

La construction du paquebot « France » a commencé à Saint-Nazaire

Les chaudières pourront éventuellement être remplacées par des réacteurs nucléaires

La commande de l'unité ayant été officiellement passée en juillet par la Compagnie générale transatlantique, la construction du paquebot France, qui doit remplacer sur l'Atlantique nord l'Ile-de-France et la Liberté, bientôt parvenues au terme de leur carrière, a commencé aux Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire. Les travaux n'en sont encore qu'à la période d'approvisionnement, de préfabrication et d'aménagement de la cale de construction ; mais on compte que les premiers éléments de la coque seront mis en place au début de l'année prochaine et que, sauf imprévu, les essais et la livraison pourraient avoir lieu vers la fin de 1961, c'est-à-dire juste à temps pour assurer la relève des paquebots en service.

Au moment où le projet, tant discuté depuis plusieurs années, prend forme, la Compagnie générale transatlantique vient de donner quelques précisions sur les caractéristiques du futur navire.

Sa longueur sera de 300 mètres environ, soit 14 mètres de moins que la Queen-Elizabeth et 13 mètres de moins que Normandie. Il sera large de 33 mètres et aura un creux de 24 mètres, c'est-à-dire l'équivalent d'un immeuble de sept étages, le tirant d'eau étant de 10 mètres. Bien que le tonnage soit très inférieur à celui de Normandie (52 000 tonneaux contre 83 000), la vitesse sera sensiblement égale : 30 nœuds. D'un navire à l'autre, des progrès techniques peu apparents, mais très appréciables du point de vue économique, ont été réalisés. C'est ainsi que la consommation de mazout par mille ou par traversée sera approximativement les deux tiers, en poids, de la consommation de Normandie. De plus le nouveau paquebot pourra transporter dans ses flancs assez de carburant (8 660 tonnes) pour effectuer l'aller-retour France-Etats-Unis sans ravitaillement, ce que ne pouvait faire son prédécesseur, et ce qui permettra une économie de combustible de l'ordre de 15 %. Grâce à sa vitesse de rotation, la future unité sera en mesure de transporter annuellement plus de passagers que n'en embarquent à eux deux l'Ile-de-France et la Liberté.

L'appareil moteur aura une puissance certainement supérieure à 150 000 CV et entraînera quatre hélices. Machines et chaudières seront de type classique. Mais les ingénieurs ont disposé les organes moteurs et évaporatoires de telle façon qu'en cours de carrière ils puissent éventuellement être remplacés par des réacteurs nucléaires s'il apparaissait, ce qui est d'ailleurs assez peu probable, qu'il y a un avantage économique à procéder à une telle transformation.

Parmi les détails de construction actuelle-

ment précisés, citons : quatre batteries de bouilleurs produisant 300 tonnes d'eau distillée par vingt-quatre heures pour les besoins des chaudières et du service d'hôtellerie ; deux centrales électriques indépendantes fournissant 12 000 kilowatts ; deux paires de stabilisateurs de roulis du genre de ceux qui ont été montés avec succès à bord de la Queen-Elizabeth.

Les plans des aménagements intérieurs proprement dits pourront évidemment être modifiés en cours de réalisation, selon les contingences de la construction et au vu des progrès intervenus dans les cinq années à venir.

On sait toutefois dès maintenant que, contrairement à la Normandie, la nouvelle unité ne comportera que deux classes au lieu de trois : cinq cents passagers en première ; quinze cents en classe touristique. Les cabines, équipées d'installations sanitaires individuelles et parfaitement isolées, seront d'une taille plus modeste ; mais les communications entre les neuf ponts ont été étudiées de telle sorte que chaque catégorie de voyageurs, tout en étant séparée de l'autre, puisse également profiter de l'ensemble du navire, notamment des promenades couvertes et découvertes, comme si le navire était à classe unique.

Deux piscines, l'une couverte placée dans les fonds, l'autre à l'air libre vers la poupe, sont prévues, ainsi qu'une salle de cinémascope et un garage pour une centaine de voitures. L'ensemble sera muni de dispositifs à air conditionné, parfaitement protégé contre les risques d'incendie et conforme aux réglementations nouvelles sur la sécurité et la stabilité.

Extérieurement la France sera, somme toute, assez comparable à la Normandie. Encore qu'il n'ait que deux cheminées au lieu de trois, lesquelles sont d'ailleurs étudiées pour ne pas gêner les voyageurs, le futur navire sera, comme son prédécesseur, très « défendu » de l'avant et, comme lui, étagera en gradins ses superstructures jusqu'à la poupe.

Mais il ne faut pas compter revoir les immenses ensembles architecturaux qui occupaient le centre de la Normandie. La conception générale du navire et la capacité relativement faible de la première classe ne permettront pas de voir aussi grand. Aux compositions et aux décorations grandioses d'avant guerre on préférera des ensembles sobres et harmonieux.

Les artistes auxquels sera confiée cette partie non négligeable de la réalisation n'ont pas encore été désignés. On sait seulement que le mot d'ordre sera le « confort ».

B. P.-D.