

10 Mars 2011

## Paquebot FRANCE

L'âme du paquebot a survécu. L'image du *France* reste très vive dans l'imaginaire collectif des français . Il est le symbole d'une politique nationale ambitieuse où "la France est fière d'elle-même...".



Comme beaucoup d'autres visiteurs, nous embarquâmes pour un voyage nostalgique : Jeannine et Agnès qui nous quittèrent rapidement pour éviter à Jeannine une fatigue trop importante, Raymond et Jacqueline, Thérèse et Pierre, Christine, Nelly, Stéphanie, Pierre, Martine, Nine, Christiane, Joëlle et Guy.

La visite commence par un rappel historique sur le Normandie fleuron de la "Transat" avant la deuxième guerre mondiale et qui était détenteur du ruban bleu (navire le plus rapide pour la traversée de l'atlantique nord). Il a été détruit par un incendie dans le port de New York.

La création d'un nouveau paquebot transatlantique, digne de lui succéder, est envisagée. Cependant dès 1946, la question de la concurrence de l'avion se pose pour poursuivre l'exploitation de la ligne de New York. La décision n'est prise qu'en 1956, de construire un paquebot capable de transporter 2000 passagers à grande vitesse ( 35 nœuds) soit une traversée le Havre New-York en 5 jours, été comme hiver.

Cette décision intervient dans le contexte de reconstruction d'après guerre, au début de ce l'on appellera les "30 glorieuses", qui a vu la construction des premiers sous-marins de la force de dissuasion , de la première centrale nucléaire de Chinon et l'ouverture des premières autoroutes...

Avec la construction de ce navire c'est aussi l'occasion de relancer l'industrie française, ce qui fut fait avec 42 sous-traitants répartis sur l'ensemble du territoire.

Le *France* fait l'objet d'études poussées avec l'utilisation de technologies innovantes pour l'époque :

- Études relatives à la tenue à la houle et à la propulsion effectuées au bassin d'essais des carènes de la Marine (Paris) (démoli en 2010),
- Installation de deux paires d'ailerons stabilisateurs afin de diminuer les sensations de roulis pour les passagers sensibles au mal de mer,
- Essais en soufflerie sur les cheminées à Saint-Nazaire et à l'Institut de recherche du centre-ouest (Poitiers), se concrétisant par l'adoption de la forme en « chapeau de gendarme », les ailerons empêchant la retombée de fumées et particules de suie,

- Hélices à 5 pales optimisées pour éviter les phénomènes de cavitation,
- L'assemblage par rivets est remplacé par la soudure.

Le *France* est très compartimenté, avec des volumes restreints en prévention des risques, notamment d'incendies ; les espaces privés priment sur les espaces publics . Un confort sensiblement équivalent est proposé aux passagers des deux classes, la différence porte essentiellement sur la décoration et le luxe.



- 7 octobre 57 pose de la 1ère tôle aux chantiers navals de Penhouet.

- 11 mai 60 lancement en présence du Général de Gaulle: "*Le paquebot France est lancé. Il va épouser la mer....*" et il termine son discours "*Et maintenant que France s'achève et s'en aille vers l'Océan pour y voguer et pour y servir .*"



Il est inauguré le 11 janvier 1962 et effectuera sa première traversée transatlantique le 3 février 1962.



Mais un concurrent redoutable est en train de s'installer. Il s'agit de l'avion à réaction, et pour notre compagnie nationale AIR FRANCE c'est le Boeing 707. Les lignes aériennes d'alors empruntent aux liaisons maritimes la personnalisation et la décoration

des appareils. Ils s'appellent "Château de Valençay" et autres châteaux de la Loire "Chambord".. Leur intérieur est décoré par des tapisseries signées par les mêmes décorateurs : "Soulage..". La restauration à bord, comme pour le *France*, se veut aussi être l'emblème de la gastronomie française.

Malgré l'absence de charme, l'exigüité et le manque de confort lors des voyages en avion, la rapidité et le prix l'emportent. Cette concurrence sera fatale aux liaisons maritimes et dès 1964 le bilan du *France* est négatif.

La suite de l'exposition met l'accent sur un point essentiel pour les bateaux. Il s'agit de la sécurité vis-à-vis de l'incendie.

L'aménagement intérieur sera réalisé sans bois, avec des matériaux ininflammables. C'est donc l'apogée de l'aluminium du Formica et des tissus à base de rilsan où il est possible d'innover avec une gamme de couleurs propres aux années 50 : des bleus, ciel, turquoise, roi, indigo, nuit, des verts, mousse, céladon, eau, des rouges, brique, lie de vin, des oranges, des jaunes, absinthe, moutarde répondant aux gris colorés de l'aluminium anodisé et à l'or du laiton. La première classe se veut plus sobre, jouant avec des familles de gris et de blancs colorés, des bordeaux, des rouges profonds, de l'or.

Ce sont avec ces éléments que les créateurs de l'époque ont dessiné et optimisé le mobilier et les décorations du *France*.



Par exemple, les panneaux de décoration de la salle à manger Touriste, les « canéphores », personnages féminins inspirés de l'antiquité grecque porteuses de corbeilles représentant les richesses de la France, ont été réalisées en aluminium gravé doré.



La décoration des différents salons et appartements est très représentative des arts décoratifs des années 1950 et 1960. Ils ont été illustrés par les gravures de Maurice Paulin.



Les célèbres "transat" du pont promenade, traditionnellement en bois, ont aussi été repensés avec une armature métallique



Le *France* est aussi une vitrine où des œuvres d'art sont exposées. La tapisserie est à l'honneur.



L'avant-garde des artistes abstraits n'est pas représentée.

La vie à bord comprenait, outre les soirées de Gala où des artistes comme Johnny Halliday ou Juliette Gréco se produisaient, un théâtre, un "Guignol en mer" pour les plus petits et bars avec ambiance "caves de St Germain"



Sans compter les restaurants qui proposaient la gastronomie française et où il fallait servir 60000 repas au cours d'une traversée aller et retour.

Malgré la reconversion vers les croisières, la lutte inégale avec l'avion et la flambée du prix du pétrole conduisent au désarmement du *France* en 1974. Il reste 5 ans au "Quai de l'oubli" au fond du port industriel du Havre.



Il aura une deuxième vie comme *Norway* entre mai 1980 et mai 2003 soit 23ans presque le double de celle au titre de la Transatlantique. Une explosion dans la salle des machines sonnera le glas du navire. Il termine sa route sous le nom de "Blue lady" au large de la baie d'Alang en Inde

On parle maintenant d'un nouveau *France*, avec une silhouette très différente des navires de croisière actuels, qui rappelle la ligne élégante de son illustre prédécesseur avec ses mythiques cheminées.



*Résumé de Guy, inspiré des différents éléments présentés à cette exposition.*