

Mythe Symbole d'élégance, d'esthétique et de rayonnement, ce bateau appartient à notre imaginaire. Il incarna la France, sa grandeur et ses maladies. Par FRANÇOIS D'ORCIVAL

Qui a tué le France?

Au Havre, le *France* avait fini quai de l'Oubli. C'était au mois de décembre 1974, il y a trente-six ans. « Terminé pour les machines. » Christian Pettré, 53 ans à cette époque, commandant du bateau depuis 1965, fit éteindre la dernière chaudière et quitta le bord. Le bateau reprit la mer, en des mains étrangères, au mois d'août 1979, pour vingt-deux années de croisière supplémentaires. Du plus beau, du plus prestigieux paquebot de notre patrimoine national, il ne reste rien : il a été mis à la ferraille dans un chantier indien. Et pourtant, le *France* appartient à notre imaginaire, symbole d'élégance, d'esthétique et de rayonnement. Les notes tristes et vengeresses de Sardou, « Ne m'appellez plus jamais France, / la France elle m'a laissé tomber », sont inscrites à jamais dans le marbre des souvenirs amers.



Le musée de la Marine a décidé d'extraire le paquebot de l'oubli, de lui redonner vie à travers le parcours décrit dans les pages qui suivent ; redonner vie au *France*, ce qui invite aussi à revenir sur le dramatique destin de ce bateau lancé par le général de Gaulle et baptisé par sa femme. Un navire miroir de la France, de ce qu'elle était – et reste – capable de bâtir par sa compétence et ses talents, mais aussi d'une France malade – et toujours – de sa rigidité sociale, de son conservatisme, de son refus de s'adapter quand il en est encore temps. Le *France* est mort sur son quai du Havre, tué par ses déficits. À peine eut-il cessé d'être français qu'il redevint rentable.

« Pourquoi la France a-t-elle laissé passer les chances du France ? Il y a à cet échec tant d'explications si typiquement françaises qu'il faut tenter de les résu-

mer », écrit Henri Mar- que dans une remarquable enquête publiée le 16 mai 1998 dans *Valeurs actuelles*, alors que le *France*, devenu *Norway*, revenait croiser dans nos eaux territoriales après tant d'années d'absence.

À l'origine, il y eut beaucoup de temps perdu. Il s'écoula sept ans entre l'achèvement des projets (1953) et le lancement du navire à Saint-Nazaire, le 11 mai 1960. En présence de cent mille spectateurs, la voix illustre du Général s'était exclamée : « *Le paquebot France va épouser la mer. Qu'il s'en aille vers l'océan pour y voguer et y servir.* » Mais durant ces sept années de tergiversations, la facture était passée de 273,6 millions de francs à la commande à près de 418 à la livraison. Le capitaine au long cours Christian Pettré devait observer : « *Le France est né cinq ans trop tard. Sa conception commerciale était déjà désuète à sa mise en service.* »

Il y eut ensuite nos rigidités administratives si françaises. Pettré en donna, dans un livre à la fois nostalgique et

“Le paquebot “France” va épouser la mer. Qu’il s’en aille vers l’océan pour y voguer et y servir” (de Gaulle).

informé, bien des exemples, dont celui-ci : les Américains, qui composaient à 80 % la clientèle du bateau, étaient de grands “flambeurs”. Or il fut impossible d'obtenir la création à bord de salles de jeu, alors que l'aménagement d'un casino dès 1969 sur le *Queen Elizabeth-II* suffit à procurer des profits substantiels à la compagnie Cunard.

L'administration fiscale du ministère des Finances eut au contraire l'idée imbécile de contrôler systématiquement les déclarations de revenus des passagers de première classe embarqués sur la première croisière du bateau autour du monde ! La croisière mythique, quand 1 705 passagers embarquèrent pour une aventure extraordinaire, avec stars et caméras à bord. Le fisc fit peut-être une belle opération financière, mais il découragea aussi tout résident français pour la croisière

Le “France” à New York au début des années 1960. “Sa conception commerciale était déjà désuète à sa mise en service”, observe son dernier commandant français.

«Blue Lady». Il n'est plus le «France». À la suite d'une grave avarie en 2003, le paquebot est confié aux ferrailleurs indiens en 2007. Il n'en reste que des vestiges épars.

suivante. « Personne n'avait envie de figurer sur une liste noire de millionnaires, remarqua Pettré, encore moins ceux qui ne l'étaient pas », et qui avaient économisé pendant des années pour s'offrir leur part de rêve.

Le commandant Pettré fut également sévère pour les dirigeants de la «Transat» (la Compagnie générale transatlantique), devenue CGM, où régnaient le «parapluie» et le copinage des nominations sous l'influence des énarques et des relations. Il stigmatisa l'imprévision des gestionnaires, qui n'avaient pas vu venir la concurrence des avions à réaction des années 1960, ni celle des gros-porteurs dès le début de la décennie suivante, alors qu'on savait qu'elle coïnciderait avec les premières années de l'exploitation du paquebot. Bientôt les charters allaient casser les tarifs de la traversée de l'Atlantique.

Et comme le France, c'était l'État, actionnaire majoritaire de la CGM, chacun en profitait. L'équipage ne cessa de croître jusqu'à devenir pléthorique. Les effectifs en congé étant à la charge du navire, le personnel, durant ses quatorze années de service, fut en

Depuis 1969, les comptes de la Transat se dégradent. Le choc pétrolier de 1973 va porter le coup de grâce.

moyenne de 1 300 marins quand il aurait dû être inférieur au millier ; lorsqu'il fut ramené à 952, il était déjà trop tard.

À cela s'ajouta le « jusqu'au-boutisme suicidaire des syndicats ». Dès le début, expliqua le commandant Pettré, les revendications commencèrent. Les grèves étaient d'autant plus fréquentes et coûteuses que la compagnie finissait toujours par céder. C'était l'habitude chez les fonctionnaires et dans les services publics, ce fut la même chose à bord du bateau. Le France préfigure ce qu'on allait appeler la loi du « toujours plus » : plus de primes terre-mer cumulées ; plus de délégués syndicaux



toujours doublés pour que la CFDT puisse surveiller la CGT ; plus d'augmentation des salaires et moins d'heures de travail – déjà ! –, revendication qui n'entrerait que bien plus tard dans le programme du candidat de la gauche, François Mitterrand.

« Ce manque de sagesse aura de très graves conséquences, résuma Christian Pettré, lorsqu'il fallut réduire les effectifs pour baisser les dépenses. » La direction de la Compagnie estima possible de les diminuer de 20 % sans dénaturer le standing du navire. Les syndicats s'y opposèrent et, quand la direction passa outre, ils obtinrent des contreparties qui vidèrent la réforme de son contenu.

La CGT refusa notamment tout engagement de marins à des conditions de salaire inférieures à celles de leurs camarades français. Périssent le navire plutôt que la règle syndicale ! « Vous accepteriez de le dire en public ? », demanda Henri Marque, qui dirigeait alors l'antenne de RTL, à un responsable cégétiste. « Quand vous voulez ! », dit celui-ci. Et, effectivement, le délégué syndical en question le confirma au micro.

Pendant ce temps, sous les coups de la chute du trafic monopolisé par les transports aériens, de la dévaluation du dollar, de la hausse générale des charges, les comptes de la Transat n'avaient cessé de se dégrader depuis 1969. Le quadruplement des prix du pétrole allait porter le coup de grâce.

À la vitesse de 30 nœuds, ce navire de 57 000 tonnes consommait une tonne de combustible par mille parcouru. Au ravitaillement, durant les croisières, les fournisseurs fixaient leurs conditions. Sous prétexte de faire payer à la France ses essais nucléaires, certains pays d'es-

cale imposaient le prix fort à son navire porte-drapeau ! Résultat, en 1973, et pour la première fois de son histoire, le France ne parvint même plus à couvrir ses frais d'amortissement.

L'année suivante, au printemps 1974, la France changeait de président ; Valéry Giscard d'Estaing succédait à Georges Pompidou. Le pays affrontait la première récession depuis 1945. Au premier semestre de 1974, le PIB se rétracta de 1,6 %, alors que l'inflation atteignait 13,8 %... Le gouvernement réagit par un sévère coup de frein, un plan d'austérité qui se voulait aussi un barrage contre la hausse des prix. Le France ne pouvait plus être subventionné comme il l'avait été. « On subventionne les milliardaires », disaient les uns ; « On subventionne la CGT », répondaient les autres.

Septembre 1974 : la CGT occupe la passerelle

L'État actionnaire décida de désarmer un bateau qu'il ne savait plus gérer, impuissant qu'il était à adapter ses effectifs et ses charges. Il supprima la subvention. La dernière croisière eut lieu au début du mois de septembre 1974. Le 11, le France était en vue du Havre, son port d'attache. C'est alors qu'à l'aube de ce mercredi-là, soixante marins de la CGT occupèrent la passerelle. L'équipage s'empara du bateau dans l'intention de bloquer les entrées du port et d'obliger le gouvernement à renoncer à sa décision.

Alors premier ministre, Jacques Chirac se rendit au Havre pour indiquer qu'il ne reculerait pas. La mutinerie prit fin au bout de trois semaines et le France fut relégué sur un quai, à l'écart, en attendant son désarmement – ou une reprise.

Les appels les plus pathétiques, les tentatives les plus généreuses pour

essayer de le sauver vinrent de l'étranger. Salvador Dalí célébra son art de vivre « voluptueusement apprécié ». Des Américains en avaient fait leur résidence secondaire et passaient chaque année plusieurs mois à bord. Quel palace au monde aurait pu leur offrir pareille fête ininterrompue ! Une autre vie d'une autre époque s'achevait dans l'apothéose crépusculaire des plaisirs et des raffinements français.

Finalement, les syndicats perdirent tout : le bateau, ses emplois, ses salaires, ses compléments de pourboire qui, eux, échappaient au fisc. Gilbert Trigano, qui rêvait depuis longtemps de disposer d'un bateau de croisière pour son Club Méditerranée, se déclara candidat à l'acquisition du *France*.

D'emblée, les discussions se heurtèrent au refus de la CGT, soutenue par la CGM. Le refus fut même « brutal et unanime », raconta Gilbert Trigano. « Nous avons affaire aux durs. Ils nous disaient : "Surtout pas vous." C'est en vain que nous leur objections : "Mais vous allez finir par tuer la marine de ce pays." La réponse était invariable : "On s'en fout." À l'époque, les communistes étaient en opposition totale avec le gouvernement, et la CGT ne se battait pas seulement pour le personnel du *France*, mais pour tous les marins des autres bateaux, encore nombreux, sans compter les dockers. »

Ce ne fut donc pas un Français qui parvint à racheter le *France* mais d'abord l'homme d'affaires saoudien Akram Ojeh, qui ne sut rien en faire, puis un armateur norvégien auquel il le céda et qui en prit possession le 25 juin 1979. Le bateau était demeuré en bon état. Il fallut à peine plus d'un mois pour s'assurer de ses capacités en mer. Il quitta définitivement Le Havre le 18 août 1979, cinq ans après la mutinerie et son désarmement. Sur le quai, les marins pleuraient. Parmi eux se trouvaient ceux de la CGT qui avaient poussé l'aberration jusqu'à se suicider avec lui.

À lire

Splendeur et Rouille, "France",
de Christian Pettré,
Éditions du Pen-Duick.

Le Dossier "France",
de Charles Offrey,
Éditions Marcel-Didier Vrac.

Le style "France"

Exposition Près de cinquante décorateurs laissèrent leur empreinte à bord de cette luxueuse vitrine du savoir-faire français. Le musée national de la Marine a réuni huit cents pièces pour en témoigner.

Plus qu'un prodige de la technologie française, le *France* fut une des plus curieuses perles de notre patrimoine, mêlant d'une façon inédite tradition et modernité. Surnommé "le Versailles des mers" ou "le Faubourg Saint-Honoré de l'Atlantique", il est, à l'origine, presque malgré lui, d'un style décoratif bien particulier, un style hybride, fustigé par certains historiens de l'art. « *L'esprit qui a présidé à l'aménagement du France est, dans son ensemble, en retard de quarante ans sur toutes les formes d'art, d'ameublement et d'esthétique actuelles* », écrivait Pierre Cabanne.

Dans sa construction comme dans sa décoration, le paquebot fut soumis à d'importantes contraintes. Pour des raisons de sécurité, tous les matériaux utilisés devaient être légers et ininflammables. Le bois et le marbre furent proscrits au profit de l'aluminium brossé, oxydé, laqué ou émaillé.



PHOTOS: COLL. FRENCH LINES/MUSÉE DE LA MARINE

Ou encore du verre et de nouveaux matériaux tels le Formica, le Rilsan ou le Sanglar.

À l'image de l'époque qui traverse une période de transition en matière de décoration, il donnera naissance à un style métissé : un cahier des charges technique résolument innovant pour un décor qui demeure traditionnel. Autour d'Edmond Lanier, directeur général de la Compagnie générale transatlantique, un comité d'étude présida au choix des artistes employés. Y figuraient le peintre Roger Chapelain-Midy, défenseur de la grande tradition classique, l'architecte plutôt moderne Guillaume Gillet et le journaliste et critique d'art Pierre Mazars, grand adepte de l'éclectisme.

Éclectique, le *France* le fut. Confié à quelque 48 décorateurs et installateurs issus pour la plupart du milieu traditionnel de la décoration de la maison. À





L'appartement Normandie marie confort et intimité. Parmi les menus objets réunis à l'exposition, un marque-page "cheminée" et une étiquette de bagage (ci-contre et en bas).

une époque qui se targuait de modernité, on s'étonne de la représentation quasi nulle des créateurs les plus à la pointe, tels les membres de l'Union des artistes modernes : René Herbst, Marcel Gascoin, Georges-Henri Pingusson, Robert Mallet-Stevens, Pierre Chareau. Ou encore Jean Prouvé, grand spécialiste du métal, et Charlotte Perriand...

Mais la sécurité, le luxe et le confort étaient les maîtres mots du projet. « *Un bateau n'est pas un musée, il ne saurait avoir la prétention de constituer un résumé des tendances de l'art du moment. Il n'est pas fait pour l'instruction de ses passagers mais pour leur agrément* », répétait Edmond Lanier.

La maison Leleu, à laquelle furent confiés une bibliothèque et les salons de bridge, de lecture et d'écriture, figure parmi les élus de cette grande symphonie de bleu roi, turquoise, beige, moutarde, jaune absinthe, vert mousse, vert céladon, brique et lie-de-vin. Maxime Old s'illustra pour le salon Fontainebleau, Arbus pour le fumoir, Dumond pour le salon Saint-Tropez de la classe touristique, Lancel pour les cabines de première classe dont la commode en aluminium anodisé et peinte façon "écailles de tortue" reste un trésor du genre.

La peinture est peu représentée. La tapisserie, en revanche, est omniprésente. Symbole de luxe et d'un cer-

tain art de vivre à la française, elle réchauffe l'atmosphère. Dans les pas de Lurçat (curieusement absent), Coutaud, Gromaire, Picart Le Doux ou Wogensky laissent quelques chefs-d'œuvre.

Dispersés (ou jetés) pour la plupart, décors et pièces de mobilier ont souvent été récupérés ou rachetés en salle des ventes par des particuliers, des associations comme French Lines ou l'écomusée de Saint-Nazaire. Aussi, le musée national de la Marine, qui a bénéficié de leurs prêts, peut-il présenter un ensemble de plus de 800 objets.

Grâce aux recherches d'historiens et de conservateurs passionnés qui ont notamment recueilli des témoignages, la connaissance de la vie à bord a beaucoup progressé. Comment s'occupait-on pendant les cinq jours d'une traversée de l'Atlantique ?

Le salon de projection servait aussi de salle de prière

« *Tout était fait pour que le passager ne soit jamais laissé seul*, dit Agnès Mirambet-Paris, commissaire de l'exposition. *Le France comptait 1 000 membres d'équipage pour 2 000 passagers. Plusieurs piscines, un club de gymnastique, une salle de jeux pour enfants, des lotos, tombolas, jeux de ponts, concerts, réceptions, galas tenaient chacun en activité du matin au soir.* » S'y ajoutent un grand magasin de souvenirs et de vêtements, les projections quotidiennes de

deux films français et de deux films américains (plus ceux pour les enfants).

La salle de cinéma servait aussi aux prières. Une fois le rideau de projection fermé, on descendait un panneau orné d'une croix et les offices se succédaient : un catholique à 10 heures, un protestant à 11 heures et parfois un culte israélite à midi.

Quant à la télévision, elle figurait dans des salons ou dans les suites de luxe, avec l'image en couleurs dès qu'on se rapprochait de New York.

Il y avait aussi la télévision "interne" avec animateurs, cours d'anglais et journaux télévisés.

Le ballet de l'Opéra de Paris, Johnny Hallyday et tant d'autres ont distrait les passagers dont le livre d'or nous révèle les noms : Michèle Morgan, Juliette Gréco, Marcel Achard, Alfred Hitchcock, Salvador Dalí, Chagall ou Louise de Vilmorin. Il arrivait aussi qu'une vente aux enchères fût organisée. Le bicorne de Napoléon s'est vendu sur le *France* lors d'une croisière "napoléonienne".

Côté gastronomie, en dehors du bouillon de 11 heures pris sur les transats du pont avec une couverture sur les jambes, les repas, vitrine planétaire de la cuisine française, étaient très soignés : 76 000 bouteilles de vin et de champagne étaient embarquées ainsi que 175 tonnes de marchandises transformées en festins mémorables par des dizaines de cuisiniers aux gestes rationalisés qui suivaient les méthodes tayloristes. Le chef qui reste dans toutes les mémoires est Henri Le Huédé, avec ses "cailles à la Souvaroff" ou ses sculptures en sucre filé.

Certains passagers préféraient alterner gastronomie et diététique, tel cet Anglais qui avouait : « *J'adapte ma nourriture pour profiter du plaisir de digérer à 35 nœuds en passant le temps à regarder le ciel et à sentir la pluie ou l'écume.* » De l'art de vivre à bord du *France*... VALÉRIE COLLET

À voir

Paquebot France, musée national de la Marine, Paris XVI^e, jusqu'au 23 octobre. www.musee-marine.fr

À lire

Paquebot France, préface de Philippe Starck, éditions du musée, diffusion Glénat - Chasse-Marée, 240 pages, 39 €.

