



Marine ; Direction de la flotte de commerce (1948-1979)

Répertoire (19830290/1-19830290/21)

Archives nationales (France)
Pierrefitte-sur-Seine
1983

INTRODUCTION

Référence

19830290/1-19830290/21

Niveau de description

fonds

Intitulé

Marine ; Direction de la flotte de commerce

Intitulé

Mer ; flotte de commerce et équipement naval

Date(s) extrême(s)

1948-1979

Présentation du contenu

VERSEMENTS N os 273 et 284

(Paquebot *France*)

MAR 7851 à 7871 et Mar 7967 à 7975

Les dossiers constitués au sujet du *France* au secrétariat général de la marine marchande sont nombreux : le secrétaire général et son cabinet, la direction de la flotte de commerce, la sous-direction des gens de mer se sont con-curremment occupés du navire, particulièrement lors de la cessation de son exploitation et de son désarmement, la construction et le financement du paquebot ayant relevé de la direction A.E.M.N. Affaires économiques et matériel naval, aujourd'hui flotte de commerce et équipement naval (F.C.E.N.) . Ainsi le cabinet a suivi avec autant d'intérêt les développements de la grève de la mi-septembre 1974 que la sous-direction des gens de mer, et le reclassement du personnel, dans le cadre d'une réorganisation de la C.G.M. Compagnie-générale maritime, issue de la fusion des Messageries maritimes et de la Compagnie générale transatlantique. par le moyen d'une résorption d'effectifs, dépendait du bureau chargé de l'économie mixte à la direction F.C.E.N.. Les offres et les avis fantaisistes ou dignes d'attention lorsqu'il s'agit de vendre ou de réutiliser le *France*, étaient dispersés sans hiérarchie apparente parmi les papiers du secrétaire général et ceux des bureaux. Les archives du secrétaire général Jean Chapon (en fonction de 1975 à 1978), qui ne sont pas incluses dans ces versements, sont extrêmement décevantes, composées de petits dossiers récapitulatifs d'information, sans trace de l'intervention de ce fonctionnaire, bien plus nette dans les papiers des bureaux Archives nationales (Cité de Fontainebleau), Mar 3359. .

Beaucoup plus faciles à classer et à regrouper dans le respect des fonds étaient les archives concernant la construction du *France*. Il n'a pu être possible de réunir en un unique versement les liasses rassemblées, du fait de la découverte tardive et fortuite de la majeure partie des archives du directeur-adjoint de la flotte de commerce Y. Rocquemont Cet ingénieur de l'armement (génie maritime) fut détaché à la Marine marchande en 1951. Il fut à la tête du bureau technique puis sous-directeur, chef du service du matériel naval (1957), de la direction A.E.M.N., et directeur-adjoint de F.C.E.N. en 1964, et quitta la direction en 1972. , abandonnées dans un local qu'il occupa à la fin de sa carrière. De fait le versement n° 284 est une partie de fonds organiquement constitué, tandis que le n° 273 est plutôt un regroupement de parties de fonds ayant trait à un même sujet. Cette adoption du principe de pertinence est involontaire, et due à l'état dans lequel ont été retrouvés ces papiers, sans maître, mêlés, sur les rayonnages de la salle d'archives.

https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/siv/IR/FRAN_IR_020687

Cet instrument de recherche a été rédigé dans le système d'information archivistique des Archives nationales. Il est en français et particulièrement aux papiers des directeurs Desforges et Poirier (ce dernier abandonna la direction A.E.M.N. en 1962) car la correspondance administrative fut bien plus importante vers la fin des années 2000 dans les archives nationales.

haute main sur les affaires du *France* et notamment sur le règlement financier complexe dû au caractère exceptionnel du navire et à l'aide hors du droit commun qui fut consentie par l'Etat pour la construction. Il fit partie de la commission chargée de fixer le supplément d'aide en 1965-1967 (en exécution du décret du 28 mai 1959). Ses papiers étaient en conséquence considérés comme les plus complets dès l'origine, et l'on parle à leur sujet au moment de la construction du paquebot de dossier "historique" ou "fondamental", le directeur renvoyant à son adjoint les pièces à placer dans ce qui était considéré comme le dossier de référence. Ce dernier fut d'ailleurs pourvu d'un cadre de classement, de séries et sous-séries méthodiques, d'une cotation numérique, qu'il n'a pu être question de restituer pour des liasses abandonnées sans ordre, et passablement compliquée de plus (on retrouve une cotation différente mais de même modèle dans les archives du versement n° 273, ce qui laisse présumer qu'une partie des papiers du sous-directeur s'y est glissée, ou du moins que celui-ci a organisé ceux de ses supérieurs).

Les études relatives à la nécessité de construire un nouveau paquebot pour exploiter la French Line et assurer le transport des passagers jusqu'à New-York furent activement menées à partir de 1954, et la lettre de commande du paquebot fut envoyée en juillet 1956. L'Etat devait verser une aide considérable au chantier de Penhoët pour ce paquebot de 55 000 t, qui devrait être mis en service par la Compagnie générale transatlantique, entreprise d'économie mixte : le contrôle de l'Etat était donc omniprésent. Jusqu'à 1962, date de la remise du navire à la compagnie, on dispose d'une importante documentation, après quoi il ne faut compter dans ces versements que sur les papiers relatifs à la liquidation de l'aide, effective peu de temps avant la décision de ne plus accorder de subventions à la compagnie pour combler les déficits qu'elle enregistrait à cause du *France*, surtout lorsque la crise économique s'abattit sur l'Europe en 1973. On ne trouvera donc quasiment rien sur les dix années de service du paquebot, sinon à titre rétrospectif. En revanche, les archives laissées par les services lors du retrait de service du *France* sont à la mesure de l'ampleur nationale que prit cette affaire Versement n°273, liasses 16 à 21. Les circonstances de la vente définitive du paquebot à un armement norvégien n'ont rien laissé apparemment, qui soit livré aux archives pour le moment : le dossier du conseiller juridique s'y rapportant a été égaré notamment. Les hasards d'un déménagement permettront de le récupérer peut-être.

Fonds complémentaires : Archives nationales (Cité de Fontainebleau), Mar 6776 (versement des conseillers techniques du secrétaire général Vélitchkovitch, sur les incidents de la fin de 1974).

Sommaire Art 1-21 (MAR 7851-7871) : Paquebot France : Projet de construction, études et coût, aide de l'état, retrait et conséquences financières

Nom du producteur

- [DIRECTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE](#)

Localisation physique

Pierrefitte

Termes d'indexation

subvention; paquebot; navire; construction navale; france (navire); étude; correspondance; financement

Répertoire (19830290/1-19830290/21)

19830290/1

MAR. 7.851

France : nécessité de construire le paquebot "Paris-New-York" ou "de l'Atlantique-Nord" (correspondance Marine marchande, autres ministères, chantiers de Penhoët, C.G.T. 1 ; études générales et techniques.)

1948-1954

1. Compagnie générale transatlantique

Voir MAR 7967

19830290/2

MAR. 7.852

Id. : suite commande du navire ; dossiers recapitulatifs établis à ce sujet en 1956.

1954-1961

19830290/3

MAR. 7.853

Id. : correspondance générale (papiers de M. Poirier, directeur A.E.M.N. 1)

1952-1956

1. direction des affaires économiques et du matériel

L'essentiel des documents date de 1955-1956.

19830290/4

MAR. 7.854

Id. : suite de la liasse n° 3, et notamment sur le retard envisagé pour la mise en chantier et le concours financier de l'Etat ; études générales.

1956-1961

19830290/5

MAR. 7.855

France : essais au bassin des carènes (correspondance générale, premiers essais (1954-1955)).

1954-1956

19830290/6

MAR. 7.856

Id. : suite des essais (rapports d'études).

1955-1956

19830290/7

MAR. 7.857

Id.

1956

19830290/8

MAR. 7.858

Id.

1956-1959

19830290/9

MAR. 7.859

France : importations de matériel de construction ; équipements de caractère militaire ; appareils propulsifs et chaudières ; coque ; installations électriques ; pompes de ballast et de cales ; aménagement intérieur (conditionnement d'air, cafétaria, télévision, décoration) ; examen par la commission centrale de sécurité.
Plans, coupe et données techniques.

1954-1960

19830290/10

MAR. 7.860

France : établissement et débat du prix (correspondance, examen des prix du chantier et des sous-traitants, comparaison avec des paquebots français (Pasteur, Super-Ile-de-France, Normandie, Ville de Tunis...) et étrangers (United-States, liste des paquebots en service en 1956).

1931-1958

Les paquebots cités datent d'avant la guerre pour l'essentiel.

19830290/11

MAR. 7.861

France : débat du prix, calculs à la Marine marchande, comparaison avec d'autres navires ; études confiées à l'I.F.T.A. 1 sur certaines lignes (Atlantique-Nord en particulier) maritimes et aériennes.

1948-1958

1. Institut français de transports aériens (puis I.T.A.).

19830290/12

MAR. 7.862

France : débat du prix, propositions, devis et spécifications des chantiers de Penhoët adressés à la C.G.T. jusqu'à la commande (1955-1956) ; étude d'une variante de paquebot de 33 000 t filant à 30-31 noeuds ; propositions concurrentes (Chantiers et ateliers de France à Dunkerque).

1954-1956

papiers provenant des dossiers de M. Rocquemont, sous-directeur d'A.E.M.N.

19830290/13

MAR. 7.863

France : aide à la construction (correspondance et notes de synthèse) ; assurances du navire.

1957-1961

19830290/14

MAR. 7.864

France : financement (contrat entre Penhoët et la C.G.T.) ; décision d'aide, prélèvement sur les bénéfices ; contrôle du prix de revient du navire par la direction de la documentation fiscale, contrôle de la comptabilité des chantiers navals et de Penhoët en particulier.

1945-1966

19830290/15

MAR. 7.865

France : aide de l'Etat ; contrôle de la comptabilité du chantier naval (rapport du contrôleur d'Etat Zyromski).
Coût de l'exploitation et évolution de l'activité des croisières (études et chiffres de la C.G.T.)

1957-1972

19830290/16**MAR. 7.866**

Retrait du France : -décision de ne plus subventionner l'exploitation du France (correspondance et réunions interministérielles) en juillet 1974, ses suites ;

- recherche d'un port d'accueil offrant des garanties de sécurité en vue du désarmement (a-vec plans) ;
- mesures de la D.A. T.A.R. en faveur du port du Havre.

1973-1974

19830290/17**MAR. 7.867**

Retrait et désarmement du France :

- mouvements de mécontentement et de protestation dans les milieux maritimes ;
- grève et occupation du navire par son équipage, grève générale dans la marine marchande ;
- mesures de sécurité prises à cette occasion et suites pénales à donner à cette affaire ;
- réactions syndicales locales et nationales (correspondance, tracts).

1967+ 1974-1975

19830290/18**MAR. 7.868**

Retrait et désarmement du France : coupures de presse provinciale pour l'essentiel transmises par les D.A.M. 1

1973-1974

1. Directions des affaires maritimes.

19830290/19**MAR. 7.869**

Retrait du France : sort du personnel sédentaire et navigant, licenciement et reclassement (correspondance, procédure, données chiffrées et effectifs). Réduction d'effectifs dans les compagnies mixtes et réorganisation de la C.G.M. 1

1974-1975

1. Compagnie générale mari time.

19830290/20**MAR. 7.870**

France : -données, chiffrées sur son coût d'exploitation, bilans et projections en cas de retrait différé ;

- évolution de la position de l'Etat à son égard (1969-1974) ;
- participation de l'Etat aux frais de retrait et de désarmement du navire ;
- indemnisation de la C.G.M. Etude de la C.G.M. sur la participation française au marché des croisières a-près le retrait du France.

Note sur le secteur de la flotte de commerce et la navigation de croisière durant le VIe plan (1973-1974).

Etude de la Marine marchande sur un navire transbordeur trans-Manche.

1969-1978

19830290/21**MAR. 7.871**

Retrait et désarmement du France :

- projets plus ou moins sérieux d'utilisation et de vente du navire ;
- lettres de donneurs d'avis, protestations diverses de particuliers ;
- quelques pièces isolées sur le dernier tour-du monde du France

1974-1979