

JEAN MARIE

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

« C'est en me promenant tout enfant sur les quais d'Honfleur que m'est venu le goût de la mer. Je fréquentais alors volontiers le port et ses marins-pêcheurs. J'avais avec eux de longues conversations. Et c'est ainsi que je découvris ce qui devint pour moi successivement une passion, une carrière et enfin toute ma vie : la mer. »

Né à Honfleur en 1891, il paraît d'ailleurs bien naturel que, dès son enfance, Jean Marie ait subi l'attraction du monde maritime et de ses activités.

Et pourtant rien ne le prédestinait à la carrière qu'il a choisie, car il était fils d'instituteur et non pas de marin. Mais le milieu familial n'eut pas sur lui l'influence déterminante qui est souvent la sienne. En outre, un événement survenu précisément à l'âge où tout homme doit choisir sa voie aurait pu l'éloigner définitivement de sa vocation. Alors que de solides études techniques et une passion pour toutes les choses de la mer semblaient le vouer à une brillante carrière d'officier de marine, Jean Marie fut malencontreusement écarté de l'École Navale à cause de sa mauvaise vue.

Loin de se décourager, il se lance alors dans les études scientifiques et se présente simultanément à Polytechnique et à Normale Supérieure. Admis aux deux, il choisit Polytechnique, avec la perspective d'en sortir dans le corps des Ingénieurs du Génie Maritime.

Survint la guerre de 1914. Jean Marie et ses camarades de l'X vont rejoindre les unités combattantes. Il espérait être versé dans la marine... on l'affecta à l'artillerie. Il y gagna ses galons de capitaine avec lesquels, la guerre terminée, il fit sa rentrée en

seconde année de l'École Polytechnique. Ses études terminées, admis à l'École d'Application du Génie Maritime, il prend contact pour la première fois avec les problèmes navals. Là, sa sérieuse formation technique trouve immédiatement son emploi dans l'étude de toutes les opérations relatives à la construction et à la sécurité des navires, ainsi qu'à l'organisation du travail maritime.

Sa carrière est désormais tracée.

Au titre d'ingénieur du Génie Maritime en service détaché au Ministère de la Marine Marchande, il prend, de 1921 à 1926, une part active à la reconstitution de la flotte de commerce française en partie détruite du fait des hostilités et, en tant que délégué plénipotentiaire de la France à la Conférence de Londres, de 1928-1929, à l'élaboration des conventions internationales sur la sécurité des navires en mer, nées de l'émotion qu'avait causé dans le monde entier le tragique naufrage du paquebot *Titanic*, en 1912. De 1933 à 1935, en qualité d'administrateur d'État et de membre du Comité de direction de la Compagnie Générale Transatlantique, Jean Marie est également chargé de l'aménagement intérieur et de la sécurité du *Normandie* construit aux Chantiers de Saint-Nazaire. En 1938, il est nommé au poste de directeur de la Flotte de Commerce et du Travail Maritime où il ne fera cependant qu'un court passage, étant appelé, par décret du 16 mai 1939, à prendre la présidence de la Compagnie Générale Transatlantique.

Bientôt, le cours des événements l'appelle à d'autres fonctions dans le cadre de l'organisation de la nation en temps de guerre. Le 2 septembre 1939, l'ouverture des hostilités entraîne en

effet la réquisition d'une armada de près de trois millions de tonneaux de jauge brute. Le 3 septembre suivant, Jean Marie est appelé à la tête de cet organisme et nommé directeur des Transports Maritimes. Il est pratiquement le « grand maître » de toute la flotte marchande française.

L'Armistice de juin 1940 porte évidemment un coup très rude à l'activité maritime française. Il reste cependant à la Métropole à maintenir ses liaisons avec les territoires d'Outre-Mer, liaisons auxquelles la Compagnie des Messageries Maritimes prend une part très importante. C'est à cette tâche que se consacre alors Jean Marie dans les fonctions de président de la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes, que lui confie le gouvernement en décembre 1940. C'est sur ses conseils notamment qu'est entreprise la construction du paquebot *Maréchal Pétain*, rebaptisé *La Marseillaise* à la fin des hostilités.

Renommé président de la Compagnie Générale Transatlantique en 1944, Jean Marie doit, une fois de plus, mener à bien la tâche particulièrement lourde de réorganiser la société qui a perdu les deux tiers de sa flotte au cours de la guerre.

Réinvesti à nouveau dans ses fonctions de président de la C.G.T. en 1948 et en 1954, il apparaît, à soixante-

six ans, comme le principal artisan de la continuité de la société à laquelle il a consacré jusqu'à ce jour, et sans interruption, vingt-quatre ans de son existence. Les milieux maritimes français disent de lui qu'il « humanise » la notion d'entreprise nationale qui s'attache à la Compagnie Transatlantique depuis 1933. Mais cela est peut-être plus sensible encore à l'étranger qu'en France à cause des nombreux déplacements qu'effectue chaque année le président Marie sur les lignes que sillonnent ses navires et dans toutes les grandes capitales du monde. Lui-même s'intitule volontiers le « commis-voyageur de la Compagnie »... estimant par là que ses fonctions impliquent d'être perpétuellement présent et particulièrement attentif au marché des frets où les affaires, dans la situation actuelle, sont de plus en plus difficiles à saisir. Ce souci de représentation permanente à l'étranger de la compagnie qu'il a la charge de conduire, a amené également Jean-Marie à accepter la présidence de nombreuses associations internationales : le comité France-Amérique, le Groupe X-Amérique, ou d'imposantes manifestations à caractère économique comme la Foire de Lima.

Mais cet homme d'affaires « ambulante » se retrouve, à ses heures, l'historien qui a publié, dans la collection

« Les Grandes Professions », en « Marins Marchands », recueil de textes, de lettres et de manuscrits qui éclairent d'un jour inédit la mentalité et les coutumes des marins d'autrefois ; l'auteur qui a collaboré avec Léon Haime, peintre de la marine, un recueil de lecture navale intitulé « L'Art de la Mer », ou le poète qui, sous le pseudonyme de Jean Quesnel, ou sous sa propre signature, a écrit *Tout au long de la guerre* (1920), *Le Florissant de la Mer* (1947) et *Régates et Croisières* (1951).

Après la mer, Jean Marie n'a qu'une seule passion : les faïences anciennes. Il en possède une précieuse collection recueillie aux quatre coins du monde. Pourtant, dans son cœur, rien ne peut supplanter la mer. « C'est pour ça », conclut-il, un plaisir sans cesse renouvelé que de voyager sur les lignes d'Amérique ou de Méditerranée de la Transat., sans autres préoccupations que les contacts directs avec les capitaines, majors et le personnel navigant, surtout de goûter en simple participant aux joies ou à toutes les péripéties du voyage en mer. »

C'est pourquoi on peut reconnaître en Jean-Marie, avec une certaine émotion, un des rares hommes qui peuvent affirmer en toute sincérité : « J'ai dans ma vie le rêve de ma jeunesse ».

Nous avons noté pour vous

L'ACIER ANNEXE LE BATIMENT

■ L'O. T. U. A. — Office Technique pour l'Utilisation de l'Acier, que dirige Pierre Peissi — vient de projeter en première mondiale un film en couleur : *Nouveau mode d'emploi de l'acier dans le bâtiment*. Créé en 1928, cet office a pour but de rechercher et de faire connaître les améliorations des conditions d'emploi de l'acier. Dans cette présentation, on voit s'édifier des ensembles d'installations entièrement métalliques à Rueil et à Dijon, ainsi que la centrale thermique de Porcheville, la cokerie de Paris-Sud, le Centre de Marcoule et les nouveaux laboratoires de la Faculté des Sciences, rue Jussieu. L'ensemble de ces réalisations se signale non seulement par son aspect nouveau et par une très grande robustesse, mais surtout par la rapidité de sa mise en

œuvre : à Rueil, six mois ont suffi pour assembler 1 820 t de profilés...

BIENNALE DE L'INFORMATION

■ Cinquante-quatre nations étaient représentées à la Biennale Internationale de l'Information qui a tenu ses assises à Evian, sous la présidence de Georges Riond. Le thème des débats était « La Femme d'aujourd'hui et l'Information ». On y a notamment étudié ce que la femme pouvait retirer et était en droit d'attendre de l'information. Comme l'a dit Albert Bayet à la fin des débats... « La presse d'opinion est menacée de mort. Elle survivra si elle sait mieux s'adresser aux femmes... La presse libère la femme, à la femme de libérer la presse. » Les organisateurs de cette Biennale ont obtenu le diplôme « Prestige de la France ».

AIR-FRANCE MODERNISE

■ L'agence de vente d'Air-France des Champs-Élysées vient d'être complètement réaménagée. Outre une décoration originale, œuvre de M. Gautier, collaborateur de Raymond Lewy, des salles fonctionnelles rouge corail, bleu de France, ou noir et or, l'air conditionné, une musique d'ambiance et, un éclairage naturel diffusé par hublots, la conséquence heureuse essentielle du nouvel aménagement reste la réduction au minimum de l'attente de la clientèle grâce, en particulier, à la disposition en dents de scie des bureaux. D'autre part, des interphones placés sur la façade permettent aux clients d'entrer en communication avec les services de location pendant les heures de fermeture. On parle même d'installer prochainement des distributeurs automatiques de billets.