

**POUR LA TRAVERSÉE  
INAUGURALE, CERTAINS  
PASSAGERS AVAIENT  
RÉSERVÉ LEUR CABINE  
SIX ANS PLUS TÔT**



**Un monde flottant** On est en pleines trente glorieuses, le pays s'amuse et, parmi les passagers, de nombreux Américains qui raffolent de l'Hexagone. Ici, le navire passe au large de la statue de la Liberté et la pointe sud de Manhattan apparaît. Piscine couverte, soirées dansantes, repas fins. À bord, la vie est légère et festive.





**Fleuron de la marine** Pour son reportage, Dieuzaide a reçu carte blanche. De la passerelle, où un officier de quart fait le point aux niches pour animaux (ci-dessus), il capte tout du paquebot, dont la première tôle fut posée le 7 octobre 1957. Les cheminées étaient munies d'ailerons qui signaient son identité et empêchaient la fumée de se rabattre sur les ponts.



**L**e *France* était « l'un des plus beaux bijoux du pays, se souvient la veuve du photographe Jean Dieuzaide. À l'époque, tout paraissait nouveau. Il partait photographier les chapiteaux français exposés au Metropolitan

Museum de New York et sa curiosité l'a poussé à prendre le *France* tout juste mis en service ». En avril 1965, à 43 ans, le reporter Jean Dieuzaide embarque, parmi les deux mille passagers que peut accueillir cette machine à parcourir les océans, pour une traversée Le Havre-New York de cinq jours, une révolution pour l'époque.

« Le plus grand paquebot du monde » a été lancé le 11 mai 1960, à Saint-Nazaire. Une foule de cent mille personnes l'acclament, en présence du président de la République, Charles de Gaulle. Son épouse, Yvonne, est la marraine du navire. Il est vrai que l'État, qui tient là son fleuron, a demandé à la Compagnie générale transatlantique que le *France* soit « intégralement français ». Le mobilier des salons de bridge, de lecture et d'écriture est créé par le décorateur Jules Leleu. Des tapisseries d'Aubusson ornent le fumoir. Les gravures sont signées Braque, Dufy, et des peintres de l'École de Paris sont sollicités pour le bar, la véranda, la piste de danse, les salles de restaurant où sont servis des repas gastronomiques. Il se dit que la meilleure table de *France* serait sur le *France*. À bord, il y a même un spectacle de Guignol et un journal est édité chaque jour. La *France* est fière d'elle-même.

Quelque deux ans plus tard, le porte-drapeau de nos ambitions nationales effectue sa traversée inaugurale, le 3 février 1962. Des passagers (dont l'écrivain Marcel Achard, le tennisman Jean Borotra ou la chanteuse Juliette Gréco) avaient réservé leur billet dès 1956. Deux jours après son départ, le navire affronte une puissante tempête pendant plus de dix heures. Le commandant Croisille maintient sa vitesse de 31 nœuds, et rallie les tours de Manhattan trois jours plus tard. À 9 heures, le grand pavois est hissé pour saluer la terre américaine. Sur le fleuve Hudson, le *France*, escorté par les gerbes d'eau des bateaux-pompes, salué par les sirènes, survolé par des hélicoptères, accoste au quai 88 de la French Line. C'est un triomphe. Quelques mois plus tard, en décembre, une invitée très spéciale embarque à son tour, pour rejoindre les cimaises new-yorkaises : *La Joconde* elle-même.

Durant – seulement – douze ans, le paquebot enchaîne traversées transatlantiques, croisières et tours du monde (en 1972 et 1974). En avril 1969, une croisière impériale est organisée au départ de Cannes à l'occasion du bicentenaire de la naissance de Napoléon. La décoration est entièrement revue. « Une vente aux enchères est organisée à bord, raconte Jean-Pierre Boué, 48 ans, passionné par le *France*. Le chapeau de Napoléon y a été adjugé 140 000 francs. »

Crise pétrolière, essor du trafic aérien, dévaluation du dollar, augmentation des charges sociales contraignent pourtant la Compagnie générale transatlantique à désarmer et à mettre en vente le paquebot, en 1974. Une décision annoncée par Valéry Giscard d'Estaing, tout juste élu président

## PROJET DU "NOUVEAU FRANCE" POUR 2015



### UN ENTREPRENEUR PRIVÉ A LANCÉ UNE SOUSCRIPTION EN LIGNE POUR BÂTIR CE NAVIRE ÉCOLO

de la République. « Il avait pourtant promis, tout au long de sa campagne, qu'il ne toucherait jamais au navire, précise Jean-Pierre Boué. Cette déclaration brutale a beaucoup choqué. »

Face au désarmement du bâtiment, en septembre, l'équipage tente un ultime coup de force, bloquant l'accès au port du Havre avec le navire. Mais, en décembre, le *France* revient à son port d'attache et il passera cinq ans au « quai de l'Oubli », au fond du port industriel.

Vendu une première fois au Saoudien Akram Ojjeh, il est ensuite cédé au Norvégien Knut Kloster en 1979, rebaptisé

*Norway* et enchaîne de nombreuses croisières dans les Caraïbes. En mai 2003, une chaudière explose, la Norvège refuse de réparer le navire, trop onéreux. Semblable à un fantôme, il erre alors dans l'océan Indien, à la recherche d'un chantier de démolition susceptible de le démanteler. Le Bangladesh, puis la Malaisie refusent. Une cour indienne autorise finalement le navire, qui s'appelle désormais *Blue Lady*, à terminer sa route, en 2007, sur une plage d'Alang. Il y sera désossé. Fin 2008, il ne

reste plus rien de ce géant des mers. Seule la pointe de l'étrave du navire a pu être sauvée, on peut aujourd'hui la voir au port de Grenelle.

En octobre dernier, à l'occasion d'une exposition consacrée au *France* au Musée national de la marine, un entrepreneur privé, Didier Spade, a présenté un projet de 300 millions d'euros destiné à construire un « Nouveau France ». Pour Didier Spade, ce navire écolo, pouvant accueillir jusqu'à six cents passagers, embarquera un jardin palmeraie de 1 500 mètres carrés, qui « offrira évasion et douceur de vivre à ses passagers » tout en restant « le digne ambassadeur de l'exception française, le messenger de la "french touch" ». Il a lancé une souscription sur Internet. Vogue la galère ! ■

#### Records

### La légende en chiffres

- **12 PONTS.** Les passagers déambulent sur les 8 hectares du navire.
- **316 M** de long, 33,60 m de large, déplaçant 57 600 tonnes en charge. Huit chaudières, quatre hélices pour une vitesse de pointe de 34,13 nœuds aux essais.
- **1040 MEMBRES D'ÉQUIPAGE.** Le personnel d'hôtellerie et les marins formaient deux clans distincts, s'accusant mutuellement d'avoir provoqué la fin du *France* en demandant trop d'augmentations. L'équipe de restauration de 170 personnes transformait les 175 tonnes de marchandises embarquées en repas dignes d'un très grand restaurant.
- **1 860 000 MILLES** marins parcourus, soit 85 fois le tour de la terre en 377 traversées transatlantiques, 83 croisières. Au total, 701 886 passagers accueillis.
- **12 MILLIONS D'EUROS,** la valeur de sa ferraille au démantèlement. ■

A. B.