

Le Monde

pour Direct Matin

Sillage. Lancé par le général de Gaulle, le «France», fleuron du savoir-faire et de la technologie, est resté ancré dans la mémoire et même le cœur des Français. Une exposition rend hommage à ce paquebot aussi flamboyant que son époque.

Le «France» fait escale au musée de la Marine

Le «France» jette l'ancre sur la colline de Chaillot (Paris 16^e). Le musée de la Marine rend hommage au plus célèbre des paquebots français en l'accueillant pour une escale de huit mois, à partir d'aujourd'hui. Les visiteurs-passagers sont invités à rêver devant des objets ou du mobilier qui étaient à bord. Ils pourront aussi découvrir des espaces reconstitués, assister à des projections de films. C'est une véritable croisière à contre-courant du temps qui leur est proposée sur 1 000 m².

Saint-Nazaire (44), le 11 mai 1960. «Le paquebot est lancé, il va épouser la mer... Et maintenant, que le France s'achève et s'en aille vers l'océan», avait lancé le général de Gaulle dans un discours plein de fierté. Yvonne, son épouse, avait brisé la traditionnelle bouteille de champagne contre sa coque devant plus de 100 000 spectateurs... Le France est né des cendres du mythique *Normandie*, détruit par un incendie en 1942 dans le port de New York. Dès 1946, la construction d'un nouveau paquebot fut envisagée malgré le développement de l'aviation de ligne. Les premières études furent réalisées en 1953, et il faudra attendre trois ans pour prendre la décision. Dans ce contexte, le paquebot apparaît comme le fils du défi et de la revanche.

L'Etat demande alors à la Compagnie générale transatlantique que le navire soit «*intégralement français*». Dans tout le pays, des entreprises se mettent à l'ouvrage pour réaliser les éléments assemblés aux Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire. Son capitaine, le commandant Georges Croisile, suit les neuf derniers mois de sa construction et affirmera le jour J : «*C'est mon quatrième enfant !*»

Une fois lancé, le bateau est aménagé, décoré par des artistes de renom qui font massivement appel à de nouveaux matériaux. Les murs s'ornent de tapisseries d'Aubusson. Une fois achevé et ses essais en mer effectués, il rallie son port d'attache, Le Havre (76), en novembre 1961. Il effectue alors son voyage inaugural aux Canaries avec sa marraine à bord. Le commandant invite cette «charmante passagère» à typhonner (actionner la sirène). Etonnée par le bruit qu'elle provoque, Mme de Gaulle éclate d'un fou rire...

Avec ses deux cheminées en forme de «chapeaux de gendarme» dont les ailerons évitent les retom-



Ce paquebot d'exception de 315 m de long, entraîné par 160 000 chevaux, est lancé en mai 1960.

bées de suies, son étrave, acérée comme une lame, ne demande qu'à fendre les vagues. Le bateau est parfaitement équilibré. «*Faisant du 31 nœuds [55 km/h], il avalait ses 1 400 km par jour. C'était un express de la mer*», s'émerveille Frédéric Ollivier, historien amateur et coauteur du livre *A bord des paquebots : 50 ans d'art décoratif* (Editions Norma).

Le France ne vise pas que la performance. Il offre aussi de nombreuses activités : spectacles, cinéma, sports... Il est même équipé de téléviseurs, un luxe pour l'époque. Au départ du Havre, il capte les programmes alors en noir et blanc jusqu'à 150 km des côtes, puis la chaîne de bord prend le relais et, à l'approche de New York, il reçoit les programmes américains... en couleur. Il est aussi réputé pour la qualité de sa table. On dit même alors que la meilleure table de France est... celle du France ! Plus qu'un navire, ce bateau devient l'ambassadeur du savoir-faire français.

«Ne m'appellez plus jamais "France". La France, elle m'a laissé tomber...»

Michel Sardou, chanteur

La Compagnie générale transatlantique multiplie les croisières pour équilibrer ses comptes. Mais en juillet 1974, face à la concurrence aérienne, à la flambée du prix du pétrole et à la fin du soutien de l'Etat, le France est désarmé. Un an plus tard, Michel Sardou chante cet abandon avec des paroles restées célèbres : «*Ne m'appellez plus jamais France, la France elle m'a laissé tomber. Ne m'appellez plus jamais France, c'est ma dernière volonté.*» Il restera cinq ans au «quai de l'oubli», au fond du port du Havre. En douze ans, il aura effectué 377 transatlantiques. La Norwegian Carribean Line l'achète en 1979. Rebaptisé *Norway*, il est transformé en bateau de croisières. Pour Georges Croisile, «*mieux vaut Norway libre que France enchaîné.*...» Après vingt ans de service sous sa nouvelle identité, une explosion dans la salle des machines scelle sa fin. Racheté par un chantier de démolition, il échoue en 2007 à Alang (Inde). Il faudra un an pour détruire à la masse ses 760 000 tonnes... •

Francis Gouge



Un nouveau France est en projet, porté par Didier Spade, et devrait remettre la légende à flot à l'horizon 2015.

Sur les flots de la nostalgie, un nouveau paquebot...

Bien qu'il n'ait navigué que douze ans sous son nom de baptême, le France a laissé dans l'histoire de la marine et dans le souvenir collectif un sillage qui ne s'est pas effacé. Même ceux qui ne sont jamais montés à bord ou qui ne l'ont vu qu'en photo ou à la télévision en gardent la nostalgie.

Les explications sont multiples. Comme le Concorde dont il partage le destin, il est la marque du génie français et le symbole des Trente Glorieuses, une période de faste pour l'économie française. «La nostalgie du France se confond avec celle des grands transatlantiques dont il reste l'archétype», confie Frédéric Ollivier, qui fait remarquer «qu'il a été le dernier d'entre eux et le premier des grands navires de croisière.» Ce bâtiment de 315 m de long entraîné par 160 000 chevaux était un navire d'exception. «Le jour de l'inauguration, la montre de papa est tombée à l'eau alors qu'il saluait la foule. Et lors de sa première traversée, il était arrivé à l'heure à New York malgré le mauvais temps, ce qui lui a fait dire : "cette offrande à la mer a permis d'avoir la médaille de l'exactitude"», raconte Monique Auriacombe-Croisile, fille du capitaine. Le paquebot était aussi très manœuvrier. «Lors du dernier voyage de papa, en 1963, les remorqueurs de Southampton étant en grève, il remonta la rivière pour se mettre à quai alors que tous les autres na-

vires étaient restés au large. Lors de l'appareillage, il dut éviter [tourner] seul et il repartit sous les sirènes hurlantes des autres bateaux qui lui rendaient hommage.»

Passagers et membres d'équipage en conservent un souvenir ému et une foule d'anecdotes. Pierre Monget, qui fit quatre fois l'aller-retour, se souvient d'étudiants américains, nus comme des vers, qui traversèrent en courant le grand salon. Jean-Claude Libermann, coiffeur, allait friser la moustache de Dali chaque matin dans sa suite. Sylvie Descaves, blanchisseuse, a vécu sa fin comme un arrache

cœur : «C'était comme si on se diminuait, comme si on perdait quelque chose...» L'exposition au musée de la Marine s'annonce comme un grand succès. «Nous n'avons jamais vu ça, nous avons plus de 730 réservations de groupes», s'étonne François-Xavier Fauveau, secrétaire général des Amis des paquebots.

Que ses fans se rassurent, un nouveau France, dont le projet est porté par Didier Spade – issu d'une famille de décorateurs de paquebots – devrait remettre la légende à flot à l'horizon 2015. Luxueux et écologique, avec une palmeraie de 1 500 m² et une plage pour profiter de la mer. Long de 270 m, il accueillera 600 passagers. Il va sans dire que ses deux grandes cheminées marqueront sa filiation. •

«Nous avons plus de 730 réservations de groupes.»

François-Xavier Fauveau,
secrétaire général
des Amis des paquebots

REPÈRES

L'exposition «Paquebot France» se tient jusqu'au 23 octobre 2011 au Musée national de la Marine, 17, place du Trocadéro, Paris 16^e. Le musée est ouvert tous les jours, sauf le mardi ; nocturne le vendredi. Tarifs : de 3 à 9 euros. Tél. : 01 53 65 69 53. Site : musée-marine.fr



F. G.

**CET APRÈS-MIDI
DANS**

Le Monde

**WIKILEAKS : LES VISITES DES ÉLUS FRANÇAIS
À L'AMBASSADE DES ÉTATS-UNIS À PARIS**