

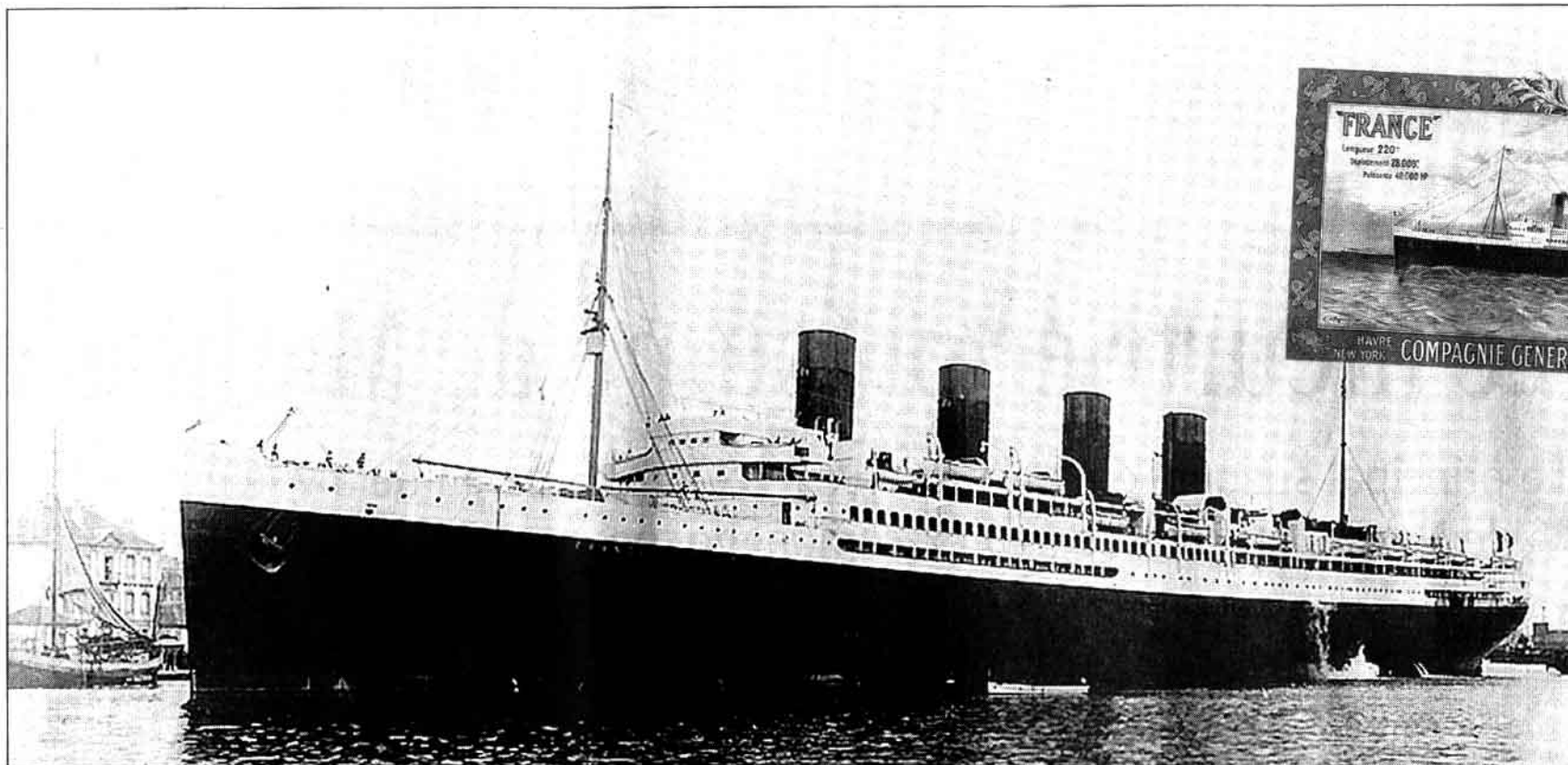
# LA MEMOIRE DE LA FRENCH LINES



Les archives de la French Lines sont riches en écrits, récits, gravures et photos. Elles couvrent 150 ans de la vie des compagnies maritimes françaises.

*French Lines*

On y parle des échanges commerciaux, des navires mais aussi des équipages et des passagers. Certaines histoires sont heureuses, d'autres tragiques. L'histoire d'un bateau se termine presque toujours par un incendie, un naufrage ou la casse. C'est ainsi depuis toujours à de très rares expéditions près. Un dimanche sur deux, nous vous invitons à voyager dans le temps, dans le sillage de ces grands voyageurs des mers qui fréquentaient régulièrement la Porte Océane. Aujourd'hui, l'histoire du paquebot *France 1912*, second du nom et prédécesseur du fameux *France* devenu par la suite *Norway*.



Il est terriblement luxueux et fait référence dans sa décoration au règne du roi Soleil. Le navire « France II » fera rêver pendant de nombreuses années la clientèle américaine sur la ligne Le Havre-New York

## « France II », le Versailles de l'Atlantique

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les paquebots transatlantiques misent sur le confort et le luxe. Les décors intérieurs imitent souvent les espaces des grandes maisons bourgeoises de l'époque mais aussi le style classique du XVIII<sup>e</sup> siècle.

C'est le cas du *France II*, le joyau de la compagnie générale transatlantique. Un paquebot tellement luxueux que l'on surnomma « le Versailles de l'Atlantique ». Mis en chantier sous le nom de *Picardie*, il est rebaptisé en septembre 1910 *France II* avant son lancement. C'est le deuxième navire de la compagnie à porter ce nom.

Le tout premier *France* quant à lui avait été lancé en 1864. Il était affecté à la ligne Saint-Nazaire Vera Cruz jusqu'en 1872. Puis le navire est transféré sur la liaison Le Havre-New York.

Long de 106 mètres et large de 13,40 mètres, le premier *France* possédait deux mâts et deux cheminées. Puis on allongera sa coque. En 1876, le paquebot sauvera l'équipage du *Roland*, un navire en perdition près de Terre Neuve. Après avoir été affrété au transport de troupes pour l'expédition coloniale du Tonkin, il finira sa carrière sur la ligne Saint-Nazaire Vera Cruz en 1908.

Le seul avec quatre cheminées

*France II*, lui, représentera le flambeau de sa compagnie. Le 20 avril 1912, soit cinq jours après la tragédie du *Titanic*, la compagnie générale transatlantique met en service le *France II* sur la ligne Le Havre New York. Pour rassurer le public, on rajoute des canots de sauvetage qui seront en capacité suffisante pour accueillir tous les passagers et les membres d'équipage.

Il effectuera également dix allers et retours entre les ports de Toulon et Salonique en transportant plus de 24.000 blessés.

En 1918, nouvelle mission avec le transport de troupes américaines en Europe. *France II* va reprendre son service commercial en août 1919.

Et à partir de 1927, il effectuera régulièrement des croisières en Europe mais une collision avec un cargo italien met fin à sa carrière.

En septembre 1932, le *France II* est désarmé au Havre et vendu à la démolition à Dunkerque. Le 15 avril 1935, il quitte définitivement le port du Havre moins d'un mois avant l'arrivée inaugurale du *Normandie*.

### LA FICHE TECHNIQUE

- Service à la compagnie : 1912-1934
- Matériau de la coque : acier
- Type de propulseur : quatre hélices
- Année de construction : 1910
- Lieu de construction : Penhoët (Saint-Nazaire)
- Longueur : 210,83 mètres
- Largeur : 23,08 mètres
- Jauge brut : 23.666 tonneaux
- Port en lourd : 6.384 tonnes
- Type de moteur : quatre turbines en action
- Vitesse en service : 22,8 nœuds
- Equipage : 500 personnes
- Passagers : 534 passagers de première classe, 442 en seconde classe et 250 en troisième classe



Louis XIV-Salon of the France



Les intérieurs du « France 1912 » lui ont valu le surnom de Versailles des Mers

### Un décor digne d'un château

L'impressionnante succession de salons somptueux décorés dans le style du célèbre château du roi Louis XIV vaut au paquebot *France II* le surnom de Versailles de l'Océan. Le navire est un véritable musée flottant.

Le hall d'embarquement coiffé d'un dôme appelé La Rotonde est agrémenté par des colonnes ioniques et des pilastres cannelés en chêne rehaussés d'or. La salle à manger première classe est la première des paquebots de la compagnie générale transatlantique à posséder une hauteur supérieure à celle d'un pont. Sa voûte culmine à près de neuf mètres, soit l'équivalent de trois niveaux de ponts. Cette hauteur est amplifiée par la présence de grands pilastres qui aboutissent à une coupole de ciel de bœuf rappelant l'antichambre du roi.

Le grand salon ou « salon de conversation » est éclairé par six bow windows et un dôme vitré central. La voûte du plafond est soutenue par huit colonnes corinthiennes à cannelures. Les murs sont décorés de boiseries sculptées blanches rehaussées d'or s'inspirant encore une fois de ceux du château de Versailles.

Seule concession à ce classicisme omniprésent, le salon mauresque, une sorte d'annexe du fumeur décorée à la manière orientale. Cette décoration dans le plus pur style classique français sera ensuite abandonnée sur les navires suivants.

À bord, les secondes classes sont placées à l'arrière du paquebot et les troisièmes classes à l'avant. *France 1912* transporterait également beaucoup d'émigrants vers le nouveau monde.



Le grand salon possédait un grand dôme vitré central, soutenu par des colonnes corinthiennes

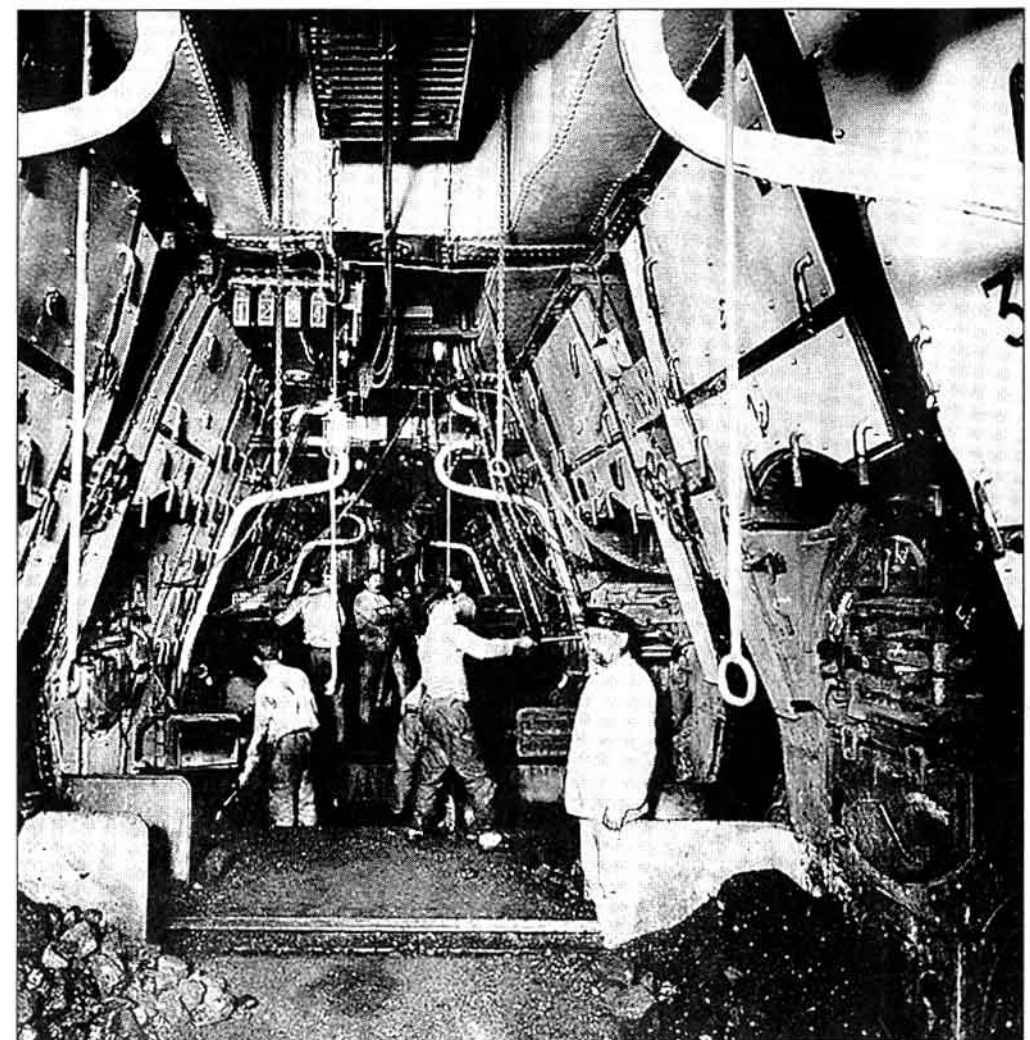
### Dans l'enfer des machines

Le *France II* fonctionnait au charbon et possédait une chaufferie de 120 foyers. Un équipage de 206 hommes s'occupait de la machine 24 heures sur 24.

Le paquebot de la compagnie générale transatlantique brûlait de 750 à 800 tonnes de charbon par jour et rejetait 100 tonnes d'escarbilles par jour.

Pour son voyage inaugural, *France 1912* quitte Le Havre le 20 avril 1912 à 14 heures. Il arrivera à New York le 26 avril à 10 heures, soit un voyage de six jours pour traverser l'Atlantique.

Le 15 avril 1935, il quittera définitivement le port du Havre à la traîne du *Minotaure* et du *Titan* afin d'être acheminé à Dunkerque. Il sera démolé par les établissements Gosselin Duriez qui l'avaient acheté 2.500.000 francs. Les travaux de dépeçage dureront un peu plus d'un an.



Le « France 1912 » fonctionnait dans un premier temps au charbon puis au mazout

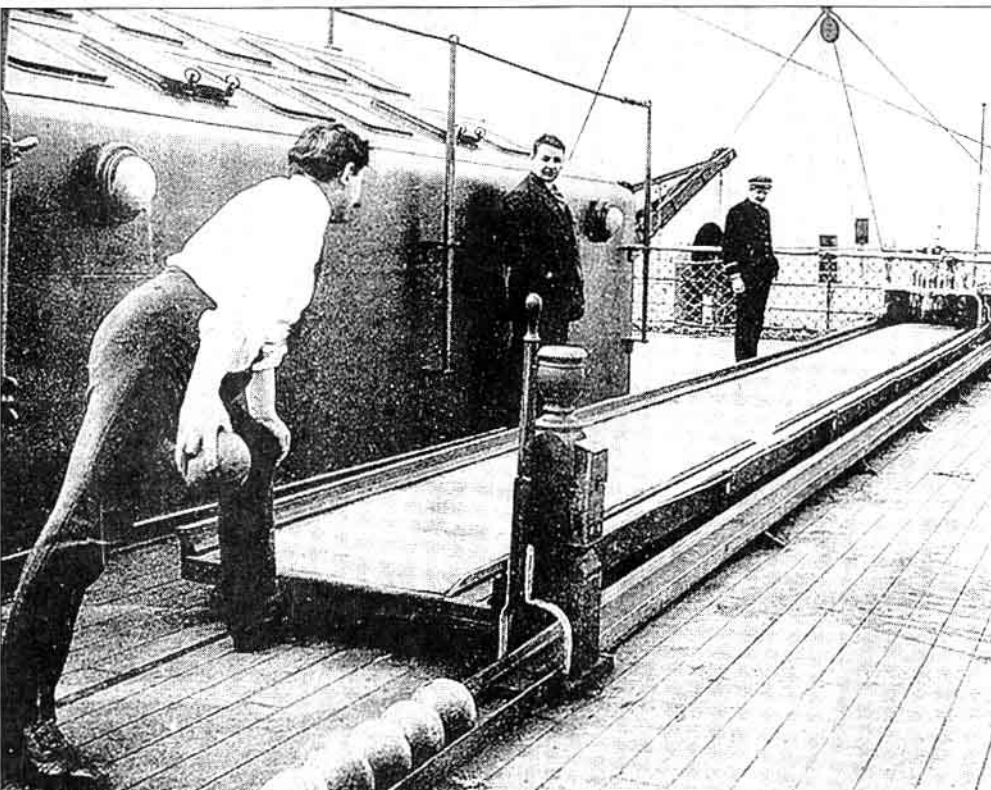
### Le spectre du « Titanic » pour la première traversée

En ce mois d'avril 1912 au Havre, au moment où la *Transat* s'appête à lancer son fleuron pour attirer les riches américains, de grandes grèves maritimes éclatent. Les marins demandent des augmentations. Peu à peu, les ports sont bloqués par les syndicats.

Il faudra recruter des équipages étrangers et l'Etat met 500 marins à la disposition des compagnies. Le soir du samedi 20 avril 1912, la silhouette à quatre cheminées du *France II* franchit pour la première fois les passes du Havre direction le port de New York.

Les passagers n'ont pourtant qu'une obsession : le naufrage du *Titanic* qui est survenu dans la nuit du dimanche au lundi précédent.

Plusieurs personnes ont encore sous les bras des journaux remplis de l'horreur de la catastrophe. Le *Titanic* de la compagnie anglaise *White Star Line* mesurait 268 mètres de long et 28 mètres de large avec à son bord 2.358 passagers. Lors du naufrage, seul 868 personnes seront sauvées. Le paquebot qui se trouvait à 300 milles à la pointe sud-est de Terre Neuve percuta



Malgré l'angoisse du naufrage du « Titanic » quelques jours auparavant, les passagers de la première traversée Le Havre-New York profitent des attractions du navire, comme le bowling

ra un iceberg et sombrera par l'avant.

Les illustrations de cette page, ainsi que celles de la Une, sont issues de la collection French Lines, avenue Lucien-Corbeaux (près des chais de la Transat), au Havre. 02.35.24.19.13. Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h. <http://frenchlines.com>.