

0000000000

ALLO NR 14 - B.

X

LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU SUPER-PAQUEBOT FRANCAIS.

PARIS, 21 JUIN. AFP.

"LA CONSTRUCTION DU PAQUEBOT TRANSATLANTIQUE DE 55.000 TONNES VA POUVOIR BIENTOT COMMENCER", A DECLARE HIER A L'ASSEMBLEE NATIONALE M. ROGER DUVEAU, SOUS-SECRETARE D'ETAT A LA MARINE MARCHANDE.

L'ANNONCE PAR M. DUVEAU DE LA MISE EN CHANTIER PROCHAINE DE CE GRAND TRANSATLANTIQUE DONT LA NECESSITE ETAIT UNANIMEMENT PROCLAMEE, MET FIN A CINQ ANS D'HESITATIONS QUI CONCERNAIENT AUSSI BIEN LE TONNAGE DU NAVIRE QUE LE FINANCEMENT DE SA CONSTRUCTION.

LA REALISATION DE CE NOUVEAU TRANSATLANTIQUE S'IMPOSE EN EFFET DEPUIS PLUSIEURS ANNEES POUR REMPLACER D'ABORD "L'ILE-DE-FRANCE" QUI AURA 33 ANS EN 1960 ET ATTEINDRA LA FIN D'UNE REMARQUABLE CARRIERE, ET ENSUITE LA "LIBERTE" QUI DEVRA CESSER SON SERVICE EN 1962.

POUR MAINTENIR SA PLACE DANS LE TRAFIC MARITIME TRANSATLANTIQUE QUI S'ACCROIT SANS CESSER MALGRE LE DEVELOPPEMENT DES LIGNES AERIENNES, LA FRANCE DOIT, EN EFFET, REMPLACER SES UNITES VIEILLISSANTES. DU POINT DE VUE ECONOMIQUE LA PRESENCE DES NAVIRES FRANCAIS SUR L'ATLANTIQUE NORD PERMET DE COLLECTER LES DEVISES ET DE FAIRE VIVRE PLUSIEURS MILLIERS DE PERSONNES: EQUIPAGES, SERVICES A TERRE, FOURNISSEURS D'EQUIPEMENTS ET DE VIVRES.

ENFIN LE GRAND PAQUEBOT, COMME CEUX QUI L'ONT PRECEDE, SERA UN PUISSANT AGENT DE PRESTIGE ET DE PROPAGANDE NATIONALE.

D'APRES LES ARMATEURS LA SOLUTION DU PAQUEBOT DE 55.000 TONNES EST DE LOIN LA MEILLEURE. PLUSIEURS COMBINAISSONS POUVAIENT EN EFFET ETRE RETENUES:

1-) UN PAQUEBOT MOYEN (25.000 T.) QUI AVEC L'APPOINT DU "FLANDRES" (20.500 T.) AURAIT PERMIS DE TRANSPORTER 35.000 PASSAGERS DANS L'ANNEE.

2-) DEUX PAQUEBOTS MOYENS ET "FLANDRE": 60.000 PASSAGERS.

(A SUIVRE) AFP LAF M

A F P 09-30

NR 15 - B.

M

PARIS: LA CONSTRUCTION DU NOUVEAU SUPER-PAQUEBOT.....(DEUX).

LA TROISIEME SOLUTION, QUI A ETE ADOPTEE: SUPER-PAQUEBOT ET "FLANDRE" PERMETTRA LE TRANSPORT DE 75.000 PASSAGERS DANS L'ANNEE. GRACE A SA VITESSE (31 NOEUDS) QUI LIMITERA LA DUREE DE LA TRAVERSEE A CINQ JOURS, GRACE A SA CAPACITE: 2.000 PASSAGERS, LE SUPER-PAQUEBOT POURRA REALISER UN TRAFIC EGAL A LA "LIBERTE" ET A L'"ILE-DE-FRANCE" REUNIS.

TOUTE AUTRE SOLUTION AURAIT MARQUE UN RECUL DE LA POSITION FRANCAISE SUR LES LIGNES DE L'ATLANTIQUE NORD ET SE SERAIT REVELEE EN DEFINITIVE PLUS ONEREUSE: UN GRAND PAQUEBOT RAPPORTANT UN TIERS DE PLUS QUE DEUX PAQUEBOTS MOYENS GRACE A UN PRIX DE REVIENT INFRIEUR PAR PASSAGER TRANSPORTE.

SUR LE PLAN FINANCIER LA CONSTRUCTION DU GRAND TRANSATLANTIQUE FRANCAIS A ETE RENDEU POSSIBLE PAR UN EFFORT TRIPARTITE:

-LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE QUI, SE BASANT SUR LES PRIX INTERNATIONAUX, ESTIMAIT LE COUT DU SUPER-PAQUEBOT A 10 MILLIARDS DE FRANCS, A AUGMENTE SA QUOTE-PART JUSQU'A 19.700 MILLIONS.

-L'ETAT, DONT LA CONTRIBUTION NE DEVAIT PAS DEPASSER 5 A 6 MILLIARDS (DONT 4 MILLIARDS DEJA ACCORDES EN 1955) FOURNIRA EN DEFINITIVE LA SOMME DE 7.660 MILLIONS.

-ENFIN, LES CHANTIERS DE PENHOET, QUI AVAIENT ESTIME LE COUT DE LA CONSTRUCTION - DECORATION COMPRISE - A 31.500 MILLIONS, ONT REDUIT LEUR DEMANDE A 27.360 MILLIONS.

MAISRE LES ANNEES PERDUES, ON PEUT ESPERER QU'EN 1960 LE SUPER-PAQUEBOT FRANCAIS EFFECTUERA SON VOYAGE INAUGURAL DU HAVRE A NEW-YORK.

COMME L'A DECLARE M. DUVEAU AUX APPLAUDISSEMENTS DES DEPUTES: "IL N'Y AURA NI DEMISSION NI DECLIN DE LA FRANCE SUR L'ATLANTIQUE NORD".

AFP LAF V

A F P 09-50