

LA FIN DE "FRANCE"
Conférence au Rotary de Nancy le 2 novembre 2015

Cher Président,

Chers amis Rotariens

J'ai été amené dans ma conférence statutaire du 22 novembre 1993 à évoquer le désarmement du paquebot « France », qui fût, en son temps, un épisode important de ma carrière de Sous-Préfet du Havre.

Il convient donc d'abord de m'excuser vis-à-vis de ceux d'entre vous , dont l'ancienneté est antérieure à cette date de leur infliger un « remake », en espérant que les rotariens...et rotariennes plus récemment admis dans notre Club puissent y trouver quelque intérêt.

Il se trouve qu'un fait nouveau est survenu depuis lors, car dans le cadre de la série d'émissions des "DOSSIERS DE L'HISTOIRE" , France 3 a chargé la Société de Production "Point du Jour" de réaliser un film consacré à "LA FIN .DE .FRANCE"....Ce film, d'une durée de 52', a été réalisé par Olivier Guiton et Daniel Hillion .Il a été diffusé pour la première fois le 19 février de l'année 1999 sur France 3 et a fait l'objet d'une seconde diffusion le 14 juillet de cette même année à l'occasion de la venue au Havre et à Rouen de l'Armada du Siècle.et en particulier du "NORWAY", l'ex Paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique.

J'ai été sollicité à l'époque d'apporter mon témoignage d'ancien Sous-Préfet du Havre à cette émission et bien que les faits soient fort anciens, vous avez tenu , mon cher André BONAL et toi , mon cher Président Godefroy de MISCAUT à ce que je récidive ce récit

J'ai appris tout récemment que le Département de Seine-Maritime vient de faire une exposition : « France – l'art de vivre à bord » du 6 novembre au 16 janvier 2016...avant-hier ! Ce qui prouve que l'intérêt est toujours actuel.

Il y a donc plus de quarante années, en septembre 1974, j'occupais ce poste, considéré comme "la plus grande Sous-Préfecture de France", lorsque le désarmement du Paquebot "FRANCE" - *et surtout la façon dont il est intervenu* - provoqua, non seulement le problème le plus important pour l'agglomération Hâvraise, mais des répercussions au plan national , voire au plan international non négligeables.

Il ne m'appartient pas de rappeler l'histoire de ce navire prestigieux, dont le souvenir est dans toutes les mémoires.

Par contre, ce dont je vous parlerai, c'est de "**LA PETITE HISTOIRE DE FRANCE VECUE AU RAS DES FLOTS**" par le Sous-Préfet du Havre, que j'étais à l'époque, et qui est relatée dans cette plaquette dactylographiée

xxx

Je me propose donc:

- d'une part, de vous faire voir et entendre un extrait du film concernant le conflit proprement dit
- d'autre part, de vous exposer le plus brièvement possible le déroulement des faits et les motivations, qui ont déterminé mon attitude sur place durant ces événements.

XX

Au préalable, pour situer le problème et au titre de simple rappel historique, je ne puis mieux faire que d'emprunter à Pierre DANINOS la préface de l'excellent livre de Charles Offrey ,Administrateur et Directeur de la Cie Générale Transatlantique, « Terminé pour les machines »

"Le vrai préfacier du "France", le seul, qui fût à sa dimension véritable, celui, qui pouvait d'un même élan marier la Nation et le Navire - c'était le GENERAL DE GAULLE.

Ne l'avait-il pas lui-même écrite en annonçant le jour du lancement :

- Le paquebot "FRANCE" est lancé, il va épouser la Mer !

Ainsi s'exprimait ce Maître de l'Hyperbole, qui n'avait pas hésité de son côté à épouser la France. Celle-ci - comme la mer - est trompeuse. Le général n'allait pas tarder à s'en apercevoir mais il ne supposait pas que cette mer, - devenue abusive par sa ruineuse liaison avec le mazout,- allait mettre son mari de 66.000 tonnes sur la paille....

Sic transit...sic Transat...

En tout cas, le "FRANCE" plaisait bien au Général : toujours prompt à doubler le cap des tempêtes, solide à la barre, il avait, comme beaucoup de politiques, une prédilection pour le vocabulaire maritime.

Symbole de cette grandeur, que le Général chérissait, le "FRANCE" l'était aussi du prestige. Rien de tel qu'un paquebot pour le maintenir : ça a de l'allure, du panache, ça fait des vagues de naissance, ça sort des rades en Roi : les dauphins jouent devant son étrave; ça entre en Reine dans les ports, escorté par les Abeilles - Hermaphrodites, excitant la verve des stylistes acharnés à savoir s'il faut dire , comme la "Jeanne d'Arc", la "France", "France" ou le "France".

*Très attaché aux lettres, qu'il aurait pu enrichir par un **traité de l'exclamation**, le Général de Gaulle y était allé molo, très molo même, le jour du lancement : "Vive le "France"! Vive la France !, "s'était-il écrié, ne voulant désobliger personne ni trop avancer sur l'eau.*

*Quoique, à trop entendre un Chef d'Etat rappeler à une Nation qu'elle est grande, on finit par se demander si elle l'est autant qu'il le dit. La vraie Grandeur est comme l'Elégance : elle ne se fait pas remarquer. Ce navire , dont je parle à l'imparfait avec mélancolie, était un formidable instrument de prestige. Non seulement il ajoutait une note de **beauté** aux plus beaux lieux de ce monde : Rio, Tahiti, Hong-kong, Bali...mais, en une nuit, il faisait plus pour le prestige de la France que dix Ambassades en un an : Je pense à ces départs nocturnes de Sydney, de Durban, du Cap, où le "France", illuminé, répondant de sa sirène aux sifflets hululants des remorqueurs, était salué par des foules enthousiastes, pourtant peu préparées à manifester leur francophilie. De quoi vous rendre chauvin.*

Si jamais je l'ai été , c'est bien sur le "France"...

Pouvait -on le conserver ? Etait-il raisonnable de le faire ? Je laisse à d'autres le soin de calculer si, en raccourcissant de quelques têtes chercheuses notre arsenal de

dissuasion nucléaire, de quelques semaines notre service militaire, de quelques cinq mille véhicules notre parc de "voitures de fonction" on serait arrivé à combler le déficit annuel du navire. Ce que je crois sincèrement, conclût Pierre DANINOS, c'est que la France, si attachée à son prestige, aura perdu beaucoup en supprimant son IMAGE AMBULANTE DE MARQUE."

XX

Lorsque je fus placé à la tête de l'Arrondissement du Havre en septembre 1972,- venant de Dieppe, où j'avais déjà pris la mesure des problèmes portuaires - je ne tardai pas à être informé de la menace, qui pesait sur le paquebot, orgueil de la Marine Marchande française et de la Compagnie Générale Transatlantique pour deux raisons successives :

d'abord, *la chute vertigineuse du nombre des passagers* sur la ligne de l'Atlantique nord, due à la concurrence des transports aériens
et puis, *la dévaluation* de 10% du dollar en février 1973 ainsi que *le premier choc pétrolier* de novembre 1973 , qui portent un coup fatal au Paquebot.

A ce point de mon exposé, je ne puis mieux faire que de vous permettre *de voir et d'entendre un extrait du documentaire "La fin de France"* diffusé par France 3 dans la série des "Dossiers de l'Histoire". Cet extrait concerne uniquement le conflit, qu'il m'a été donné de vivre sur place ;

(Diffusion 15')

XX

Comment avons-nous vécu, sur place au Havre, cette triste aventure, qui débute le 11 septembre 1974 au soir avec la "mutinerie" de l'équipage et se termine le 19 décembre 1974 avec le déhalage de "France" au "quai de l'oubli" ?

En contraignant le commandant à immobiliser le navire dans le chenal d'accès au Port du Havre, *dans le but avéré de bloquer les mouvements des autres navires*, les Syndicats voulaient mobiliser l'opinion, par un grand concours de solidarité, et contraindre les pouvoirs publics à *revenir sur leur décision* de ne plus aider financièrement les armateurs du paquebot.

Le représentant local du Gouvernement, que j'étais, placé en première ligne, devait alors avoir pour objectif *d'empêcher à tout prix le déclenchement d'un tel processus*. Pour ce faire, je devais -au risque de passer pour un "espion" !!- m'efforcer de maintenir de multiples contacts, d'éviter les mesures susceptibles d'être qualifiées de provocation de la part des forces de l'ordre, d'informer au maximum tous mes interlocuteurs, tant au Havre qu'à Rouen et à Paris, en prenant bien soin de rendre scrupuleusement compte de l'évolution de la situation à mes supérieurs, tout en leur proposant des solutions constructives pour le dénouement du conflit.

S'il est vrai que les événements, qui accompagnèrent les péripéties de cette grève en rade du Havre, puis de Saint-Vaast-la-Hougue, se déroulèrent finalement sans incidents sérieux et sans violences, celà n'était pas évident au départ.

Sachez, chers amis Rotariens, qu'en de tels moments le Sous-Préfet ressent sa profonde *solitude*. Seul, en face des problèmes à résoudre sur le terrain, placé sous le projecteur impitoyable de l'actualité nationale, face à sa hiérarchie, qui s'inquiète et le presse de questions, harcelé par les médias, qui, sans vergogne, formulent les exigences les plus insolites et réclament toujours plus d'informations, le malheureux Sous-Préfet doit d'abord *affronter l'événement* et, s'il le peut, songer à *assurer sa propre sauvegarde*.

Il ne doit pas douter un seul instant que sa carrière est en jeu...

Aussi, soucieux de situer les responsabilités de chacun des intervenants et surtout de conserver la mémoire précise des faits et de leur déroulement dans le temps, j'ai pris l'initiative, dès le début du conflit, d'établir des notes chronologiques, dictées au magnétophone, suite aux entretiens verbaux ou téléphoniques, qui marquent cette période. Ces notes, prises sur le vif, en style télégraphique, "brutes de décoffrage", conservent ainsi, malgré quelques incorrections grammaticales, leur authenticité originale. Je ne suis pas fils d'Avoué, petit-fils d'Avocat et arrière-petit-fils de Notaire pour rien !!!

Ce document me sert a posteriori de compte rendu de l'action menée au cours de ce long conflit.

Quatre années plus tard, en 1978 j'ai été appelé à le diffuser de façon restreinte -(mais non sans risque !)- sous forme de cette plaquette ...

xx

Je pense que le film retrace assez fidèlement les motivations et le déroulement du conflit.

Au surplus, ne voulant pas abuser de votre patience, je me limiterai à vous apporter quelques précisions, émaillées des inévitables anecdotes, qui naissent spontanément dans ce genre de circonstances.

*D'abord les acteurs
et ensuite les journées notoires du désarmement*

LES ACTEURS

Le GOUVERNEMENT, présidé par Jacques CHIRAC est très clair : " la France fonctionne grâce à une subvention très importante, qui est apportée par les contribuables français. Cette subvention de 100 millions représente le coût de deux grands Hopitaux modernes. Le coût d'une croisière en Méditerranée est de l'ordre de 500.000 anciens francs; une croisière autour du monde coûte entre 5.200.000 et 7.000.000 AF. Ce sont donc les classes très aisées de la société, qui peuvent accéder à de telles satisfactions. Je considère que la France ne peut pas favoriser dans des proportions aussi importantes les loisirs des gens et se priver de deux hopitaux modernes"

Signe d'un temps riche de contradictions et de paradoxes apparents, voici donc des travailleurs exposés au chômage au nom de la politique sociale du Gouvernement

La TRANSAT, de son côté, ne peut que confirmer sa position, qui est de désarmer le navire, à partir du moment où l'aide nécessaire à équilibrer son exploitation lui est supprimée. La survie du bateau ne doit pas mettre en danger l'existence du reste de la flotte...L'avenir est aux porte-conteneurs...

LES SYNDICATS de marins et les Unions départementales. Pour résumer d'une façon un peu caricaturale, j'oserais dire, que les premiers ont "tant chargé le bateau qu'ils ont fini par le faire couler". Quant aux seconds, ils se sont contentés de jouer "la mouche du coche". Il faut savoir que le statut des Inscrits maritimes prévoyait des charges sociales équivalentes à 110% du salaire, au lieu de 50% dans les cas habituels à l'époque, 4 mois de congés. Non seulement ce statut profitait aux marins "ponts et machines" mais il étendait ses bienfaits aux agents des services généraux (les vestes blanches), ce qui fait que le plus modeste garçon de cabine était inscrit maritime.

LES RESPONSABLES DES SERVICES PUBLICS au plan local : Directeur du Port autonome, Directeur de l'Agence du Havre de la Compagnie Générale Transatlantique, Administrateur en Chef des Affaires Maritimes, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Président du Conseil d'Administration du Port Autonome, les Commissaires Chefs de la Police de l'Air et des Frontières, des Renseignements généraux, de la Sécurité publique...tous ont formé, autour du Sous-Préfet, une équipe active et bien soudée.

Si tout s'est bien passé, ce fût en grande partie leur mérite.

XX

A ce point de mon exposé, je puis vous faire *deux confidences*, qui expliquent également l'heureux dénouement de l'affaire, au moins du point de vue de l'ordre public.

LES DOCKERS

Tristement connus pour faire passer habituellement leurs intérêts corporatistes avant l'intérêt général, pour le plus grand profit des ports nordiques : Anvers et Rotterdam, les Dockers du Havre, par la voix de leur Secrétaire syndical C.G.T. Lucien NOLLENT, adoptèrent dans le conflit du "France" une attitude relativement responsable, qui fût déterminante. Au nombre de 3.000 titulaires, auxquels il convient d'ajouter 1.000 vacataires, ils représentaient une force considérable. Quoique CGTistes, ils étaient avant tout des "libertaires", et très jaloux de leur indépendance, y compris - et surtout - à l'égard du Parti communiste.

Mes relations avec Nollent étaient bonnes. J'avais consacré une longue matinée (à partir de cinq heures du matin !) à assister à l'embauche des dockers, à visiter les installations sociales (hygiène, sécurité, formation des apprentis dockers, restaurant...). Je savais qu'entre eux les dockers appelaient les marins du France "*les mendiants milliardaires*"...Bref, j'accueillis avec une grande attention cette confiance, que me fit en aparté Lucien Nollent, lors de la réunion du Conseil d'Administration du Port autonome, le 13 septembre, 38 heures après le déclenchement du conflit : "*si vous ne mettez pas de C.R.S. sur le port, nous ne bougerons pas*", A bon entendeur...

Vous avez noté tout à l'heure dans le film la réaction de Gilbert BREDEL, Secrétaire du Syndicat C.F.D.T. des Marins à cet égard.

L'autre confidence est davantage personnelle. le hasard a voulu que le 12 septembre, nous recevions à déjeuner à la Sous-préfecture un prêtre de nos amis, Jésuite de surcroît. Il avait passé quelques années en Extrême Orient et me conseilla, comme il avait appris à le faire, de "*porter la face de l'adversaire*", de ne pas l'enfermer dans une impasse, ce qui risque de déclencher une explosion...Le conseil fût bon.

LES JOURNEES NOTOIRES DU DESARMEMENT

Elles ont été largement évoquées dans le film. Je me contenterai d'ajouter quelques détails, qui figurent dans ma plaquette.

15 septembre :

La suggestion faite au Maire Duroméa de faire un tour en rade avec les bateaux du Comité de défense, ce qu'il a fait en s'adressant aux marins avec un haut-parleur -a permis de détendre l'atmosphère tout en respectant les instructions gouvernementales.

20 septembre :

Il est vrai que ce fût le jour le plus périlleux pour nous..Devant notre refus de laisser passer les bateaux chargés de légumes, le véritable appel à la manifestation massive aux cris de "Giscard affameur, liberté démocratique, assassin répression" pouvait à coup sûr dégénérer. Si une dizaine d'agents en képi se tenaient devant la façade de la Sous-Préfecture, une Compagnie de CRS en tenue de maintien de l'ordre occupait l'arrière du bâtiment prête à intervenir...Heureusement, cela ne fût pas nécessaire...Un échec relatif pour le Comité de défense le nombre des manifestants n'ayant pas atteint le millier...Dans une interview à la Télévision, j'ai pu le soir même relativiser les incidents et apporter des paroles d'espoir dans une solution possible du conflit.

22 septembre :

Une délégation de neufs élus communistes, conduite par Robert BALLANGER., Président du groupe communiste à l'Assemblée nationale, tente à son tour d'embarquer sur le "France". Ils avaient été préalablement informés du refus ministériel de les laisser monter à bord. ...Devant ce refus, confirmé sur le quai de départ des vedettes par la Police de l'Air et des Frontières, les parlementaires, suivis par une foule de 400 personnes environ, se rendent à la Sous-Préfecture. Mon bureau , où je m'entretenais avec André BETTENCOURT ,ancien Ministre et Sénateur de la Seine-Maritime, est littéralement envahi...Sur sa demande, j'aide Mr Ballanger.à téléphoner au Ministre de l'Intérieur, Michel PONIATOWSKI, avec lequel il s'entretient.Il se retire suivi de ses collègues à l'Hôtel de Ville , où le Ministre doit lui donner sa réponse.

Quelques minutes plus tard, Michel Poniatovski m'appelle sur le Régis: *"s'agissant d'élus nationaux, on ne peut s'opposer constitutionnellement à délivrer l'autorisation d'embarquement"*...malgré mes respectueuses objections, le Ministre persiste et je dois m'incliner. Vous imaginez aisément les difficultés pour renverser la vapeur et amener, par exemple la gendarmerie maritime à embarquer sur ses vedettes ceux auxquels elle devait interdire l'accès au navire...Ce fût fait cependant, moyennant décharge de responsabilité écrite et malgré une mer agitée ...Après deux heures passées à bord, le problème était de ramener à terre les 21 parlementaires et journalistes ...La force du vent (20 noeuds) et les creux de plus de deux mètres rendait le retour dangereux. Après quelques essais infructueux des vedettes de la Gendarmerie maritime, nous dûmes recourir au remorqueur pousseur "Abeille 7", qui appuyé contre la coque du paquebot pût en quelques minutes rembarquer tout le monde...Vers 23h, nous avons pu accueillir les passagers, un peu pâles, au quai du sémaphore...En raccompagnant à la Sous-Préfecture, où il avait oublié ses lunettes, Mr Ballanger, ce dernier m'a confié « que Mr Poniatowski tient beaucoup à son image de Parlementaire libéral ». Il lui a donc dit au

téléphone : "que devient votre libéralisme puisque vous interdisez à des représentants de la Nation de monter à bord ?". C'est ainsi que -selon lui- Mr Poniatowski à accepté de donner l'autorisation"

Cet épisode des parlementaires est curieusement à peine évoqué dans le film de France3...De fait la venue à bord des seuls parlementaires communistes fût peu appréciée de l'équipage et des autres partis politiques...

XX

Le film, dont vous avez vu un extrait, distingue fort justement les trois périodes de ce conflit du désarmement : au large du Hâvre du 11 au 24 septembre, à Saint-Vaast-La-Hougue du 24 septembre au 9 octobre et le retour au Hâvre du 9 octobre au 12 décembre, date du déhalage au "quai de l'oubli".

Je ne vous infligerai pas les détails des nombreuses vicissitudes, qui aboutirent à la fin de ce conflit, le plus long de la Marine marchande. Du quai de l'oubli, le beau navire ne devait pas sortir pour être transformé en casino flottant au large de Beyrouth, en raison des tristes événements de l'époque , mais pour devenir, sous pavillon norvégien, le "NORWAY", bateau de croisière, basé en Floride , qui a fait, pendant de nombreuses années, la joie des touristes yankees avant de connaître une destruction complète dans les chantiers indiens.

Avant de conclure et de répondre à vos éventuelles questions, je ne peux résister à l'envie de vous raconter *deux anecdotes authentiques*, qui démontreraient, s'il en était besoin, que, même dans les moments les plus critiques, l'HUMOUR ne perd jamais ses droits.

Le mardi 24 septembre à 8h30, le bateau appareille en direction du nord pour se mettre à l'abri du Cotentin.

Je note dans mon journal de bord :

"A l'issue de cette période mouvementée, le départ du navire (pour combien de temps ?) nous apporte un incontestable sentiment de soulagement.

"Deux coïncidences curieuses en liaison avec le programme de la Télévision :

- le 10/9/1974 (à 20 heures 35 - veille de la "mutinerie de France") programme TV 2ème chaine : LES REVOLTES DU BOUNTY"

- le 23/9/1974 (à 20 heures 30 - veille de l'appareillage de "France" en raison du mauvais temps) programme TV 1ère chaine : L'ODYSSEE - Série télévisée - ULYSSE A LA COUR DU DIEU DES VENTS EOLE . Les outres crèvent et la tempête repousse le navire loin d'Itaque...

et j'ajoute dans mon journal :

"Il ne me reste plus qu'à surveiller les programmes de T.V. pour savoir quand on donnera "les retrouvailles de Pénélope et d'Ulysse" ou "le retour du fils prodigue"..."

La seconde anecdote a trouvé son origine dans l'information, qui m'avait été donnée par le Commissaire des RG le 20/9 : Connaissez-vous le mot du jour ? Pourquoi le désarmement du "France" ? Parce que c'est un vaisseau sans gain !!!

Or, le 7 octobre, en accompagnant une délégation de syndicalistes (dont faisait partie Gilbert BREDEL, que vous avez vu dans le film), l'idée me vint de poser la question à l'un

*des interlocuteurs : savez-vous ce que l'on raconte sur les quais du Havre ...pourquoi faut-il désarmer le "France" ? Parce que c'est un **vaisseau sanguin**! Le Gouarder, Secrétaire du Syndicat CGT des Marins, d'abord interloqué, me répond : "ce n'est pas sur les quais du Havre, que l'on raconte cette histoire, mais dans les **artères** de la ville..."Et un autre des délégués d'ajouter : "l'on peut même dire que nous n'avons pas ...de **veine** " (authenticité garantie)*

XXX

EN GUISE DE CONCLUSION

Il n'est pas douteux que, durant ces journées, on a frôlé l'incident, peut-être même l'incident grave.

-pas de provocation "policière", la Sécurité publique, la Police des Frontières ont été présentes et les C.R.S. particulièrement discrets.

- la politique "d'ouverture permanente" s'est révélée payante en dépit par exemple de l'invasion de mon bureau à la Sous-Préfecture, le jour de la venue des parlementaires communistes.

- l'information a bien circulé entre les responsables intéressés.

- ces derniers -au plan local- ont vu plus juste ,quant à l'évolution de la situation, que les responsables régionaux ou parisiens, plus éloignés.

- les syndicalistes, en particulier les dockers - une fois n'est pas coutume- ont eu dans l'ensemble une attitude responsable.

Je ferai mienne la conclusion d'un article , préparé sur ce sujet par mon collègue Jean de la Mardière pour la revue "Administration" :

"Après ce 22 septembre (journée des parlementaires) au cours duquel le Sous-Préfet s'est adapté à un revirement des sphères les plus élevées, a dû tenir compte des éléments naturels, qui auraient pu provoquer un drame, et ou finalement l'humour perce sous la tension, ses propositions, contenues dans le télégramme du Préfet pour une réunion tripartite, seront prises en considération. Malgré quelques durcissements sporadiques, le conflit s'éteindra progressivement...et ce ne sera pas le moindre mérite du représentant de l'Etat d'avoir veillé à ce que, de ce combat douteux, aucun des antagonistes ne sorte vaincu.

Il pourra se référer, en définitive, à la célèbre maxime de JOFFRE : "Je ne sais pas qui a gagné la bataille de la Marne...mais je sais bien qui l'aurait perdue..."

Jacques GERARD

Témoignage de la diffusion de ce conflit-référence, la spectaculaire occupation du Havre est à plusieurs reprises comparée à l'affaire Lip. Le sous-préfet du Havre actif et habile dans la gestion de la crise reconnaît postérieurement que les consignes reçues et données étaient « d'éviter un Lip flottant », témoignage dans le film de Daniel Hillion et Olivier Guitton, *La fin du*

France. L'histoire d'une légende, France 3-La Cinquième vidéo, 1999, 56'. L'expression « Lip flottant » est également utilisée par *L'Express*, le 23 septembre 1974 alors que *La Voix du Nord* titre le 17 septembre « Une autre affaire Lip ? » (*French Lines*, CGT, 1997.004.7062).[↑]

[15] *French Lines*, CGT, 1997.004.4709, rapport du commandant du France sur les événements survenus à bord entre le 11 septembre et le 9 octobre 1974, 15 novembre 1974. L'analyse de Jacques Gérard, sous-préfet du Havre, recoupe la précédente sur cet aspect et s'avère d'une manière plus générale précieuse quant au déroulement de la « crise » (*French Lines*, CGT, 1997.004.3336, France occupé, septembre-octobre 1974, chronologie des événements).[↑]

[16] Déclaration d'un ancien responsable CFDT dans le film de Daniel Hillion et Olivier Guitton, film cité

XX

Toutefois l'histoire de ce prestigieux paquebot n'est pas aussi périmée puisque tout récemment à l'initiative du Conseil Général de la Seine-Maritime une exposition remarquable intitulée : « France, l'art de vivre à bord », a eu lieu à Rouen du 6 novembre 2015 au 16 janvier 2016