

A SAINT-NAZAIRE, LE «FRANCE»

atteint déjà la hauteur d'un quatrième étage

Il entrera en service en octobre 1961

Avec ses 55.000 tonnes, le nouveau "flagship" transportera autant de passagers que le "Normandie" avec 83.000 tonnes

Roland COURBE
notre envoyé spécial
à Saint-Nazaire

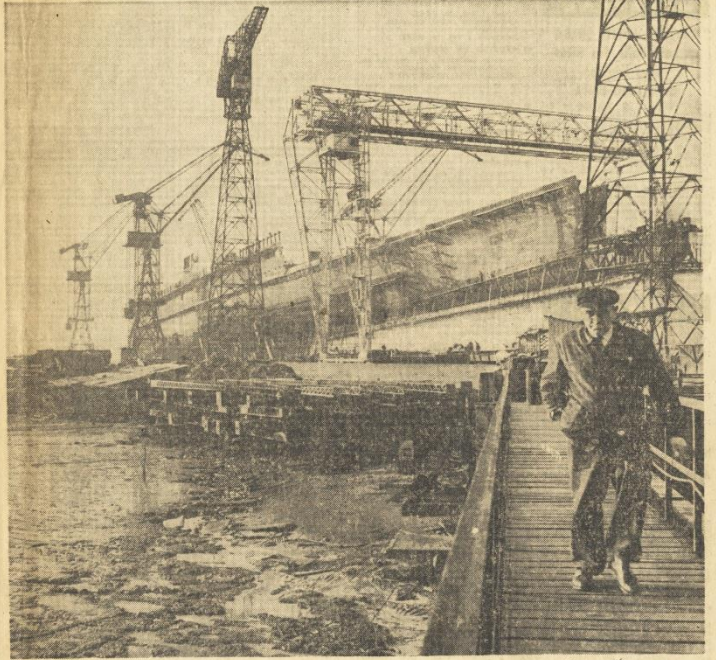
J'ai été le premier passager de «FRANCE» dans une cabine-modèle construite par les Chantiers de l'Atlantique pour étudier le confort du paquebot

Le Stewart me précède dans la longue courbe immédiate. Il ouvre une porte, abaisse un interphone et la lumière jaillit du plafonnier et des appliques murales. — Voici votre cabine, elle donne sur le pont supérieur. Espérez que cette traversée à bord de « France » vous laissera un agréable souvenir. La porte fermée, l'examinais les lieux à loisir : — mon homme p. ur les cinq jours de la traversée Le Havre - New York — Cloisons jaunes citron en laine de verre, meubles en formica, couvre-lit fleur, canapé confortable, salle de bains, téléphone; la compagnie avait décidément bien fait les choses. J'ouvris la porte, et me trouvai au milieu des chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire. Cette cabine n'était qu'un modèle, ne possédant grandeur nature dans un des ateliers des chan-

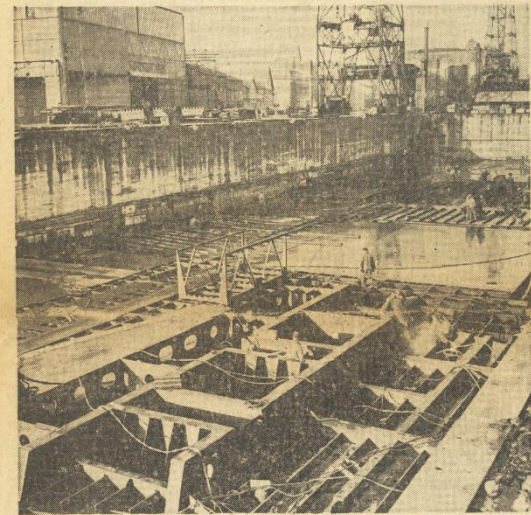
tiers où, depuis plus d'un an, se poursuit la construction du super-paquebot de l'Atlantique Nord. Un pont à six, chiffre maxima des locaux d'habitation de l'équipage, et des cabines d'officier et de maître ont été également construits. Le « France » sera un navire plus démocratique que « Normandie », affirme M. Lallou, directeur technique des chantiers : Les locaux en commun aux passagers : salle à manger, bars, fumoir, créés dans un style moderne, sans outrances, seront en effet de dimensions moins imposantes que sur « Normandie ». Les premiers bénéficiaires en seront les passagers. Cabines à deux ou trois couchettes maximum avec installations sanitaires individuelles. Ceci explique comment, avec un tonnage inférieur à 35.000 T, le « France » aura la même capacité-passagers que son

ainé : 500 première classe et 1.500 de classe touristes. Paquebot très attendu pour prendre le relèvement de « Lillo » qui vient de partir à la retraite, « France » est plus qu'un chef-d'œuvre de construction navale, c'est surtout pour les Nazairiens le symbole d'une restauration.

La cale de « Normandie »
A u milieu du vacarme d'un chantier naval en plein travail, l'échouage des poutres déjà hautes sur leur ber, laissant derrière nous un autre galère, les perfectionnés « Clemenceau », nous nous sommes dirigés vers une cale où nous sommes rencontrés avec « France », un navire prévenu : « Vous arrivez, ils ont dépassé le pont A, c'est déjà un morceau » ; sage précaution, car le fait de se trouver soudain au détour d'un atelier, les oreilles pleines des bruits d'un chantier naval, à nos côtés avec un carcaze métallique atteignant la hauteur d'un quatrième étage, cause un certain choc : « France » grandit très vite, trop peut-être, puisque l'on s'est obligé de le mettre à l'eau sans la totalité de son étrave, pour permettre à la forêt de poutres et de ponts restants, de continuer à alimenter en éléments prefabricés, des travaux, jusqu'au dernier jour les « ouvriers embarqués ».

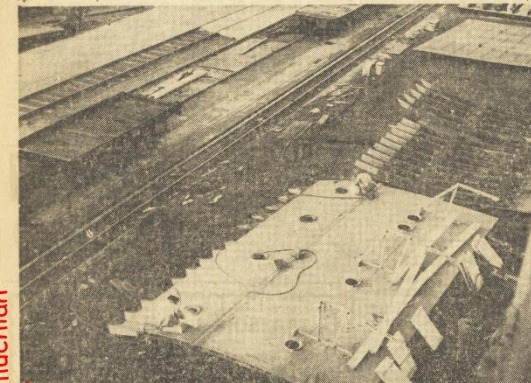


Sur la cale, construite spécialement pour « Normandie », « France » grandit de jour en jour. Actuellement, le tonnage déjà monté dépasse de loin les 2.000 T. et sur son ber, le paquebot atteint déjà la taille d'un immense de quatre étages.



La construction du paquebot fait largement appel à la préfabrication ce qui permet l'assemblage en atelier ou sur cale, d'éléments importants (ci-dessus).

Ci-dessous : Ces « fourmis » travaillent sur un « petit » morceau de berad. Leur taille par rapport à cette infime partie du navire donne l'échelle du grand paquebot.



Le calendrier de « France »
Octobre 1957 : Pose de la première tôle.
Ete 1958 : La construction atteint 1.500 tonnes.
Janvier 1959 : Démarrage du pont A.
Printemps 1960 : Lancement.
Hiver 1960 : Achèvement à flot.
Ete 1961 : Armement.
Octobre 1961 : Essais et mise en service.

Cette question du levage a posé de nombreux problèmes, en particulier celui de l'embarquement des chaudières équipant les deux chaudières. La puissance des grues de cale étant insuffisante, l'appareil moteur sera embarqué en pièces détachées, remontées ensuite à bord : joli tour de force.

Le « ventre » de « France » des frigos à viandes, fruits et fleurs

Sur les tables de mon guide, M. Bonabie, chef de section armement, chargé et responsable du planning de sa corporation, nous parlait à la découverte de « France ». Partout, des images de la plus intense activité, on sonde, on perce, on ponce, on perce, on soude... Partout, à bord comme à terre, des images de la plus intense activité : on martèle, on perce, on soude...

La construction en est là...

Cet « écorché » révèle la silhouette aérodynamique de FRANCE, qui sera le second paquebot du siècle.

La partie en noir indique quel stade avait atteint la construction au 22 janvier dernier.



Partout, à bord comme à terre, des images de la plus intense activité : on martèle, on perce, on soude...

Partout, à bord comme à terre, des images de la plus intense activité : on martèle, on perce, on soude...

NORMANDIE			FRANCE		
Jauge :	83.400 Tx.		Jauge :	55.000 Tx.	
Longueur :	313 mètres.		Longueur :	300 mètres.	
Largueur :	38 mètres.		Largueur :	35 mètres.	
Propulsion :	par 4 turbo-électriques, 28 chaudières, 4 hélices.		Propulsion :	par 4 turbines à vapeur à action directe, 8 chaudières, 4 hélices.	
Puissance :	160.000 CV.		Puissance :	160.000 CV.	
Vitesse :	31 nœuds.		Vitesse :	30 nœuds.	
Traversée :	en cinq jours.		Traversée :	en cinq jours.	
Construction :	presque entièrement rivée tout en acier.		Construction :	presque entièrement soudée.	
Capacité :	2.000 passagers.		Capacité :	2.000 passagers (500, 1 ^{er} ; 1.500, Touriste).	
Luxeux confort :	des aménagements en commun.		Stabilisateurs anti-roulis.	Air climatisé.	
Début de l'emploi :	des matériaux incombustibles, à la suite de l'incendie de l'« Atlantique ».		Confort individuel plus poussé.	Toutes les cloisons sont incombustibles, le navire est partagé en huit tranches anti-flou.	
Equipage :	1.350 hommes logés dans des postes à dix.		Equipage :	1.100 hommes logés dans des postes à six maxima.	
Silhouette :	à trois cheminées.		Silhouette :	à deux cheminées.	

à trois chocs agréables au monde de la vie, les femmes et les enfants ne trouvent cela que sur les paquebots français.

Les Nazairiens mangent (déjà) dans la vaisselle aux ames de « France »

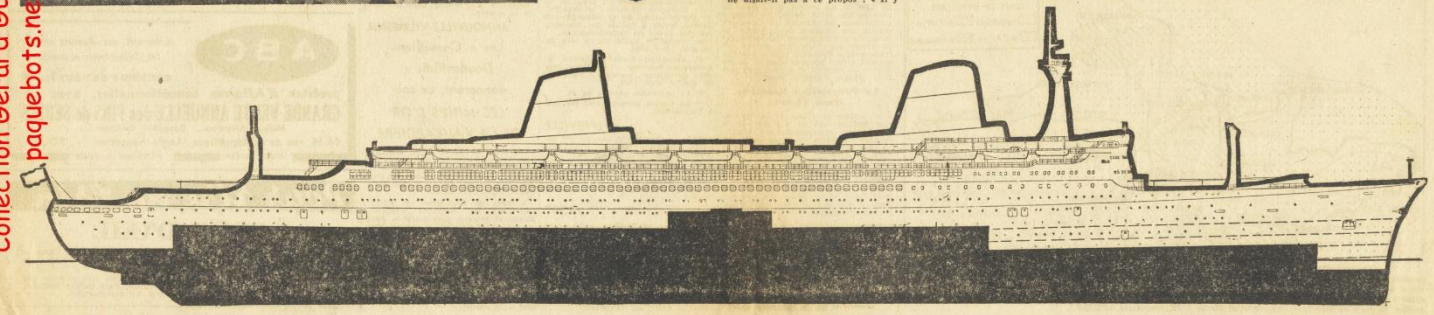
Le « France » a déjà envahi la vie des Nazairiens : Un restaurant arbore une vaisselle on se raison sociale se mêle à la silhouette du paquebot. A Saint-Nazaire, on se réjouit de leur fondation, les chantiers de Penhoët ont construit tous les paquebots de la Transatlantique : « Anjou », « Flandres » et de certains courriers des cadres de la Méditerranée. Pétroliers, minéraliers, navires de guerre, ont parfois pris la suite, mais à Saint-Nazaire, c'est une tradition, on préfère construire des paquebots, et les Nazairiens sont fiers d'avoir à leur tête le « France », dont ils veulent faire un super-Normandie.

Les plus de 20.000 Tx construits à Saint-Nazaire

France	23.700	1912
Paris	34.600	1921
Ile-de-France	43.500	1927
Lafayette	25.200	1939
Atlantique	43.800	1930
Champlain	28.000	1932
Normandie	83.400	1935
Pasteur	30.550	1939
France	55.000	1960



« France » a déjà envahi la vie familiale des Nazairiens. Cette assistée en témoignage.



Collection Gérard Gumuchian
paquebots.net