



MÉMOIRES

Un peu Levalloisien, Le France...

Il existe un lien entre le célèbre paquebot France et Levallois. En effet, la société levalloisienne Tubauto a contribué à fournir du mobilier au navire mythique grâce au designer Jacques Hitier. À tribord, toute !

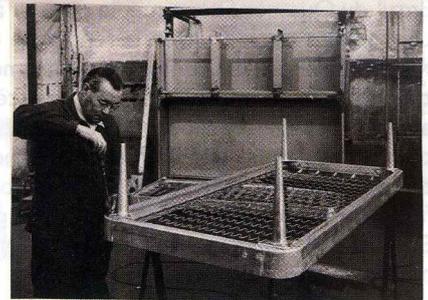
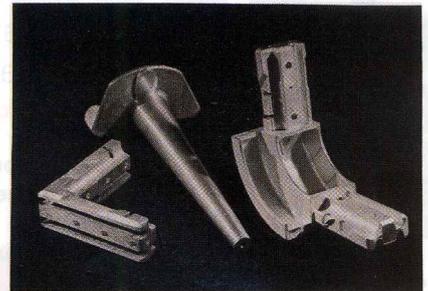
C'était un bateau gigantesque... La célèbre chanson de Michel Sardou, *Ne m'appellez plus jamais France*, sortie en 1975, a contribué à faire entrer dans l'histoire ce paquebot mythique inauguré en 1962 et considéré pendant longtemps comme l'un des fleurons de la technologie française, au même titre que le Concorde. Pendant une douzaine d'années, il assurera de nombreuses traversées transatlantiques avant que la démocratisation des voyages en avion et le choc pétrolier de 1973 ne sonnent le glas de ce navire qui va rapidement devenir déficitaire, justifiant son abandon en 1974.

Paquebot haut de gamme par son gigantisme et ses performances techniques, il l'était aussi par son aménagement intérieur, avec un design particulièrement étudié qui laissait place à l'innovation. C'est donc à ce moment qu'intervient la

société levalloisienne Tubauto, installée 35 rue Paul-Vaillant-Couturier, et au départ spécialisée dans l'industrie automobile, comme bon nombre d'usines de Levallois. Mais la rencontre de cette entreprise avec le designer français Jacques Hitier après la guerre va permettre une extension de son activité au mobilier, notamment en faveur des établissements scolaires.

Jacques Hitier, le novateur

Jacques Hitier, métallier ciseur de formation, professeur puis directeur de l'école Boulle, va réinventer l'utilisation du métal, sous la forme de tubes métalliques colorés pour le mobilier, des tables, des chaises, des bancs, dans un premier temps pour les collectivités et les écoles, par l'intermédiaire des sociétés Mulica et Mobilor, puis ensuite pour Tubauto, dont il devient le décorateur-conseil.



Ces créations s'imposent alors petit à petit dans l'environnement quotidien des particuliers. Ses créations allient à la fois robustesse, modernisme et design contemporain. À tel point que Tubauto va s'imposer au-delà de ses espérances, en équipant le paquebot France des fameux fauteuils pliants utilisés sur le pont, mais également en complément pour les grandes fêtes données dans les salons du bateau. Car le bois est prohibé sur le paquebot, afin de minimiser les risques d'incendie, au profit de l'aluminium ou du formica, un matériau qui a le vent en poupe à cette époque.

Un peu de Levallois...

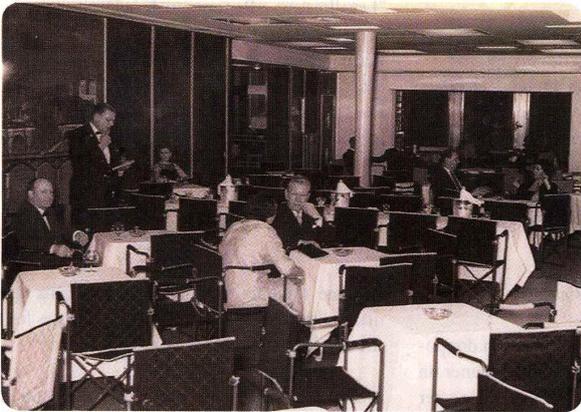
Le cahier des charges imposé à Tubauto est précis : "Profilés d'alliage léger en U et en tubes de section rectangulaire, spécialement profilés pour cette confection et traités par les méthodes les plus modernes de protection, tant en passivation qu'en peinture. La visserie est exécutée en acier poli inoxydable 18 x 8 montée



dans des douilles en nylon afin d'éviter les couples galvaniques. De plus, les accoudoirs sont en résine de polyester armée et les sangles en clorène ont été tissées spécialement pour ces fauteuils”.

Jacques Hitier et Tubauto fourniront également au France des tables de bridge pliantes, des mécanismes de couchette et seront chargés de l'aménagement du salon des officiers. Finalement, le France aura emmené avec lui autour du monde un peu de l'esprit et du savoir-faire du made in Levallois... ■

Romuald Hambert



Le France : une lente agonie...

Véritable fleuron de l'industrie navale française, le paquebot France s'est petit à petit heurté aux réalités économiques d'un monde en pleine mutation, notamment dans le secteur du transport. Inauguré officiellement le 11 janvier 1962 par le Premier ministre Michel Debré, le navire effectue sa première croisière vers les Caraïbes avec plus de 1 700 passagers le 19 janvier de la même année, avec à son bord de multiples personnalités dont Yvonne de Gaulle, première Dame de France et marraine du bateau. Elle sera logée pour l'occasion dans l'appartement grand luxe Île-de-France.

Arrivée triomphale à New York

La première traversée de l'Atlantique a lieu le 3 février 1962, pour une arrivée mythique à New York 5 jours plus tard, le 8 février. Le navire est accueilli triomphalement par de nombreux bateaux, remorqueurs, avions et hélicoptères. Mais, hélas, l'état de grâce sera bien court, et trois ans à peine après son lancement, Le France perd déjà de l'argent en raison de ses coûts de fonctionnement faramineux et d'un nombre de passagers qui ne cesse de décliner, l'avion prenant année après année des parts de marché aux paquebots. Par ailleurs, dès 1969, Le France n'est plus le seul sur ce segment du paquebot de luxe, le Queen Elizabeth 2 entrant en service.

Déficit abyssal

Le choc pétrolier de 1973 va donner le dernier coup de grâce au paquebot battant pavillon français. Au plus haut niveau de l'État, on discute de son désarmement, sans vraiment l'avouer. Le décès prématuré de Georges Pompidou le 2 avril 1974 et la campagne présidentielle qui suivra donnera un tour politique à l'avenir du France.

À l'issue de son élection à la Présidence de la République, Valéry Giscard d'Estaing décide de ne plus soutenir le déficit de la Compagnie générale transatlantique, déjà sous perfusion de l'État. Le désarmement est alors annoncé pour le 25 octobre.

Des manifestations de soutien improvisées s'organisent alors, y compris une mutinerie le 11 septembre 1974. Après un conflit social qui finit par s'enliser, Le France échoue au port du Havre, le 19 décembre, avant d'être racheté en octobre 1977 par un Saoudien, sans que celui-ci ne le fasse sortir de sa triste retraite. Knut Ulstein Kolster, un armateur norvégien, le rachète finalement le 25 juin 1979 pour 77 millions de francs.

Le bateau, rebaptisé Le Norway, quitte non sans déchirement le port du Havre pour l'Allemagne, où il va être remis en état et transformé en navire de tourisme de masse pour une meilleure rentabilité.

Le Norway effectue de nombreuses croisières, rythmées par des retours dans les chantiers navals pour des travaux d'aménagement.

Endommagé en 2003 à Miami après l'explosion de quatre chaudières, le navire, qui accuse le poids des ans, ne sera pas réparé. Remorqué jusqu'en Malaisie en 2005, Le Norway change bizarrement de nom en 2006 sans avoir navigué, pour s'appeler Blue Lady. Pillé, infesté d'amiante, le paquebot est finalement démantelé en Inde en 2008. Mais, la France en a-t-elle vraiment terminé avec son France ? Peut-être pas. Didier Spade, un armateur, souhaite lancer la construction d'un nouveau paquebot France dès 2016, pour une commercialisation en 2018. Mirage ou réalité ?