième et 714 en entrepont.

### Le paquebot en chiffres:

Longueur de tête en tête: 171m

Longueur entre perpendiculaire: 164,38m

Largeur hors membres: 19,50m

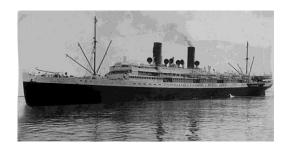
Puissance de l'appareil moteur: 18.000 Cv

Type de moteur: 2 alternateurs 4 cylindres et 2 turbines Parsons

Jauge brute totale: 12.200 Tonneaux

#### Modification des superstructures :

En 1919, les deux ponts avant, ou « baignoires », furent couverts du gaillard d'avant au château, ce qui modifia légèrement sa physionomie générale.



# L'HISTOIRE DU PAQUEBOT – THE HISTORY OF THE OCEAN LINER:

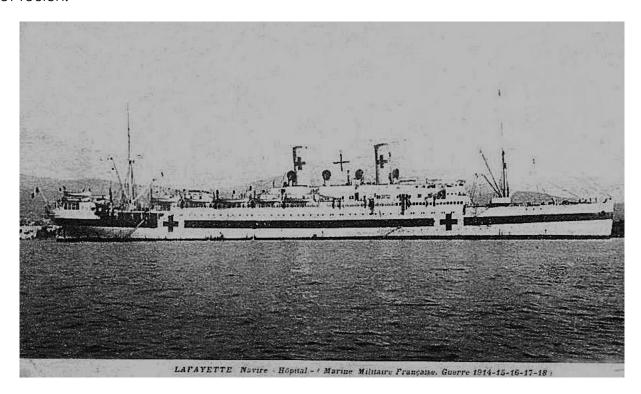
#### **ILE DE CUBA**

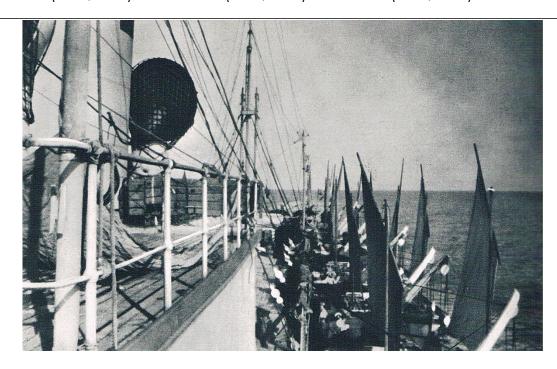
Peu de temps encore avant son lancement le 1<sup>er</sup> juin 1914, le nom du futur paquebot n'était pas arrêté, tant la compagnie hésitait quant à son affectation. Le nom de I**LE DE CUBA** lui fut donné à son lancement alors que lui étaient destinées les lignes desservant les Antilles et l'Amérique Centrale. Lors de la phase de finition, qui dura 17 mois, la compagnie jugea opportun de l'affecter aux lignes Nord Américaines. C'est ainsi qu'il fut rebaptisé **LAFAYETTE**.

#### LAFAYETTE

**LAFAYETTE** est entré en service en novembre 1915, durant la première guerre mondiale, sur la ligne Bordeaux-New York. Il est rappelé qu'en raison de la guerre le port du Havre qui était tête de ligne des liaisons de la compagnie à destination de New York, avait été remplacé par celui de Bordeaux.

En janvier 1917, il fut réquisitionné par l'état Français et transformé par les « Ateliers et Chantiers de la Gironde » en navire-hôpital avec une capacité de 1400 lits. Il fut l'un des sept navires-hôpitaux dont la France disposait à cette époque. Il appareilla le 28 mars 1917 pour Alger, puis pour Salonique. Il effectua une dizaine de rotations entre Salonique et Toulon.



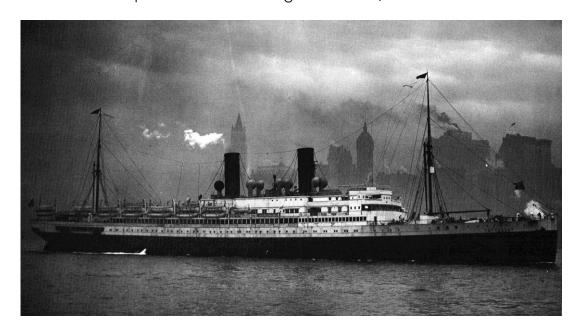


« Les embarcations du LAFAYETTE, armé en navire hôpital, sont prêtes à être amenées en raison du péril sous-marin : Bossoirs débordés et gréements à poste ; Les voiles mouillées par la pluie et les embruns sont hissées périodiquement pour leur permettre de sécher » Réf. Livre « Histoire de la Compagnie Générale Transatlantique » - 1955

L'armistice signé, le 27 décembre 1918, il quitta Toulon pour Marseille pour arriver à Brest le 4 janvier 1919 et pour en repartir le 11 à destination de « Hoek van Holland ». De Hollande il ramena au Havre des prisonniers allemands blessés et malades. Du Havre, il appareilla pour Cherbourg pour en repartir le 25 janvier à destination d'Alger. Il servit alors au transport de troupes en Méditerranée.

Le 22 octobre 1919, il fut «dé-réquisitionné» et «rendu» à la Compagnie Générale Transatlantique.

Il fut remis en état et reprit du service sur la ligne Le Havre/New York.



En 1924, il fut affecté à la ligne du Mexique.

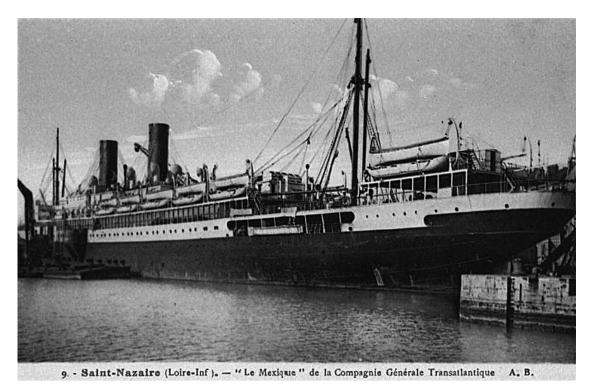
#### **MEXIQUE**

En 1928, il fut totalement rénové et rebaptisé **MEXIQUE**. Ce changement de nom, outre le fait qu'il desservait le Mexique, était devenu inéluctable pour la simple raison qu'il avait été décidé que le nouveau paquebot de la compagnie, construit pour assurer les lignes avec les Etats-Unis s'appellerait « Lafayette »

Le paquebot fut une nouvelle fois transformé en 1933. Sa chaudière à charbon fut remplacée par une chaudière à mazout.

Entre 1933 et 1935, outre la ligne du Mexique qui était sienne, il effectua occasionnellement des traversées vers New York et fut affecté épisodiquement à la ligne Bordeaux-Casablanca.

De 1935 à 1939, il assura seul la ligne du Mexique au départ de Saint Nazaire. Du fait de la crise et de la guerre civile Espagnole, faute de passagers en suffisance, la ligne périclita rapidement et fut abandonnée.



**MEXIQUE** fut désarmé en juin 1939 puis remis en service pour transporter, en deux voyages, des réfugiés espagnols au Mexique.

Alors que la seconde guerre mondiale venait d'éclater, Il fut réquisitionné comme croiseur auxiliaire.

Il participa en avril 1940 à l'expédition de Norvège comme transport de troupes.

Le 2 juin 1940, en escale à Marseille, il participa, fort de son armement embarqué, à la défense du port alors bombardé par l'aviation allemande.

Le 19 juin 1940, il coule après avoir heurté une mine allemande à l'embouchure de la Gironde alors qu'il était venu chercher des parlementaires pour les amener en Afrique du Nord. Proche des côtes, son naufrage ne fit aucune victime.

## LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

La « **Compagnie Générale Transatlantique »** fut l'une des plus prestigieuses compagnies maritimes françaises. Elle fut connue aussi sous le nom de « Transat » et de « French Line ».

Alors que Napoléon III encourage l'expansion de la Marine Marchande Française, les frères Emile et Isaac Pereire, créent en 1855, la société « Compagnie Générale Maritime ».

Les statuts de la compagnie déposés à Granville, lui donnaient pour objet «toutes opérations de construction, d'armement et d'affrètement de tous navires et en général toutes opérations de commerce maritime ».

La compagnie constitua rapidement sa flotte. A la fin de 1856, elle avait, à flot ou en construction, une cinquantaine de voiliers (trois-mâts, bricks et goélettes). Elle possédait 4 « navires à feu et à hélices » et exploitait 45 barques de pêche. Elle détenait, de plus, des participations à plus de 51% dans la propriété de 17 grands voiliers et 6 vapeurs. Elle ouvrit de nombreuses lignes maritimes de part le monde. Dans le même temps, elle investit des sommes importantes dans la création d'entreprises diverses situées dans des pays lointains.

L'exploitation, à son début, se révéla très chaotique et les difficultés de tous ordres s'accumulèrent. En 1860, au bord de la faillite, les Frères Pereire négocièrent une convention avec l'état afin d'assurer pendant vingt ans, moyennant finances, le service postal entre la France, les Etats-Unis, la Guadeloupe, le Mexique et Cayenne et ce, en utilisant les mêmes bateaux que ceux qu'ils exploitaient sur leurs lignes régulières. Cette convention était assortie d'une contrepartie qui stipulait que plus de la moitié des bateaux construits devait l'être en France. En 1861, la « Compagnie Générale Maritime » change de nom pour s'appeler dès lors « Compagnie Générale Transatlantique ».

Au préalable à cette convention, la compagnie qui avait déjà passé commande de trois paquebots aux chantiers « John Scott & Co » en Ecosse, se vit dans l'obligation de trouver un chantier naval Français susceptible de construire des navires au même prix que les chantiers étrangers moins chers. Outre le chantier des « Forges et Chantiers de la Méditerranée » qui avait un carnet de commandes plein et qui était, de surcroit, très cher, nul autre chantier français ne pouvait fabriquer de très grands bateaux en fer. Les Frères Pereire décidèrent alors de créer de toute pièce un chantier naval afin de pouvoir y construire ses propres navires. Il sera construit à Penhouët et s'appellera « Les Chantiers et Ateliers Saint Nazaire » connu beaucoup plus tard sous le nom de « Chantiers de Penhouët ». Le premier paquebot à être mis sur cale, en 1862, fut « L'Impératrice Eugénie ».

En 1868, face à des difficultés financières, les frères Pereire furent contraints de démissionner de tous leurs mandats. En 1869, la Compagnie concéda le chantier naval à la « Société des Chantiers de l'Atlantique » de Bordeaux. Après la guerre de 1870, le chantier fut fermé.

La Compagnie reprendra des «couleurs» mais tributaires d'évènements politiques intérieurs et extérieurs (guerres, crises multiples), elle sera de nouveau en grandes difficultés. En 1875, les frères Pereire reprirent la compagnie en main. Au décès, dans la même année, d'Emile Pereire, c'est son fils Eugène, qui jusqu'en 1904 assurera la présidence.

Sous cette présidence, la compagnie ouvrira de nouvelles lignes, créera des croisières de luxe en Méditerranée et construira de nombreux cargos et paquebots, toujours plus grands, toujours plus rapides. La course au «ruban bleu» fait rage. Mais, au-delà des succès, la compagnie devra également faire face à de nombreux problèmes: concurrence effrénée avec les compagnies étrangères, crises économiques, législations douanières modifiées, guerre Hispano-Américaine, épidémies dont celle du choléra en France. De plus, la disparition du cargo «Paulliac» et le naufrage du paquebot «Bourgogne» qui fit 568 victimes, eurent un effet dévastateur sur la clientèle.

De 1904 à 1914, sous la présidence de Jules Charles Roux.

la Compagnie Générale Transatlantique se lance dans le trafic de marchandises en mettant en service une flotte de cargos de plus en plus gros. Le fret triple entre 1903 et 1913.

Une nouvelle convention postale est établie, nécessitant la construction de nouveaux navires.

Le transport des émigrants est également ciblé, la classe « Entrepont » développée. Elle devient en 1907, la cinquième compagnie mondiale pour le transport des migrants vers les États-Unis, et la deuxième dans le sens inverse.

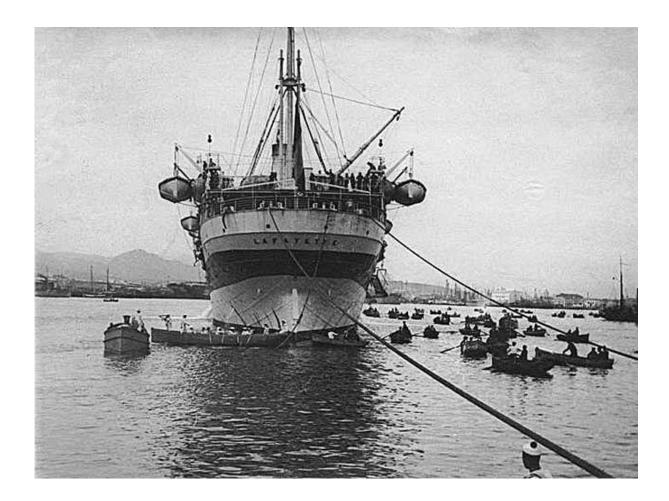
La compagnie œuvre dans la reconquête de la clientèle « passager », qui s'était étiolée au fil des ans. Elle œuvre aussi activement à la constitution d'une clientèle fortunée. A la vitesse pure, serait désormais associé le grand luxe.

Les recettes des lignes principales doublent. La compagnie devient la première compagnie maritime française, forte de 84 navires. Parmi les plus luxueux paquebots, il y eut :

« France », mis en service en 1912, il fut le premier paquebot français à quatre cheminées. Long de 210 mètres il naviguait à la vitesse de 24 nœuds. La richesse de ses aménagements lui valut d'être surnommé le « Versailles des mers » - « Chicago » 1908 - « Rochambeau » 1911 - ILE DE CUBA 1914 dont la maquette est présentée ici.

En août 1914, dés la déclaration de la première guerre mondiale (14-18), consigne est donnée aux navires stationnés dans les ports d'y rester. L'activité de la compagnie est immédiatement stoppée. Cependant, de nombreux Américains, séjournant alors en Europe, exercèrent une pression telle que la compagnie accepta à ses risques et périls de les ramener « chez eux ». Deux paquebots, « Chicago » et « France », furent affectés à cette mission qui s'avéra financièrement très fructueuse. L'arrêt de l'activité ne sera néanmoins que de courte durée, tant il était nécessaire, à la demande du gouvernement, de rétablir le service postal.

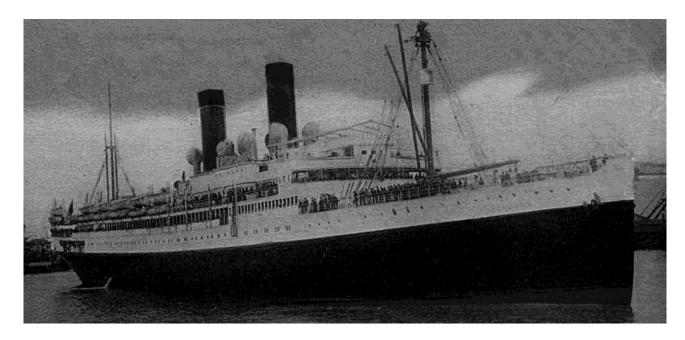
Certains bateaux se verront préservés et resteront à quai, d'autres seront affectés à des lignes qui n'étaient pas les leurs. Ils participeront de plus au transport des troupes et du matériel militaire. Par ailleurs, 37 navires, soit les deux tiers de la flotte, seront réquisitionnés. Certains auront un rôle opérationnel dans le conflit, d'autres seront transformés en navires-hôpitaux comme le fut **LAFAYETTE**.



Le conflit provoque la perte de 30 navires essentiellement causée par le torpillage opéré par les sous-marins allemands. La compagnie, pour persister dans sa participation à l'effort de guerre, remplace, pour partie, ses pertes par de vieux navires achetés sur le marché d'occasion.

Au final, la flotte de la compagnie s'en trouve considérablement réduite. et les navires restants en très mauvais état.

La compagnie se lance alors dans un vaste programme de réparation et de reconstruction de la flotte. Nombre paquebots et cent cargos, seront mis en service.



Par ailleurs, la compagnie renforce sa place prépondérante dans le transport maritime en investissant dans de nombreuses plus petites compagnies. Elle prendra participation dans les « Chantiers de Penhouët » qui avait été sien une cinquantaine d'années plus tôt.

Avant la deuxième guerre mondiale, tout en ayant traversé très douloureusement la « Grande dépression », la compagnie gagne au final en importance et prestige avec de majestueux paquebots tels le « Paris », « De Grasse » , « lle de France » et bien sur « Normandie ».

Dés le début de la seconde guerre mondiale, la compagnie est appelée à participer à l'effort de guerre. Normandie et lle de France sont mis en sécurité dans le port de New York. Le trafic n'ayant pas été interrompu, la compagnie accuse de nombreuses pertes, nombre de bateaux sont torpillés par les sous-marins allemands. Normandie, après avoir été réquisitionné par les Etats Unis, brule alors qu'il était en cours de transformation afin de transporter des troupes.

Au final, la compagnie a perdu 60% de sa flotte, à savoir : 13 paquebots dont **MEXIQUE** et 40 cargos.

Comme ce fut le cas après la première guerre mondiale, la flotte est à réparer et à reconstruire.

Au titre de la réparation des dommages de guerre, elle récupère trente-deux « liberty ships » ainsi que le paquebot allemand « Europa » qui sera rebaptisé « Liberté ».

La reprise de l'activité fut lente dans les années 40 pour redevenir soutenue au milieu des années 50. Par la suite, avec sa flotte vieillissante, elle ne put concurrencer que très difficilement les nouveaux paquebots que furent « Queen Mary » et « Queen Elisabeth » de la « Cunard Lines», « United States » de la « United States Lines » et « Andrea Doria » de l' « Italian Lines »

Au fur et à mesure que sa flotte vieillissait, la compagnie perdait en part de marché et voyait ses résultats fondre inexorablement. C'est à cette période qu'il fut décidé de construire un paquebot d'exception afin de remplacer tous les vieux transatlantiques de la compagnie. « France » venait de naitre. Il fut lancé en 1960 et mis en service en 1962. Alors que la concurrence privilégiait le grand luxe, le concept premier retenu pour sa conception s'avéra désastreux. En effet 80% de ses aménagements étaient réalisés pour satisfaire une classe économique dite « touriste » alors qu'à cette époque les voyageurs, moins argentés, pour un prix moindre préféraient prendre l'avion.

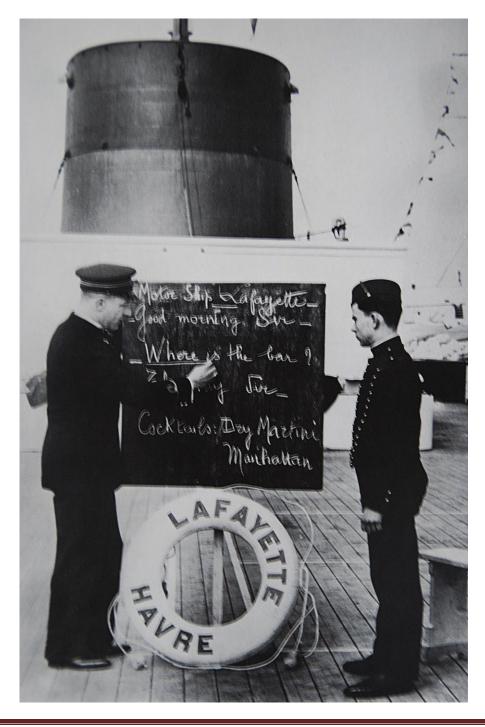
Pendant douze ans, «France» assurera traversées transatlantiques et croisières. Son exploitation n'étant pas rentable, elle fut arrêtée en 1974 et «France» vendu en 1978.

Pendant ce temps, la compagnie se consacre au fret et n'exploite plus que des cargos. Elle fusionne avec la «Compagnie des Messageries Maritimes» pour former la «Compagnie Générale Maritime» qui deviendra par la suite «CMA-CGM» qui est à ce jour l'une des plus grandes compagnies maritimes de fret au monde.

## LES AMBASSADEURS DES ARTS ET DES TECHNIQUES

Les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique, ont tous été construits avec les techniques les plus avancées de l'époque. Certains ont été décorés et aménagés par de grands décorateurs. Véritables œuvres d'art, ils devinrent les ambassadeurs du savoirfaire français sur toutes les mers auprès de tous les grands de ce monde.

Ils furent aussi, à grande échèle, les premiers représentants de la gastronomie française. Vignobles et produits de luxe issus de nos terroirs profitent encore de cette notoriété acquise lors des traversées. Les maisons de couture ont également tiré grands bénéfices de ce vecteur de représentation auprès de la gent féminine huppée.



## LES TROIS PAQUEBOTS LAFAYETTE DE LA CGT

Trois paquebots de la compagnie ont porté le nom «Lafayette». Ils étaient destinés à effectuer les traversées vers les Etats-Unis, Ce nom emblématique tant pour la France que les Etats-Unis portait en lui le symbole de « défenseur des libertés », message que la compagnie s'appropriait donc et souhaitait transmettre. Il symbolisait aussi les relations très fortes qui unissaient les deux pays.

**LAFAYETTE** construit en 1864, vendu à la démolition en 1906, était un paquebot en fer, Sa motorisation était à vapeur et sa propulsion assurée par roues à aubes. Il était long de 105,62 m. et desservait principalement New York et les Antilles.

**LAFAYETTE** (1915 – 1929) objet de cette présentation.

**LAFAYETTE** Paquebot construit en 1929 aux « Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire », fut détruit par un incendie survenu dans le port du Havre en 1958. Long de 171 m, il était équipé de moteurs Diesel, était mu par quatre hélices. Il desservait New York.

### LES CHANTIERS ET ATELIERS DE PROVENCE

Ils sont situés à Port de Bouc qui est une commune sur la Méditerranée, située sur le golfe de Fos, distante de 44 kms de Marseille.

Jusqu'à la fin du XIXème siècle, Port de Bouc n'est qu'un hameau au bord d'une rade très protégée, situé au carrefour d'un réseau de communications maritimes et fluviales. En 1891, financiers et armateurs perçoivent le potentiel de ce site encore vierge de toute exploitation.

En 1899, deux hommes: Alfred Fraissinet et Jules Charles Roux ont rassemblé les capitaux nécessaires à la création d'un chantier naval pouvant construire de très grandes unités, cargos et paquebots y compris. Ainsi naquirent les Chantiers et Ateliers de Provence qui comprendront l'unité de fabrication de moteurs situé à la Madrague à Marseille et l'unité de Port de Bouc structurée autour de 6 cales de fabrication de bateaux.

Afin de comprendre les motivations des fondateurs du chantier, il est bon de rappeler que :

Alfred Fraissinet était le directeur de la « Compagnie Française de Navigation », aussi dénommée « Compagnie Fraissinet ».

Jules Charles Roux qui était banquier à l'époque, s'impliqua dans la gestion de plusieurs compagnies maritimes dont la « Compagnie Fraissinet ». Il sera, de surcroit, nommé à la présidence de la « Compagnie Générale Transatlantique » en 1904 et la quittera en 1914, juste après le lancement du paquebot « lle de Cuba ».

Le premier bateau à être fabriqué et lancé en août 1901 fut le « Marc Fraissinet » cargo à vapeur de 95 mètres

Avant 1914, le chantier avait livré une trentaine de navires, parmi lesquels de luxueux paquebots, comme « Espagne » et « Timgad » pour la Compagnie Générale Transatlantique, « Valdivia » pour la « Société Générale de Transports Maritime », « Brittania » pour le compte de « Cyprien Fabre ».

De 1901 à 1966, le chantier, qui avait acquis une notoriété mondiale, produira plus de 150 paquebots et cargos et 17 bâtiments de guerre.

Lancement du "Cuba" à Port de Bouc. Le 31 mai 1914. Article paru dans Le Petit Marseillais du 1<sup>er</sup> juin 1914.

> « Notre charmante petite ville offrait aujourd'hui un rare spectacle de liesse et d'entrain. On y lançait le paquebot "Cuba" de la Compagnie transatlantique. Rappelons que ce navire, le plus grand de ceux construits à ce jour en Méditerranée mesure 171 mètres de longueur, 19,50 m de largeur et que son déplacement correspond à 14800 tonnes, il desservira la ligne St Nazaire-Cuba. De bonne heure, véhicules de toutes natures ont débouché de nos routes, débarquant un flot de curieux que ce spectacle attire ordinairement chez nous. Dans les rues s'écoulaient d'innombrables visiteurs, une foule bigarrée et compacte, excursionnistes de la Pentecôte, gens du voisinage, riches invités dont les automobiles stationnaient en ronflant. Bref, partout, l'aspect inaccoutumé d'une ville en fête. Vers 11 heures, tout le monde s'achemine vers les Chantiers de Provence, gracieusement ouverts par la direction. Superbe, le Cuba dressait sa masse imposante aux lignes pleine harmonie et de puissance. La cérémonie commença par la bénédiction traditionnelle. Elle fut donnée par le curé de notre paroisse M. Lesbros Ce rite accompli, Mme d'Allest gravit l'escalier des tribunes d'honneur. Une cordelette fleurie et enrubannée était tendue entre le navire et celles-ci. Une bouteille du délicieux vin mousseux Royal Provence des vignobles réputés de M. Édouard Théry à Rognac s'y balançait. À un signal donné la marraine trancha la corde et la bouteille, décrivant une courbe, vint se briser sur les flancs du Cuba où la mousse se répandit. Bon présage. Munie de sa hache d'argent, la marraine donna le signal symbolique du lancement. Aux accents de la Marseillaise exécutée par les excellentes musiques de Mouriès et de Grans, le navire s'ébranla lentement et glissa sous son berceau. Le mouvement s'accéléra, bientôt l'arrière plongea, soulevant d'énormes lames et le cuba, enveloppé d'écume et de fumée, flotta dans son élément. D'enthousiastes acclamations avaient salué le départ du paquebot. Elles résonnaient encore quand il s'éloigna, conduit par le remorqueur vers les ateliers de montage où l'on procédera à son achèvement. À l'issue de cette belle cérémonie, on se rend au banquet qui, comme de coutume, a lieu dans la salle de dessin artistiquement décorée. À la table d'honneur, aux côtés de M. Jules Charles Roux, président, se trouvent Mme d'Allest et Mme A.Fraissinet. De part et d'autre M. d'Allest, administrateur délégué, M. Ortiz, Ministre de Cuba, M. Zevort, Sous-préfet d'Aix, M. Arifi, M. Roque, maire de Port de Bouc, M. Merlat, Conseiller Général et Maire de Martigues...

À une table au centre, on remarque un ouvrier de chaque corps d'état, délicate attention de M. d'Allest, qui a tenu à remercier le personnel des ateliers, qui, au grand complet, a souscrit à l'achat d'un objet d'art pour être offert à Jules Charles Roux. Le menu, signé Castelmuro, fut comme toujours exquis. Au dessert, M. Fraissinet prend le premier la parole. Il rappelle la part considérable prise par Jules Charles Roux dans la création des Chantiers de Provence et dit avec quel empressement le conseil d'administration s'est associé à l'initiative prise par le personnel de tous les rangs en témoignant par l'offrande d'un objet d'art, la reconnaissance qui lui est si justement due. M. d'Allest lui succède et dans un vibrant discours adresse les plus vifs remerciements à Jules Charles Roux président de la Compagnie Générale transatlantique, à son directeur M. Dalpiaz, à M. Grolons, ingénieur en chef et termine en levant son verre en l'honneur du président. Jules Charles Roux remercie vivement et après avoir, avec son grand talent, adressé des éloges à M. d'Allest, M. Ortiz, M. Roque, il se tourne vers M.Edmond Théry qui assiste au banquet avec son fils René Théry: il lève son verre rempli de vin généreux Royal Provence "Je bois – dit il – en l'honneur de la science économique dont vous êtes un des plus érudits protagonistes". À son tour, M. Roque dans une charmante improvisation rend hommage à Jules Charles Roux. Grâce à lui, Port de Bouc est devenu une cité florissante. Aussi le Conseil en signe de reconnaissance a donné son nom à une rue de la ville. Il ne désespère pas de voir plus tard s'élever sur l'une des places publiques, un monument portant cette inscription: « A Jules Charles Roux, Port de Bouc reconnaissant ». Puis M. Merlat termine la série des discours. Ainsi se termina cette belle fête toute en l'honneur de la société des Chantiers et Ateliers de Provence.»

