

LE PAQUEBOT FRANCE : ENTRE NECESSITE D'EXISTER ET ANACHRONISME

Après la seconde guerre mondiale, la transat est très affaiblie. Le Conseil d'administration de la Compagnie qui se déroule le 8 mai 1945, sous la présidence de M. Jean Marie, ne peut que constater les dégâts. Elle a perdu de nombreux navires, et sa présence sur l'Atlantique nord est réduite quasiment à néant par la disparition du fleuron de sa flotte, et la nécessité de remettre en situation de naviguer ILE DE FRANCE qui a déjà près de 20 ans de service. Le choc de la disparition de NORMANDIE est quelque peu atténué par l'attribution à la nation française comme dommage de guerre du paquebot allemand EUROPA, qui après transformation, est rebaptisé LIBERTE, et ne prend donc pas comme les autres navires de la flotte transat, un nom de province française.

Pourtant l'impérieuse nécessité d'exister sur la prestigieuse ligne de New-York se fait rapidement ressentir, et cette question se pose dès le début des années 50 : Faut-il mettre en service un nouveau paquebot sur cette ligne, pour remplacer les deux navires vieillissant précédemment évoqués ? La réponse s'avère positive tant pour les représentants de la transat que pour nombre de responsables politiques, partie prenante de la décision, dans la mesure où par convention avec l'Etat, la Compagnie est une société à capitaux mixtes, publics et privés, et les pouvoirs publics ont ainsi leur mot à dire dans une telle décision. Et cette décision tarde à être prise, car le point d'achoppement réside dans le coût, et par conséquent, le financement de la construction d'une nouvelle unité. Pourtant le 25 juillet 1956, après d'interminables tractations, et des marathons parlementaires sans fin, M. Jean Marie signe avec les chantiers de Penhoët un contrat en vue de la construction d'un nouveau paquebot. Celui-ci doit faire oublier le traumatisme de NORMANDIE, il mesurera 315 mètres, soit à peu de choses près, la dimension de son prestigieux prédécesseur, et s'appellera France.

FRANCE : ELEMENT DE PRESTIGE NATIONAL

Le 11 mai 1960 le lancement du paquebot France à Saint Nazaire est un événement national. Décidée avant le retour au pouvoir du Général de Gaulle, la construction du paquebot atteint son dernier stade et le lancement de celui-ci donne l'occasion au chef de l'Etat de s'en emparer pour sa politique de prestige national qu'il entend restaurer. A cette occasion, il prononce un discours fameux.

« Le paquebot FRANCE est lancé. Il a épousé la mer. La mer, si redoutée et si désirée des peuples, la mer qui sépare les nations mais leur permet de se joindre, la mer par où les pires dangers peuvent menacer les Etats mais sans laquelle il n'est point de grandeur.

La mission de « FRANCE » sera de transporter, d'un bord à l'autre de l'Atlantique, des hommes, c'est-à-dire des pensées et des activités, des foyers de connaissance et des sources de travail, de l'art et de la richesse ; En tous temps, un pareil rôle eut été tenu pour important. Aujourd'hui, il l'est plus que jamais. C'est, en effet, des rapports entre nos semblables, autrement dit des échanges, que procède la civilisation. Le progrès de notre espèce comporte une connaissance réciproque des pays une coopération des valeurs et des

labeurs, une pratique des contacts, faute desquelles les peuples s'enfonceraient, chacun de son côté, dans la méfiance et les griefs mais grâce auxquelles ils ressentent leur mutuelle dépendance et développent ce qu'ils ont en commun. Que ce navire aille donc accomplir sa destinée : porter des hommes vers des hommes !

En le faisant « FRANCE » va contribuer à resserrer et à multiplier les liens deux fois séculaires qui existent entre deux pays. L'amitié y trouvera son compte, car les Etats-Unis sont chers à la France et je crois bien que la France est chère aux Etats-Unis. Ce n'est pas en vain que ces peuples se sont trouvés côte à côte chaque fois qu'il fallut sauver la liberté du monde. Ce n'est pas en vain qu'il souffle en Occident un certain air où s'épanouissent les droits de l'homme et sa dignité. On verra donc ce splendide bâtiment, s'ajoutant aux escadres d'avions et de vaisseaux qui mettent en relations directes Européens et Américains, relier par-dessus la mer toutes sortes d'activités, matérielles, intellectuelles, morales, qui, pour la chance de l'univers, veulent harmoniser leurs efforts.

« FRANCE » va sortir de ce chantier de la Loire-Atlantique que j'avais vu, voici quinze ans, bouleversé de fond en comble. A cette époque, déjà, j'entendais des milliers de voix exprimer la volonté que le chantier de Saint Nazaire revive. Eh bien ! Le voici vivant, je puis même dire triomphant. Sans doute est-il vrai, qu'en raison des circonstances mondiales, l'ensemble des entreprises qui bâtissent des navires éprouve certaines difficultés, exige certaines mesures d'adaptation et de conversion, inspire certaines inquiétudes au personnel qui y est employé. Mais, le succès auquel nous assistons attire l'attention des Français sur ce problème national. L'apparition de « FRANCE » sur l'Océan fait voir à tous ce que vaut et ce dont est capable la phalange des dirigeants, des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers, qui anime notre industrie de la construction navale. En même temps, chacun mesure quel rôle notre marine marchande joue dans l'économie comme dans le prestige du pays. Il y a là une démonstration qui ne sera pas méconnue.

J'ai parlé d'un succès. Oui ! « FRANCE » va en être un ; D'abord, par le fait que le navire, avec ses 315 mètres de long, son déplacement de 57 000 tonnes, sa propulsion de 160 000 CV, sa vitesse normale de 31 nœuds, sera plus grand, plus sûr, plus puissant, plus rapide qu'aucun autre de son espèce. Ensuite, pour cette raison que ses aménagements doivent être une somme de chefs-d'œuvre. Enfin parce que son bord accueillera demain des élites. Dans ce vaisseau, nous saluons l'une des grandes réussites, dont présentement la technique française fait hommage à la patrie, que ce soit sur terre, sous terre, sur mer ou dans les airs. La cérémonie d'aujourd'hui ajoute à la fierté que nous avons de la France.

Et maintenant que « FRANCE » s'achève et s'en aille vers l'Océan pour y voguer et pour y servir ! »

En prononçant un tel discours, le général de Gaulle est naturellement loin d'imaginer que le paquebot dont il vient de faire l'éloge est d'ores et déjà condamné. Depuis NORMANDIE, les temps ont beaucoup changé, et la concurrence de l'avion est un élément incontournable. FRANCE connaît une période de rentabilité pendant ses cinq premières années d'exploitation, mais dès l'année 1968, l'équilibre des comptes devient un exercice impossible. Des solutions sont envisagées pour tenter de sauver le paquebot, cher au cœur des havrais.

FRANCE : FIERTE DES HAVRAIS

Le paquebot France avait été conçu pour l'Atlantique. Sa mission était d'assurer la présence française sur l'Atlantique nord. Le 3 Février 1962, il effectue sa 1ère traversée au départ du Havre, en direction de New-York. Son arrivée le 8 février est triomphale, et rappelle l'arrivée de NORMANDIE, 27 ans plus tôt. Durant ses 13 années d'exploitation sous le pavillon français, le liner effectue 377 traversées de l'Atlantique. Avec France, Le Havre retrouve la tradition des grands transatlantiques. Il faut dire que si France est un élément de prestige national, le navire fait également la fierté des havrais qui s'approprient le bateau qui

devient « leur » bateau. Etant tête de ligne des traversées transatlantique, Le Havre a toujours occupé une place à part pour la Compagnie. Une déclaration de son président, M. Jean Marie l'atteste :

« C'est au Havre, avec Le Havre, que la Compagnie a connu ses heures les plus fortes, qu'elle a subi ses plus rudes épreuves, qu'elle a franchi les principales étapes de son développement. La communauté d'intérêt qui lie la Compagnie générale Transatlantique au Havre s'inscrit ainsi dans les statistiques qui traduisent l'activité du port et de la région. Notre Compagnie y tient une place essentielle. ».

Son successeur M. Edmond Lannier ne disait pas autre chose dix ans plus tard en février 1964 :

« De son côté, la Compagnie Générale transatlantique peut s'honorer d'avoir apporté une contribution essentielle à l'essor de la région havraise et d'avoir conquis droit de cité dans le cœur des havrais. »

Chaque départ du navire suscite l'effervescence dans la ville. La transat emploie et fait vivre plusieurs milliers de personnes, et le paquebot à lui seul compte plus de 1000 hommes et femmes d'équipage, tandis que de nombreux sédentaires assurent les opérations d'avitaillement nécessaires avant chaque traversée. La transat dispose en outre au Havre, d'ateliers de réparation navale, plusieurs centaines de personnes sont ainsi employées à la COGER, et entretiennent régulièrement le navire.

Durant près de treize ans le paquebot France est ainsi un élément central de la vie locale havraise. Tout le monde connaît une personne dont l'activité professionnelle est liée à la vie du paquebot. Le traumatisme de son désarmement n'en fut que plus fort, et ses répercussions plus douloureuses. Mais avant d'en arriver à cette solution, la transat a fait preuve de beaucoup d'imagination pour tenter de sauver le navire.

FRANCE : UN TRANSATLANTIQUE EN CROISIERE

Dès sa mise en service, FRANCE effectue des croisières, notamment les croisières de Noël. Mais le liner est conçu pour l'Atlantique. Néanmoins, pour pallier la perte de vitesse du navire en termes de résultats financiers, la transat met au point des croisières de prestige. En avril 1969, le paquebot appareille de Cannes pour la 1ère d'entre elles : la croisière impériale. Cette croisière est organisée en commémoration du bicentenaire de la naissance de l'Empereur. Un peu plus de 1 300 passagers prennent place à bord du navire dont les salons ont été rebaptisés pour l'occasion, et les menus adaptés pour conformer le navire au style Empire. La transat fait appel à des historiens comme André Castelot pour organiser des conférences sur l'épopée napoléonienne. Le paquebot effectue une sorte de pèlerinage de trois semaines en faisant escale à l'île d'Elbe, à Sainte-Hélène, puis termine son périple à Ajaccio, ville natale de l'Empereur.

En janvier 1972, la transat organise un 1er tour du monde du paquebot France au départ du Havre. Celle-ci rencontre un indéniable succès, et l'opération est renouvelée deux ans plus tard en janvier 1974, pour s'achever en rade de Cannes au début du mois d'avril, mais ce second et dernier tour du monde ne connaît pas la même réussite que le précédent, et la morosité ambiante due aux rumeurs d'arrêt d'exploitation prochain du navire se font de plus en plus insistantes, d'autant plus que quelques jours avant l'arrivée du navire à Cannes, l'annonce de la mort du président Pompidou ne fait que renforcer l'incertitude sur le sort réservé au paquebot dont le déficit d'exploitation atteint près de 100 millions de francs. Ce déficit encore davantage creusé par le récent choc pétrolier qui a fait monter le prix de la matière 1ère de façon vertigineuse scelle le destin de FRANCE.

FRANCE : EPILOGUE D'UN SIECLE D'HISTOIRE MARITIME

Le 8 juillet 1974, le gouvernement français annonce qu'il cesse de subventionner la transat,

et par conséquent de renflouer le déficit financier abyssal du navire. A la suite de cette annonce un riche homme d'affaire américain Abraham Spanel inconditionnel du paquebot signe un vibrant plaidoyer pour le maintien en service de FRANCE :

« Mon Dieu, est-ce possible !

« Quoi ? Désarmer le France ? (...) Autant vaudrait renier les truffes. Empêcher le champagne de couler. Abattre les marronniers. Arracher les vignobles Rothschild. Jouer la Marseillaise sur un rythme de valse. Supprimer Jeanne d'Arc dans les livres d'Histoire. Fermer le Louvre. Renoncer à déguster les foies d'oie. Cesser la fabrication des bérets. Déboulonner la Tour Eiffel. Faire sauter l'Arc de Triomphe. Habiller de costumes de bain les filles de Saint-Tropez. Casser tous les disques de Maurice Chevalier. Brûler les livres de Zola. Donner des bras à la Vénus de Milo. Effacer le sourire de la Joconde.

« Retirer le FRANCE de la haute mer ?

« Autant vaudrait mettre du vinaigre dans toutes les bouteilles de parfum. Bannir Marc Bohan. Mettre Givenchy à la porte. Retirer son auréole à Saint Laurent. Envoyer Cardin dans une île déserte. Exiler les existentialistes. Envoyer Sartre en Sibérie. Embarquer Simone de Beauvoir sur le lent bateau de l'oubli. Interdire le flambage des crêpes Suzette. Fermer Maxim's. Libérer les escargots emprisonnés. Proclamer dangereuses les cuisses de grenouilles. Prohiber le haussement d'épaules. Déclarer que César Ritz n'a jamais existé, ainsi que Brillat-Savarin. Verser de la térébenthine sur tous les Toulouse-Lautrec.

« Autant vaudrait proscrire la baguette de pain. Retirer les tables des terrasses des cafés. Faire disparaître avril du calendrier parisien. Assécher la Seine. Teindre le drapeau tricolore en violet et noir. Verser toute la bouillabaisse par-dessus bord. Retirer l'amidon des toques de cuisinier. Proclamer le 14 juillet jour ouvrable. Défolier le bois de Boulogne.

« Quoi ? Mettre FRANCE au rebut ? LE FRANCE ?

Allons, enfants ! Tous aux Barricades !... »

La transat décide de mettre en place deux croisières d'adieu pour que les amoureux du paquebot puissent une dernière fois apprécier le confort du formidable liner. Mais les louables intentions de la Compagnie à l'égard de ces plus fidèles clients restent sans suite. Le 11 septembre 1974 alors que le paquebot s'apprête à accoster pour l'une des toutes dernières fois dans son port d'attache, au Havre, une mutinerie est organisée par les personnels du bord, et le commandant Pettré contraint de jeter l'ancre en rade du Havre. Le conflit social perdu d'avance dure trois semaines, et le paquebot regagne finalement son port et le quai Joannès Couvert qui accueillit si souvent FRANCE et ses prédécesseurs, NORMANDIE notamment.

Le jeudi 19 décembre 1974 le commandant Pettré s'installe pour la dernière fois à la barre du paquebot, tâche qu'il assumait depuis 1969, pour le faire déhaler dans l'arrière port du Havre où il végète ensuite près de cinq ans. Ce fut le dernier, et bien entendu le plus court voyage du paquebot FRANCE, symbole de prestige national, fierté des havrais, superbe transatlantique né trop tard, dans un monde où l'avion était en train de supplanter le paquebot. France n'a vécu que douze ans, du moins sous son nom d'origine, et dans sa vocation première. L'arrêt de son exploitation a mis fin à une histoire longue de 110 ans de relation transatlantique entre Le Havre et New York. Le samedi 18 août 1979, des milliers de havrais sont venus saluer une dernière fois l'enfant chéri de la Porte Océane, le navire qui avait symbolisé la renaissance d'une ville meurtri à son arrivé en 1962, au moment de la fin de la reconstruction s'achevait. France avait symbolisé une résurrection d'une ville et d'une compagnie maritime, son départ définitif fut celui mettant un point final à un siècle d'histoire maritime.