

Les élus de la République

Le transport aérien des passagers entre la France et l'Angleterre ne s'est véritablement développé qu'après la Seconde guerre mondiale, de sorte que le personnel politique, les diplomates, les élus, prenaient tous le paquebot. Ils passaient le plus souvent par Calais-Douvres, mais il leur est arrivé aussi de passer par Dieppe-Newhaven, et certaines traversées sont restées mémorables.

Le voyage inaugural du *Versailles* nous rappelle que la vie d'un élu sous la Troisième République était sans doute moins austère qu'aujourd'hui. On ne concevait pas qu'une cérémonie officielle, qu'une réunion politique puisse se terminer autrement que par un banquet, et la première traversée du *Versailles* en est un parfait exemple.

Dernier paquebot de la ligne à être chauffé au charbon, le *Versailles* effectue son premier voyage en août 1921. Le navire a incontestablement fière allure et l'armateur ne rechigne pas à la dépense pour en faire un évènement. *Le Monde illustré* du 3 août¹ évoque cette traversée inaugurale en ces termes :

Le nouveau paquebot *Versailles*, de la Compagnie des chemins de fer de l'État, vient d'effectuer dans de parfaites conditions son premier voyage. Malgré une mer assez forte, sans que les passagers soient incommodés par le roulis même le plus léger, le navire est arrivé à Newhaven à peine 2h50 après son départ de Dieppe .

On ne sait que penser des affirmations du journaliste. On peut se demander s'il ne s'agit pas de publicité rédactionnelle, car si la mer avait été véritablement assez forte, il était impossible que les passagers n'aient pas senti les effets du roulis sur un bateau aussi étroit que le *Versailles* (11 m de largeur pour une longueur de 93 m), relativement chargé dans les hauts, et dépourvu de stabilisateurs dynamiques, qui étaient inconnus à cette époque² ! Fernand Rigny, dans *Le Figaro*³ nous donne de ce passage inaugural une autre version, beaucoup plus vraisemblable. En ce temps-là, les élus n'étaient pas les derniers à célébrer petits ou grands événements sur le mode festif. Pour l'inauguration du *Versailles*, la municipalité de Dieppe au grand complet rendait visite à la municipalité de Brighton, accompagnée des membres de la chambre de commerce de Dieppe et de 25 journalistes, représentant la presse française et la presse anglaise du continent. Un déjeuner était offert au *Metropole*⁴ par les deux compagnies de chemin de fer, « déjeuner tout intime où l'on fit connaissance et au cours duquel l'orchestre, nouvelle attention délicate, ne joua que de la musique française »⁵. Les édiles devaient savoir se tenir à table, car le soir, les festivités reprenaient. Un grand banquet était organisé au Royal Pavillion...

¹ Le Monde Illustré, 13 août 1921 p. 592-593.

² On connaissait déjà les quilles anti-roulis, mais leur efficacité était médiocre

³ Le Figaro, mardi 9 août 1921, p 8

⁴ Le Metropole est devenu le Hilton Metropole, mais n'a guère changé, et demeure un des beaux hotels du front de mer.

⁵ Le Petit Journal, 9 août 1921, p.3

... agrémenté d'une série de toasts qui n'a pas duré moins de deux heures !...On a bu au Roi, au Président de la République française, à l'entente cordiale, aux chemins de fer des deux pays... et on a fait une ovation au capitaine Moufflet qui commande le *Versailles* après avoir pendant la guerre commandé le Sussex et avoir été torpillé deux fois.

Les élus avaient effectivement besoin de se remettre d'une traversée fort mouvementée ! :

On nous a convaincus que le *Versailles* sait traverser la Manche entre Dieppe et Newhaven en 2h36 mn par une mer à ne pas mettre un poisson à l'eau... Pendant que le champagne coulait à flots dans les salons bien fermés du navire, d'autres flots balayaient le pont, le vent sifflait plus fort que les sirènes de bord et je n'ai jamais vu des passagers avoir le mal de mer avec autant d'entrain, de gaïté et d'enthousiasme.

Mais selon le rédacteur du *Gaulois*, « les invités dégringolèrent la passerelle jambes molles et visages défaits »⁶. Les acteurs de la vie publique sont devenus beaucoup plus sobres, mais on a oublié à quel point ces petits paquebots bougeaient dès que la mer était formée. Et jusque dans les années 60, nombreux étaient ceux qui redoutaient la « grande traversée », de Dieppe à Newhaven et préféraient passer par le Pas-de-Calais pour éviter autant que possible le mal de mer.

C'est toujours le *Versailles* qu'emprunta le président du Conseil Edouard Herriot pour revenir de la Conférence de Londres, le 19 août 1924. Et la *Vie Parisienne*, un magazine dédié à l'actualité souriante fit paraître une relation assez humoristique de ce retour⁷.

M. Herriot eut, pour son retour de Londres, à supporter de Newhaven à Dieppe, une mer démontée. Mais noblesse oblige. Lorsque l'on a la charge de conduire le char de l'État, on se doit de faire bonne figure sur un bateau, qui, par un curieux rapprochement, s'appelle le *Versailles*⁸ et qui pique furieusement du nez.

M. Herriot ne descendit donc pas dans la cabine qu'on lui avait réservée, et il resta, durant les trois heures de la traversée, sur le pont supérieur, donnant avec beaucoup de bonne humeur, à tous les passagers, l'exemple du courage. Pourtant, il ne poussa pas l'héroïsme jusqu'à descendre dans la salle à manger, et ne prit aucune nourriture.

Alors que, toujours sur le pont supérieur, le Président s'entretenait avec une jeune Anglaise et le commandant du bateau, une vague plus furieuse que les autres fit perdre l'équilibre à la jeune femme. Le commandant se précipita pour la retenir, mais il perdit lui aussi l'équilibre. Tous deux allaient rouler sur le pont lorsque M. Herriot se précipita au secours de l'Anglaise et du Français. Grâce à large carrure, il put les « embrasser » tous les deux et les retenir. Ainsi a-t-il une nouvelle fois sauvé l'Entente cordiale⁹.

Mais tous les membres de la délégation de furent pas aussi vaillants que le « patron ». M. C? pouat, le secrétaire particulier du président, s'enferma dans sa cabine et dormit comme un bienheureux.

⁶ Le Gaulois, 9 août 1921, p. 2.

⁷ À l'exclusion du président Herriot, les noms propres sont mentionnés en omettant plusieurs lettres. Nous les avons restitués lorsqu'il nous a été possible.

⁸ La Conférence de Londres avait pour objet la négociation des dommages de guerre que l'Allemagne devait payer selon les termes du Traité de Versailles et conduisit au plan Dawes.

⁹ La Vie parisienne, 13 septembre 1924, p. 777.

Quant au Général Nollet¹⁰, il ne parut pas sur le pont. Fut-il malade ou ne le fut-il pas ? Personne ne le sait. Le ministre de la guerre sait garder un secret.

Le plus infortuné des passagers du Versailles fut, à coup sûr, M . Grumbach¹¹, l'émissaire socialiste, qui s'était rendu à Londres pour y rencontrer l'honorable Bretcher (?) du Labour Party. M . Grumbach fut affreusement malade. Affalé sur un transatlantique, il gémissait doucement lorsqu'un paquet de mer envahit le pont. Il prit un bain complet . Mais l'eau glacée ne le ranima pas. Durant toute la traversée, il ne cessa de pousser son petit gémissement.

La jeune Charlotte H... dactylographe du quai d'Orsay, fut la seule de la délégation à faire honneur au déjeuner, qui ne compta que quatre convives sur 300 passagers puis elle se prodigua avec le plus joli zèle auprès des malades.. M. Clémentel, [Etienne Clémentel, ministre des Finances] lui, resta à l'avant du bateau. Il reçut, sans broncher, tous les paquets de mer. Seulement, en arrivant à Dieppe, le directeur de son cabinet dut lui prêter du linge et des vêtements pour que le ministre pût se présenter dans une tenue décente.

¹⁰ Charles Nollet, 1865-1941, Ministre de la guerre du Cabinet Herriot de juin 1924 à avril 1925.

¹¹ Salomon Grumbach conseiller technique de la France à la Société des Nations, membre de la SFIO, rédacteur au Populaire, spécialiste des relations franco-allemandes