



Du paquebot *Normandie* au transport AP-53 USS *Lafayette*

Jacques Druel

L'incendie vient de se déclarer à bord du AP-53 USS *Lafayette* (ex-paquebot *Normandie*). (USNA)

10 février 1942, déséquilibré par les centaines de tonnes d'eau déversées par les pompiers pour circonscrire l'incendie qui le dévore, le *Normandie* finit par chavirer et gît désormais dans les eaux glacées du port de New York. Son agonie durera cinq années de plus, puisque le dernier bloc, une section de 75 tonnes correspondant à une partie de la chaufferie bâbord, ne sera ferrailé que le six octobre 1947... Chacun garde en mémoire l'image d'un navire racé, si élégant sous les couleurs noir, rouge et blanc de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT). Pourtant au moment du désastre, le *Normandie* avait déjà revêtu une tenue beaucoup plus guerrière...

Changement de propriétaire

La crainte de voir un navire si prestigieux torpillé ou bombardé, avait conduit les autorités françaises à immobiliser le paquebot *Normandie* aux USA dès septembre 1939. Sur les mille trois cents personnels nécessaires à la bonne marche du géant, la quasi-totalité est renvoyée en France, la grosse centaine restante constitue un équipage de désarmement qui se chargera uniquement de l'entretien du paquebot. Pendant près de deux ans, le *Normandie* restera ainsi inactif amarré au Pier 88, alors que certains de ses confrères avaient repris la mer comme transports de troupes rapides. C'est la situation militaire et politique en Europe qui va faire basculer le destin du paquebot.

Inquiets de voir le gouvernement de Vichy collaborer ouvertement avec l'Allemagne nazie, les Américains sont en outre persuadés qu'ils seront conduits tôt ou tard à rentrer dans le conflit européen. La prise de contrôle du navire aurait dès lors un double avantage : supprimer la possibilité d'un sabotage ordonné de France et posséder un navire capable de faire transiter pas moins de 15.000 soldats d'une rive à l'autre de l'Atlantique, ce qui constitue pratiquement l'effectif d'une division complète pour chaque traversée. C'est ainsi que le 11 avril 1941, le président Roosevelt propose au Congrès la promulgation d'une loi autorisant la prise de contrôle du bâtiment. Les choses ne traînent pas puisque le 15 mai 1941, un détachement de 150 hommes des Coast Guards emmené par le commandant Baylis, se présente à bord pour officiellement assurer la protection du navire contre tout acte de

sabotage. Cette situation perdure jusqu'au 7 décembre 1941, date de l'attaque de Pearl Harbor par les Japonais, et dès le lendemain, un nouveau contingent de 944 *Coasties* investit le bord. Puis le 11 décembre suivant, les États-Unis décident de saisir *Normandie* et le 12, l'équipage français est fermement prié de faire son paquetage, à l'exception d'une poignée de marins chargés d'assister les nouveaux propriétaires dans la bonne marche du paquebot. Le *Normandie* est désormais sous administration américaine.

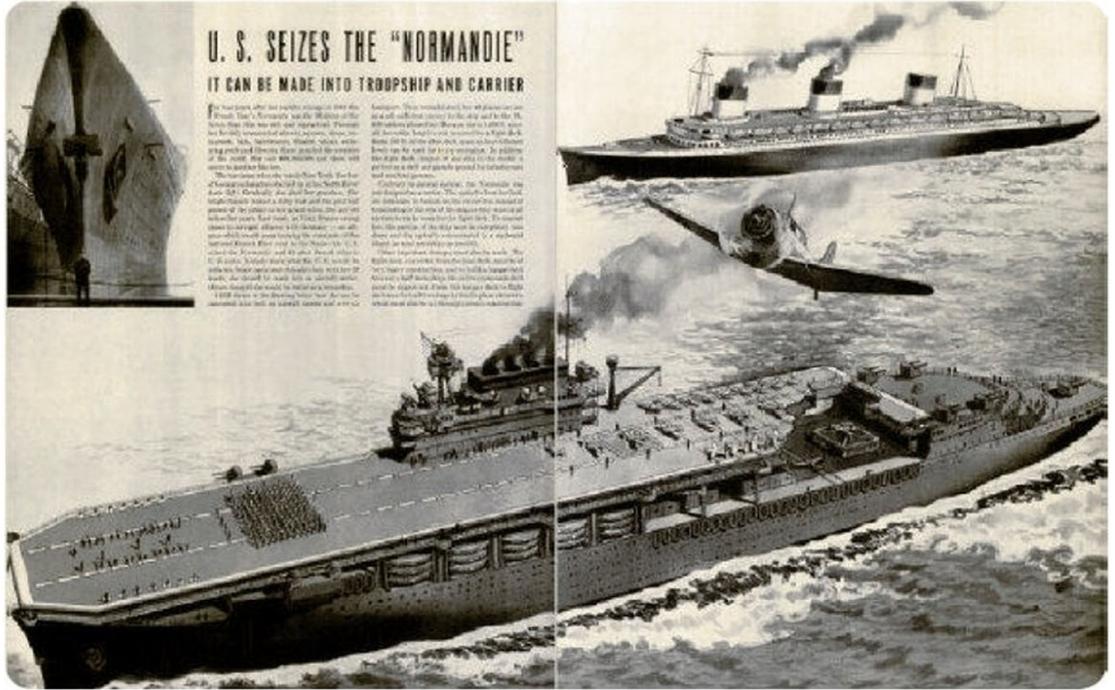
Changement de nom et d'utilisateurs

Le 16 décembre, Jim Warbug conseiller-assistant du colonel William Donovan, coordonateur de l'information à Washington, propose le nom de baptême *Lafayette* dans un pur but de propagande. L'idée remonte les échelons très rapidement, en passant par l'amiral Stark pour finir sur le bureau de Frank Knox qui donne alors son feu vert.

Quand on voit la masse de soldats entassés sur le pont du *Queen Elizabeth*, on tremble à l'idée qu'un tel bâtiment soit torpillé avec le nombre de victimes en résultant... (National Archives USA)



Projet de transformation du paquebot *Normandie* en porte-avions paru dans la presse new yorkaise.(DR)



Le 20 décembre, confirmation est donnée que le Président Roosevelt autorise le transfert du paquebot à l'US Navy et deux jours plus tard, l'État-Major de la Marine adresse un courrier au Rear Admiral Adolphus Andrews, Commandant du Troisième District Naval, lui demandant de prendre en charge le navire, qui passe alors sous responsabilité totale de la Navy le 24 décembre 1941 sous le nom de *USS Lafayette* (AP-53). Valse hésitation ensuite puisque le 9 janvier 1942, l'État-Major de l'US Navy propose le transfert du paquebot à l'US Army comme transport de troupes. L'offre est acceptée le 14 à la condition que les travaux en cours soient toujours réalisés par la Marine et que certaines modifications destinées à faciliter son utilisation par des personnels de l'Armée soient entreprises. À cet effet, des techniciens et architectes navals de l'Armée sont dépêchés à bord pour assister leurs collègues de la Marine

Précipitation et confusion : le 26, la Marine change de cap et demande à reprendre la totalité de la gestion du *Lafayette*, transformation et service opérationnel inclus ! Tout ceci entraîne un report de la date de fin de chantier et le Captain Simmers, alors responsable du matériel du Troisième District Naval, annonce une livraison vers le 28 février, date refusée par le CNO (Chief of Naval Operations) qui insiste pour que la date initiale soit tenue.

Devant l'urgence, l'effectif des ouvriers est encore augmenté, la pagaille est désormais à son comble et conduira fatalement au dénouement que l'on connaît. Il reste toutefois quelques personnes lucides face à la tournure prise par les événements. Nommé commandant du navire le 31 janvier 1942, le Captain Robert G. Coman s'inquiète du fait que l'équipage de 458 hommes qui lui est attribué dans un premier temps, ne correspond globalement qu'à la moitié de ce qui

La belle statue de La Paix créée par l'artiste Louis Dejean trône désormais dans le cimetière Pinelawn Memorial Park à Long Island. (Felix Bustelo)



Autres pièces monumentales aujourd'hui préservées, les médaillons en bronze de Raymond Subes qui ornent les portes de la salle à manger des premières classes ferment désormais les deux entrées de la cathédrale Our Lady of Lebanon à Brooklyn. (Felix Bustelo)

serait indispensable à la bonne marche de *Lafayette*. De plus, la complexité du bâtiment fait qu'il faudra des semaines, voire des mois, pour obtenir un équipage parfaitement entraîné. Autre sujet de préoccupation, la militarisation du paquebot *Normandie* fait craindre désormais une perte de stabilité, le navire étant devenu trop chargé dans les hauts. Le Captain Coman s'entretient de ces problèmes avec le Captain Simmers, et avec l'aval du contre-amiral Andrew, tous deux partent le 6 février à Washington pour solliciter de la part de l'État-Major de la Navy un délai supplémentaire, d'autant que 60 à 90 jours de plus seraient nécessaires pour l'allègement d'une partie des superstructures.

Le dossier semble plaidé avec réussite, puisque Simmers passe un coup de fil à Robins Dry Dock les informant de la nouvelle date de livraison, ce qui entraîne de la part de la société le renvoi de nombreux ouvriers venant tout juste d'être engagés. Douche froide le lendemain, nouveau revirement des autorités qui maintiennent la mise à disposition du navire pour le 14 février. Conscients de l'absurdité de la décision, les deux commandants demandent de concert une réunion simultanée avec l'amiral Andrews et l'État-Major de Washington à quinze heures le 9 février. Rencontre qui n'aura jamais lieu puisque quelques instants auparavant, le soudeur Clement Derrick allume la torche qui déclenche le brasier...

Changement de look

Dès la saisie du *Normandie* se pose la question de son utilisation. Quelques temps auparavant, un article du *New York Daily News*, sous la plume de Guy Richards, explique que la conception d'origine de la machinerie et des cheminées permettrait de raser celles-ci jusqu'au pont principal, l'évacuation des fumées se faisant de chaque bord,

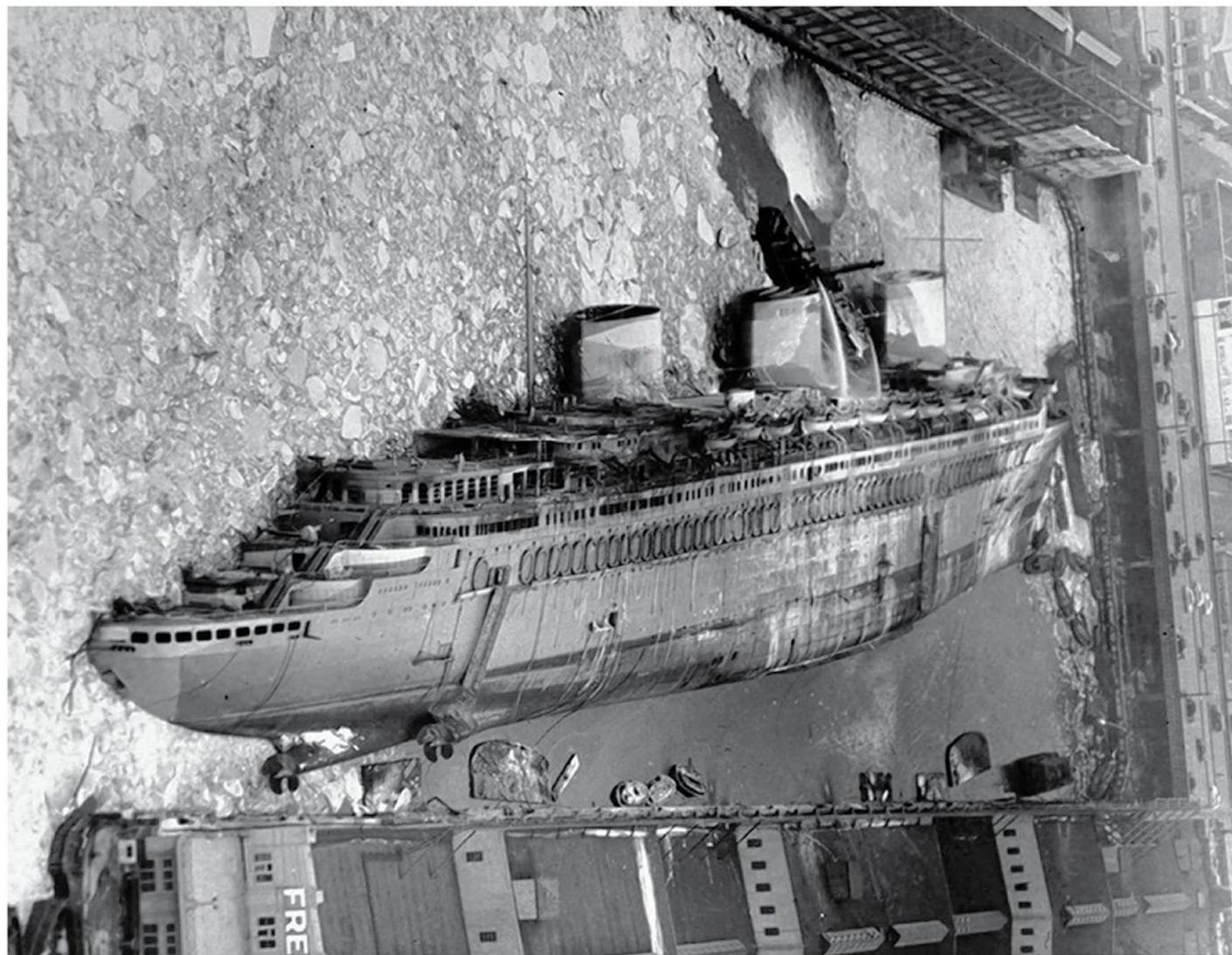
un peu à la façon de certains porte-avions japonais ou de la future classe « *Independence* ».

Les quatre monte-charge principaux seraient modifiés pour ne former qu'un seul ascenseur desservant une zone de stockage pour avions et le pont d'envol. Il n'était pas prévu en



Pour le GI, traverser l'Atlantique était loin d'être une croisière d'agrément. La preuve avec cet empilement de soldats où loger au dernier étage ne devait pas être très confortable. (National Archives USA)

Très visible sur cette photo, la rangée de radeaux de sauvetage alignés sur le flanc tribord du paquebot. (National Archives USA)



Même vision mais par l'avant du navire. Le dépeçage a déjà commencé au niveau de la dernière cheminée (National Archives USA)



Exemple de paquebot en tenue de camouflage, l'USS *West Point* AP-23 (ex-SS *America*) est vu en Juillet 1945 à l'entrée du port de New York avec à son bord le 347th Infantry Regiment et la 87th Infantry Division. Donc, beaucoup de monde à bord ! (National Archives USA)

effet de véritable hangar aviation dans le projet. Cette idée, reprise par le célèbre architecte naval William Francis Gibbs, ne séduit guère la Marine qui pense à une transformation à moindre frais en transport de troupes rapide. L'urgence de la situation militaire et l'encombrement des chantiers navals font que la militarisation du *Normandie* se fera directement à son poste actuel, sans passage au dock, sauf en phase finale où un carénage est prévu à Boston.

Le 27 décembre, le contrat de transformation est confié à la société Robins Dry Dock and Repair Co., une filiale de Todd Shipyards, Inc. Il est à noter que cette entreprise n'est pas sans expérience pour ce genre de projet, puisqu'elle a déjà

réalisé la conversion de plusieurs paquebots allemands saisis par le gouvernement américain lors de l'entrée en guerre en 1917. Le délai exigé pour la fin du chantier est extrêmement court, la date de remise en service étant fixée au 31 janvier 1942, ce qui paraît pour le moins optimiste.

Ce mois unique consacré aux travaux, et le fait que ceux-ci vont se passer dans une confusion notable, conduiront au désastre connu de tous. L'énormité du chantier et la date de livraison contractuelle font que le maître d'œuvre délègue quantité d'opérations à de nombreux sous-traitants qui travailleront en même temps à bord, dans un chaos certain

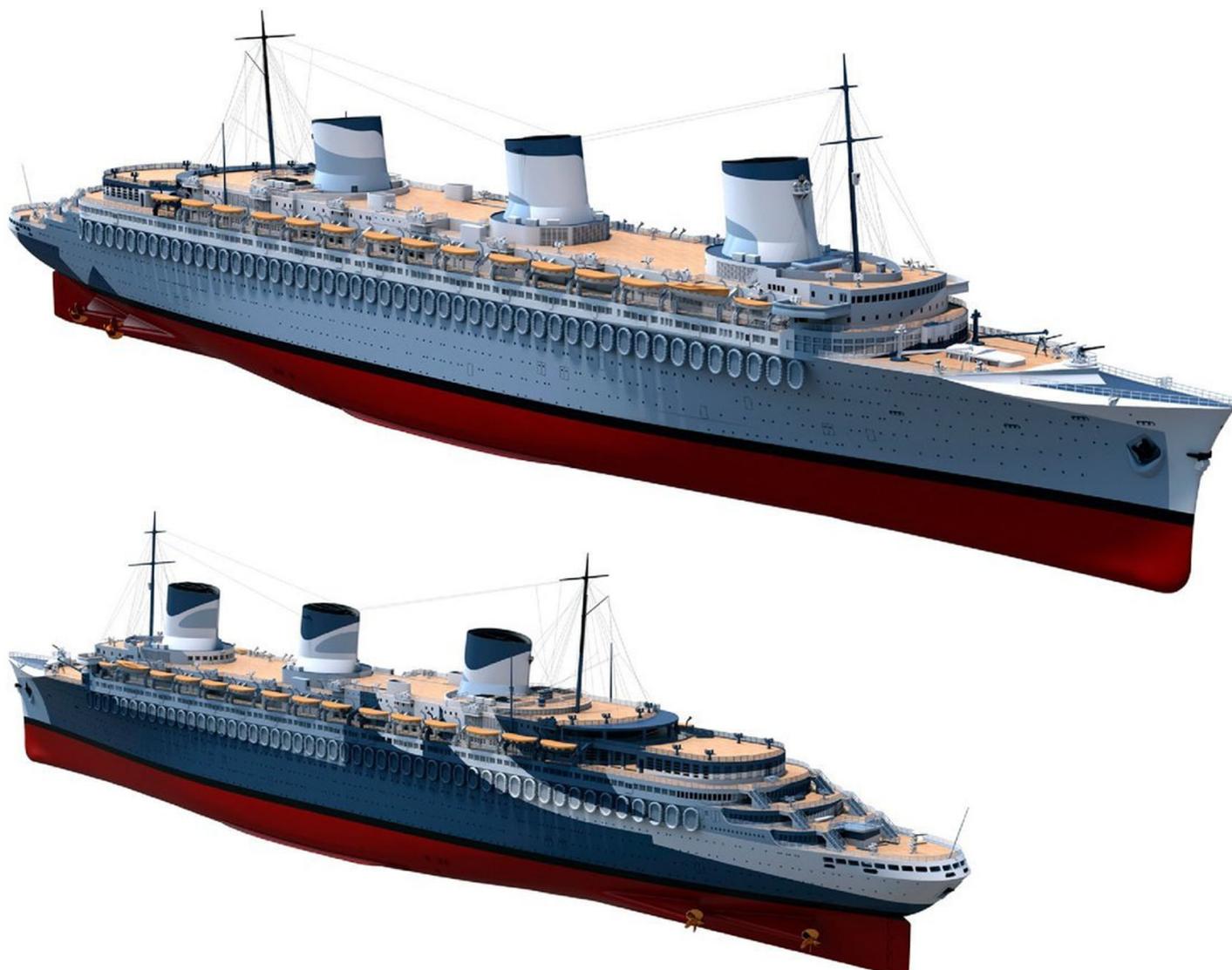




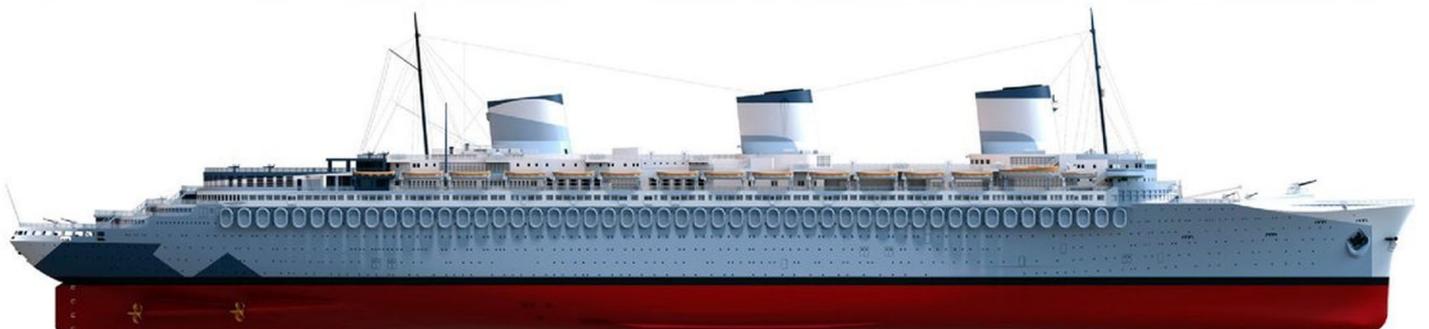
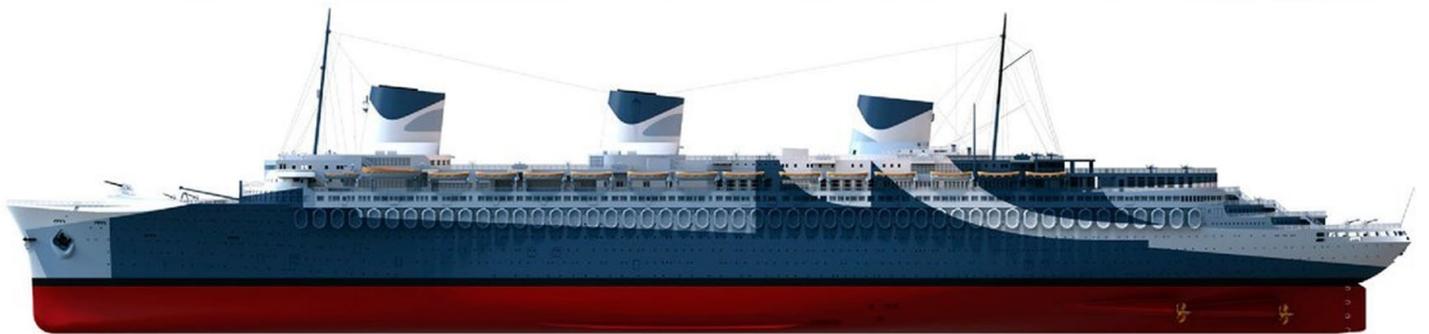
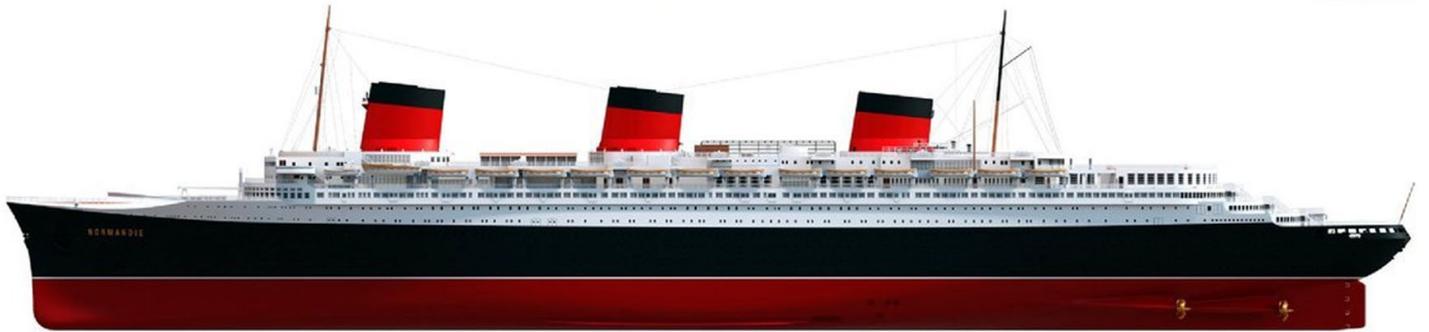
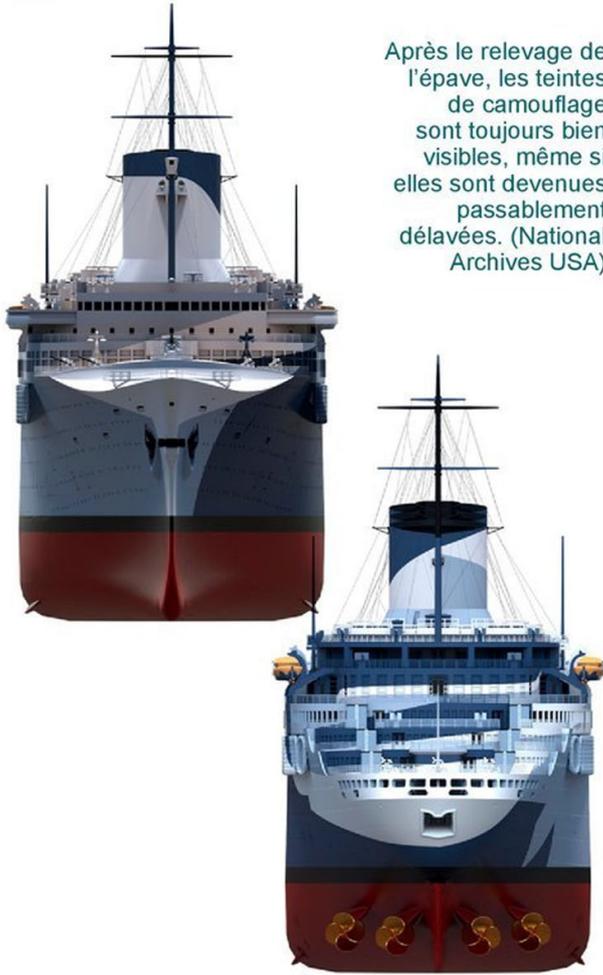
Prise au début de l'incendie, cette photo (comme celle de l'intro) montre bien les trois tons de gris sur l'étrave côté bâbord, et le camouflage appliqué sur les cheminées. (National Archives USA)

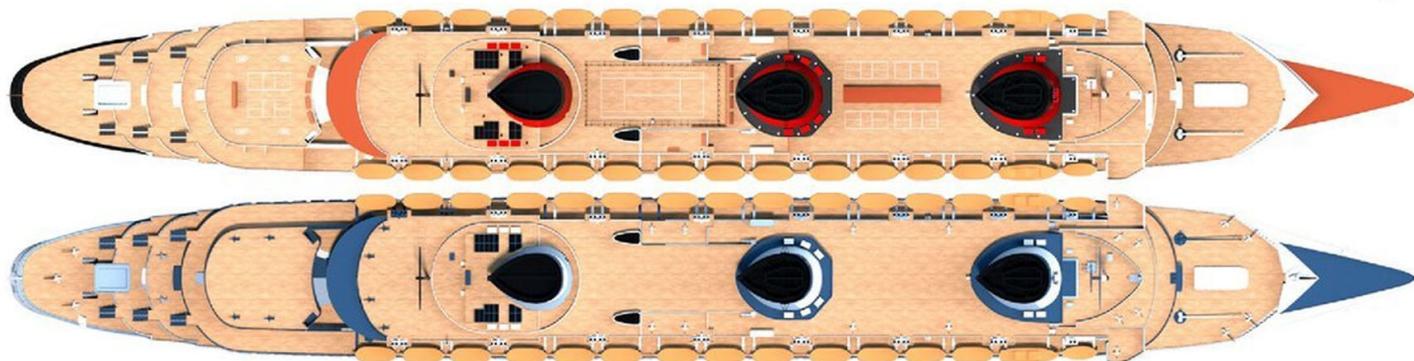
et sans règles de sécurité bien établies. Dans un premier temps, tout ce qui rappelle l'utilisation civile du paquebot est soigneusement répertorié, démonté avec soin et stocké dans des entrepôts. Cette opération durera pratiquement jusqu'à la fin janvier 1942, la statue de la Paix de Louis Dejean ne

quitte son emplacement que le 30 du mois, soit seulement neuf jours avant l'incendie ! Elle est actuellement exposée au Pinelawn Memorial Park à Long Island. La majorité des œuvres Art Déco signées par les grands artistes de l'époque échappera ainsi à la destruction.



Après le relevage de l'épave, les teintes de camouflage sont toujours bien visibles, même si elles sont devenues passablement délavées. (National Archives USA)





C'est une fourmière de près de 2 400 ouvriers qui va se trouver engagée pour l'opération. Trois équipes sont constituées et fonctionnent sur un rythme de 3/8, celle de nuit travaillant à la lumière de projecteurs installés un peu partout. Faire passer la capacité d'accueil de 1 800 passagers à plus de 15 000 soldats est loin d'être chose aisée. Toutes les cabines sont ainsi transformées en dortoirs, avec installation de couchettes sur quatre niveaux superposés. Tous les locaux non essentiels à une utilisation militaire sont ainsi modifiés et on imagine aisément la promiscuité, les problèmes d'hygiène et de ravitaillement qui y sont liés. Pour y pallier, la bibliothèque et quelques salons deviennent salles de douches, et les luxueuses salles à manger sont ravalées au rang de simples réfectoires. La majorité des hublots est obturée au moyen de tapes en fer soudées, et une grande partie des baies vitrées recouverte avec la peinture de camouflage dans le but de limiter les émissions de lumière vers l'extérieur. On installe enfin sur les flancs du paquebot toute une lignée de radeaux de sauvetage, et de nombreux autres sont toujours stockés sur le pont supérieur début février.

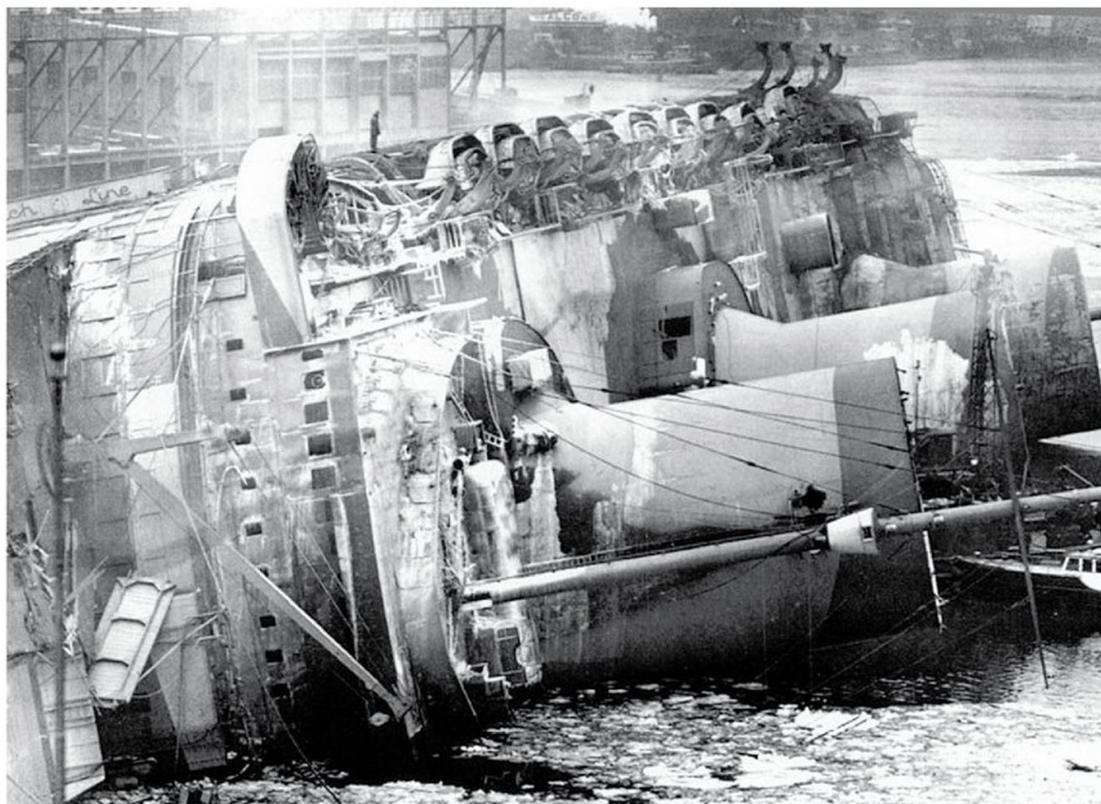
Peinture

La belle livrée du temps de paix disparaît au profit d'une peinture réalisée suivant les standards de l'US Navy. Les schémas de camouflage utilisés ont changé tout au long de la guerre en fonction des enseignements tirés lors des différents engagements. La règle pouvant s'appliquer au *Lafayette* serait le système mis en place en septembre 1941 qui voit le remplacement des teintes utilisées jusqu'alors

par de nouveaux gris plus bleutés. Contrairement à d'autres paquebots réquisitionnés, il n'a pas été possible de retrouver un plan donnant les zones et nuances utilisées pour la mise en peinture du navire. On peut toutefois supposer la possibilité une combinaison de trois couleurs : Haze Grey 5-H, Ocean Grey 5-O et Sea Blue 5-S. Les ponts auraient dû être en Deck Blue 20-B mais il ne semble pas, au vu des photos, que cette teinte ait été appliquée, vu le nombre d'ouvriers circulant à bord. Il faut au minimum que les zones soient libres de tout piétinement avec un temps de séchage à respecter ! Sur toutes les photos prises au moment de la catastrophe, il apparaît nettement que les cheminées sont peintes suivant un motif différent pour chacune d'elles. La coque elle-même reçoit une livrée à base des trois gris bleutés. L'étrave est coupée des deux côtés par une nette bande d'un gris clair destinée à casser la silhouette du paquebot. Les flancs de *Lafayette* reçoivent un traitement différent, à tribord outre la bande d'étrave, seule la partie arrière possède une zone plus foncée aux contours brisés et rectilignes, le reste de la coque semblant d'un gris moyen uniforme. Les choses sont plus tourmentées à bâbord ; l'ensemble est gris foncé en majorité avec deux vagues plus claires dans le secteur arrière.

Armement

Si la vitesse du *Normandie* à plus de 30 nœuds lui permet d'échapper facilement aux *U-boote* et de traverser l'Atlantique en solitaire, il est toutefois nécessaire de lui apporter une certaine autoprotection contre de possibles attaques



Bon nombre des photos montrant le *Lafayette* après l'incendie ont été censurées, c'est le cas de celle-ci où les 20 mm présents sur les ailerons de passerelle ont été carrément rayés par le censeur ! (National Archives USA)

Preuve irréfutable de la présence de l'artillerie sur le *Lafayette*, cette photo montre les trois 20 mm Oerlikon sur le toit de la passerelle et aileron de navigation, ainsi que les deux canons de 76 mm en arrière du brise-lames. À l'extrême gauche, pratiquement au niveau de la mer, se trouve la plate-forme du canon de 127mm non encore mis en place. (National Archives USA)



On retrouve les deux canons de 76mm sous bâche (ce sont les deux taches blanches en arrière du brise-lames), et la plate-forme non encore armée par le canon de 127mm. (DR)



aériennes. L'armement projeté et partiellement installé au 6 février 1942 est le suivant :

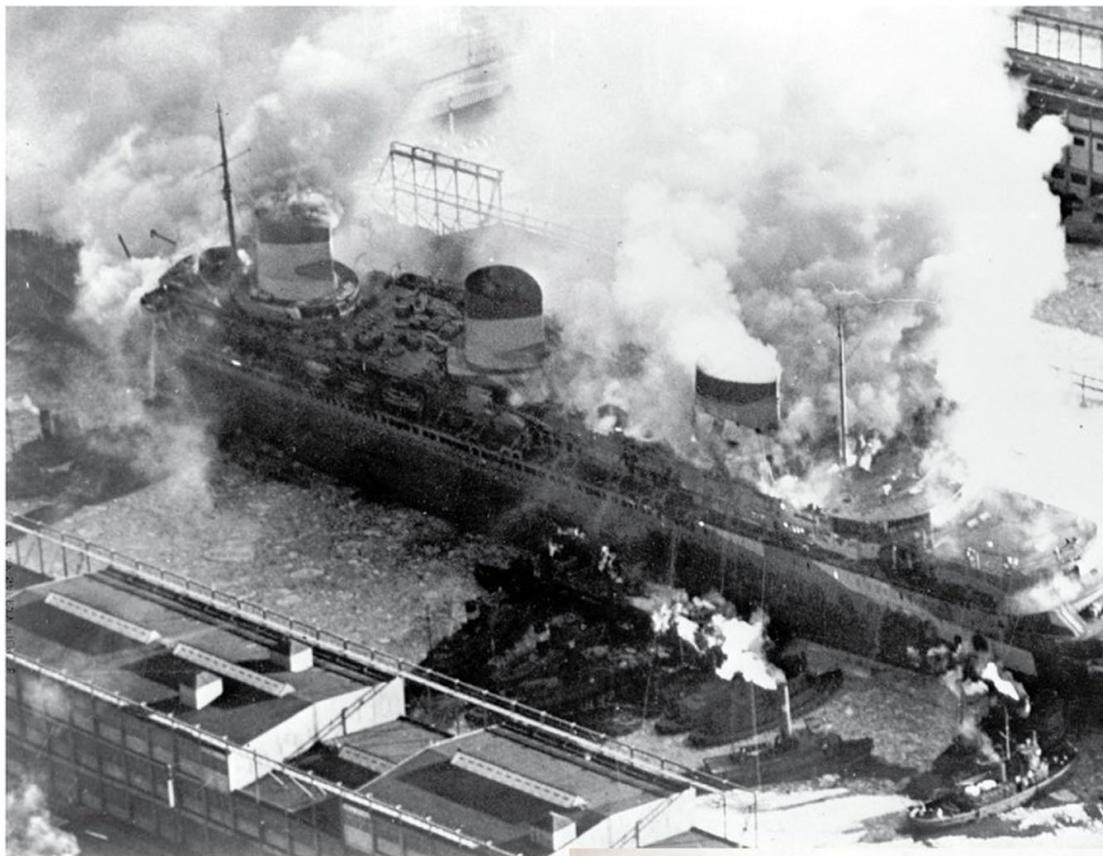
-1 x canon de 5 in. (127 mm) sur la plage avant. Il est monté sur une plate-forme circulaire avec rambardes de protection immédiatement après le brise-lames de la plage avant. Ce matériel n'était toujours pas mis en service au moment de l'incendie.

-13 x canons de 3 in. (76 mm) répartis de la façon suivante : quatre sur la plage avant en deux groupes de deux situés à bâbord et tribord juste en arrière du 127 mm. Les six autres restants n'étaient certainement pas encore installés au moment de l'incendie, on peut supposer qu'ils auraient trouvé place sur le pont des cheminées et trois sur la plage arrière, un à la poupe et les deux autres plus en arrière de chaque côté.

-24 canons Oerlikon de 20mm : six au niveau de la passerelle en deux groupes de trois à bâbord et tribord, un sur l'aileron de passerelle, les deux autres sur le toit de l'abri de navigation, douze sur le pont supérieur, toujours divisés en deux groupes symétriques de chaque côté, quatre entre les cheminées 1 et 2 assez espacés, quatre entre les cheminées 2 et 3 situés dans un espace beaucoup plus restreint et enfin quatre répartis sur le toit des appartements de grand luxe, quatre disposés sur le pourtour du toit du salon et deux sur le toit de la promenade couverte.

Si la vie du paquebot *Normandie*, devenu entre-temps *Lafayette*, ne s'était pas interrompue brutalement en ce fatidique mois de février 1942, on peut supposer que le paquebot aurait connu la même brillante carrière que son homologue *Queen Mary*, qui transporta sans encombre plusieurs centaines de milliers de GI's pendant toute la durée du conflit. Comme quoi une simple étincelle peut bouleverser bien des destins...

Sur cette vue du paquebot en cours de démolition, il est possible de voir nettement la sellette du canon de 3in. au pied de l'escalier tribord. (Collection Association French Lines)



L'incendie fait rage, malgré la fumée environnante il est possible de bien distinguer les deux groupes de quatre canons de 20 mm Oerlikon situés sur les toits des appartements de grand luxe et du salon. Même si la photo est de qualité médiocre, la peinture des cheminées est bien mise en évidence, ainsi que le camouflage particulier présent à la poupe. (Collection Association French Lines)

Le moment de gloire que ne connaîtra jamais le *Normandie* : le *Queen Mary* rentre triomphalement dans le port de New York le 20 juin 1945 avec des milliers de soldats à bord. (National Archives USA)

