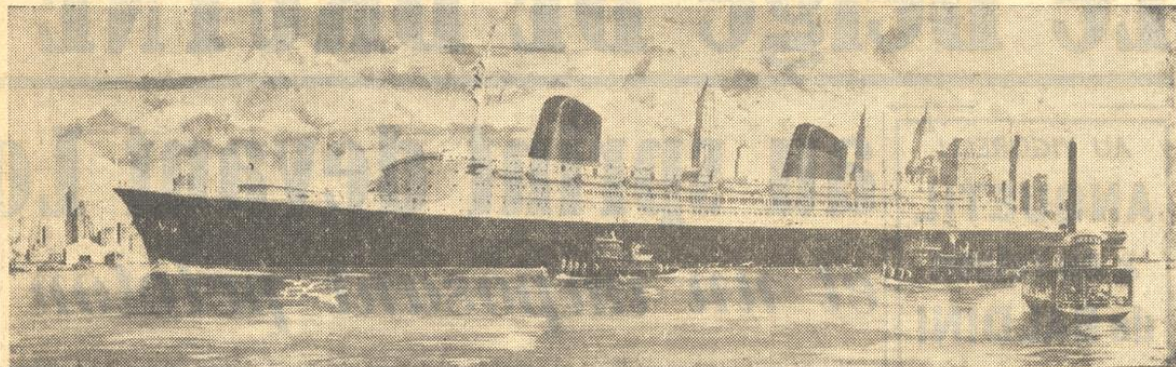


Aujourd'hui à
Saint-Nazaire

Pose de la première tôle du TRANSATLANTIQUE « FRANCE »



*Cette mise en chantier
devrait mettre un terme
à la décadence de notre
flotte de paquebots*

LA première tôle du paquebot « France » est posée aujourd'hui à Saint-Nazaire. C'est-à-dire que, sauf imprévu, la Compagnie Générale Transatlantique pourra mettre en service sur la ligne impériale Le Havre-New York un navire digne de son prestigieux passé et de sa réputation.

Il était temps. L'hémorragie que venait de subir, au cours des quatre dernières années, la marine marchande française avait pris des proportions alarmantes. A cause d'elle, nous avons

été obligés d'abandonner nos services sur le Proche-Orient au moment où tant de Français commencent à voyager dans les parages, notamment en Grèce, à réduire le nombre des rotations sur l'Inde, l'Indochine, le Japon, à renoncer à toute compétition sérieuse sur l'Amérique du Sud.

Qu'on ne prétende pas que les services qu'assuraient les navires sacrifiés ne sont pas exploitables puisque les Hollandais, les Italiens, les Allemands, les Grecs et même les Israéliens les développent régulièrement. Ils ont compris que le tourisme qui mobilise chaque année davantage d'êtres humains offre des ressources insoupçonnées aux entreprises de transport ; que l'apparition de la concurrence aérienne n'a pas suffi à épuiser les chances de la navigation maritime qui présente d'ailleurs, pour ce type de voyageur, des agréments que beaucoup découvrent tardivement.

Au départ de New York, en pleine saison, il faut retenir un passage trois mois à l'avance et la conférence de l'Atlantique estime que 80.000 postulants au moins ont été contraints de renoncer, en 1957, à leurs projets, faute de place.

L'augmentation du tonnage global de notre marine marchande qui ressort avec complaisance des statistiques officielles est une référence illusoire, sinon trompeuse.

Qui pourrait en effet soutenir qu'un pétrolier de 30.000 tonnes, qui n'est qu'une citerne flottante, représente en valeur d'équipement et en unité de propagande économique — la marchandise, dit-on justement, suit le pavillon — trois paquebots de 10.000 tonnes ou cinq cargos mixtes de 6.000 tonnes ? Or les pétroliers constituent déjà le tiers de notre flotte et ce rapport tend à augmenter, camouflant la réalité d'une décadence évidente.

Mais quoi ! le président de la République a pu admirer la maquette du « France » au Salon Nautique et les chantiers de Penhoët vont nous construire un beau bateau, le plus grand de ceux qui ont été lancés depuis la guerre.

Nous allons prendre enfin le bon voyage.

Edmond NESSLER.

L'hécatombe :

14 PAQUEBOTS EN QUATRE ANS

Depuis 1953, ont été vendus :

Le Campana (11.800 t.) et le Florida (12.500 t.), de la Société générale des transports maritimes, à un armement sicilien ; le Clément-Ader (11.349 t.), l'Edouard-Branly (11.334 t.) et le Henri-Poincaré (11.349 t.), des Chargeurs réunis, à l'Italie ; le Félix-Roussel (18.121 t.) et La Marseillaise (17.321 t.), des Messageries maritimes, à la Compagnie panaméenne Arosa Line ; le Lamartine (2.356 t.) et le Ville-de-Haiphong (2.423 t.), de la Société Denis frères, à une entreprise génoise ; le De-Grasse (23.084 t.), de la Compagnie générale transatlantique, à la Canadian Pacific ; le Pasteur (30.447 t.), de la Compagnie de navigation sud-atlantique, à la Norddeutscher Lloyd.

Perdu à la mer : le Cham-pollion (13.269 t.), des Messageries maritimes.

Vendus à la démolition : le Providence (11.914 t.) et le Leconte-de-Lisle (12.240 t.), des Messageries maritimes.

Soit au total 189.471 tonnes de paquebots soustraits à notre pavillon.

Adjonction : le Jean-Mermoz (14.300 t.), de la Compagnie Fraissinet-Fabre, et le Ville-de-Bordeaux, ex-Saga (7.800 t.), de la C.G.T.

Soit un déficit d'environ 167.000 tonnes.