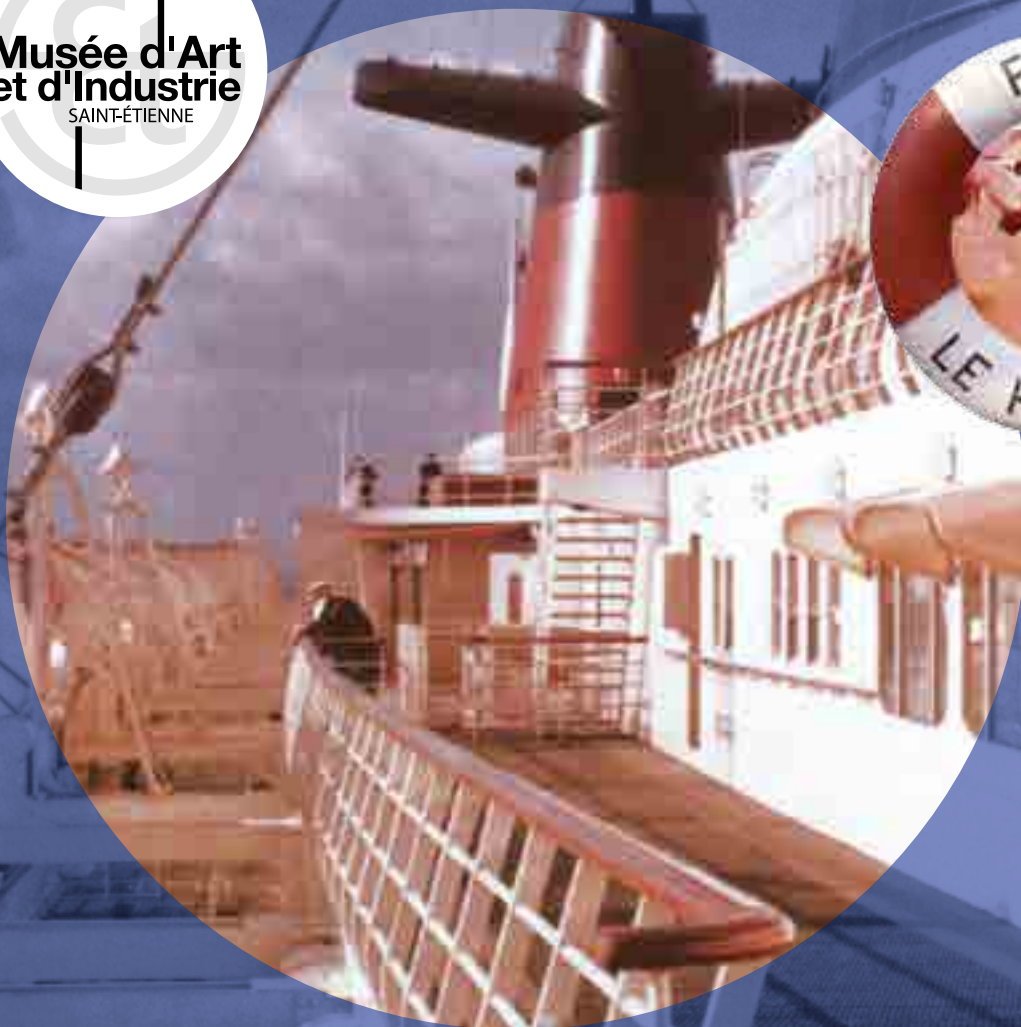




Musée d'Art
et d'Industrie
SAINT-ÉTIENNE



DOSSIER DE PRESSE

PAQUEBOT
FRANCE
Design embarqué

Exposition
4 octobre 2013
28 février 2014

EXPOSITION

PAQUEBOT FRANCE

Design embarqué

Exposition

4 octobre 2013
28 février 2014

Tous les visuels présentés
dans ce dossier sont à disposition
des journalistes sur demande
auprès de :

Alambret Communication

Leïla Neirijnck
Tél. : 01 48 87 70 77
leila@alambretcommunication.com

Musée d'Art et d'Industrie

Lucie Texier
Tél. : 04 77 33 83 38
lucie.texier@saint-etienne.fr



COMMUNIQUE DE PRESSE
4

LE PARCOURS DE L'EXPOSITION
6

- L'ŒUVRE DU PAQUEBOT FRANCE (ESPACES 1 & 2)
- LUXE ET RAFFINEMENT SUR MER (ESPACE 3)
- « BIENVENUE À BORD » : UN ART DE VIVRE À LA FRANÇAISE (ESPACE 4)

FRENCH LINES
24

AUTOUR DE L'EXPOSITION
25

CRÉDITS ET REMERCIEMENTS
27

LE MUSÉE D'ART ET D'INDUSTRIE
26

INFORMATIONS PRATIQUES
28

3

SOMMAIRE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Du 4 octobre 2013 au 28 février 2014, le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne propose sa nouvelle exposition : « Paquebot France – Design embarqué », retraçant toute l'histoire d'un chef d'œuvre de la construction navale nationale. Entre design industriel et art de vivre à la française, l'exposition propose de revivre les grandes heures du dernier transatlantique français. Embarquement immédiat !

REVIVEZ LES ANNÉES 60 À BORD DU PAQUEBOT FRANCE !

Le musée d'Art et d'Industrie présente pour une dernière escale les collections du patrimoine du paquebot France dont le cycle d'expositions a débuté en février 2011 au Musée national de la Marine de Paris. Loin des rivages de l'Atlantique, au cœur d'un bassin de tradition industrielle et de design, Saint-Étienne propose un regard original sur cet emblème de la France des années 60.

L'exposition permet d'aborder les grandes innovations industrielles et de design, embarquées comme fer de lance des savoir-faire des territoires régionaux.

A travers l'utilisation nouvelle de matériaux, le visiteur découvre comment l'aluminium, le Rilsan ou encore la fibre de verre ont été nobilités pour l'emménagement, le confort et la décoration de ce palace flottant. Autant d'inventions au service du luxe et de la fonctionnalité !

La présentation de pièces originales du paquebot, lettres lumineuses, laques de Dunand, œuvres d'art, éléments décoratifs, mobilier et vaisselle conçus pour naviguer, menus, affiches, costume du commandant de bord, tenues de soirée... permet au visiteur de devenir passager d'une prestigieuse croisière des années 60, d'expérimenter l'art de voyager à la française, de découvrir la haute gastronomie de l'époque, de retrouver tout le savoir faire français !



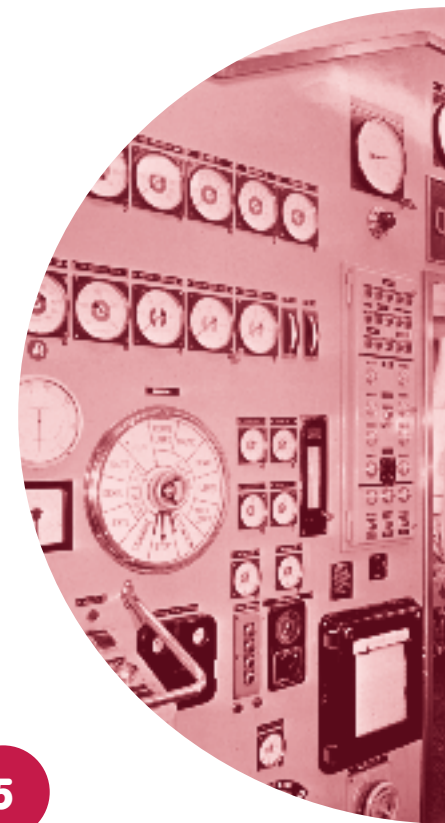
< Pose du dernier élément
d'étrave du paquebot France
(CGT 1962-1977),
le 24 novembre 1959

© Collection Association French
Lines. DR

UN AMBASSADEUR « MADE IN FRANCE »

Explorer *France*, c'est découvrir l'alliance parfaite entre luxe, confort et sécurité ! C'est aussi retracer toute l'histoire de la construction d'un emblème national, du début de sa conception en 1953, à son voyage inaugural en 1962, jusqu'à sa reconversion dans les années 80 et la fin de sa carrière en 2003.

France, dernier grand liner transatlantique français qui reliait l'Europe aux États-Unis en cinq jours, reste l'illustration de la transition, en pleine concurrence avec l'avion, des grands paquebots vers les navires de croisière actuels.



< Tableau de commande
à bord du paquebot France
(CGT 1962-1977).

© Collection Association French
Lines. DR



LE PARCOURS DE L'EXPOSITION

Installées sur le pont du navire, les grandes lettres lumineuses du France rejoignent le temps de l'exposition « Paquebot France-Design embarqué » le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne. Entre évocation et immersion, les visiteurs, désormais passagers de la plus prestigieuse croisière des années 60, déambuleront au rythme de la corne de brume annonçant le lancement de l'exposition !

(ESPACE 1)

LE FRANCE, UN PAQUEBOT EMBLÉMATIQUE DES ANNÉES 60

UNE OEUVRE DES « TRENTE GLORIEUSES »

Phénomène historique et culturel majeur, le *France* est une oeuvre industrielle emblématique de l'époque des « Trente Glorieuses », mais aussi de l'art décoratif des années 1960, des évolutions de la société, et de la mutation de la Marine marchande qui voit la fin des paquebots de ligne. C'est dans ce contexte que se développent les recherches sur le nucléaire, l'espace et les transports à l'image de réalisations majeures comme le *Concorde* et le *France*. Loin des rivages de l'Atlantique, cette exposition se veut un témoignage des savoir-faire et des nouvelles technologies engagés dans ce projet national.

UN PROJET LONG À SE CONCRÉTISER

En novembre 1953, la Compagnie Générale Transatlantique lance un avant-projet de grand liner sous l'égide de l'État. Plusieurs études confirment la supériorité économique du liner rapide, capable d'offrir à lui seul une capacité annuelle équivalente à celle du *Liberté* et de l'*Ile-de-France*. Ainsi naît le projet « G 19 », futur *France*, se voulant un fleuron de l'innovation et du savoir-faire industriel français ! La suite est marquée par une série de reculs et d'avancées au gré des changements de gouvernement et de l'essor de ses concurrents, à l'image de l'avion à réaction. Grâce aux aides publiques qui lui sont accordées, la Compagnie Générale Transatlantique signe finalement la lettre de commande du *France* le 25 juillet 1956.



Salle à manger de la première classe à bord du paquebot France (CGT 1962-1977) >

Auteur : Chevojon

© Collection Association French Lines. DR



LA VIE DU FRANCE

**25 juillet
1956**

Signature de la commande du paquebot au siège social de la Compagnie Générale Transatlantique.

**11 mai
1960**

Cérémonie de lancement du paquebot *France*. une tribune de 1 300 personnes reçoit officiels et personnalités.

...16h30

Discours inaugural du Général de Gaulle.

**19 novembre
1961**

Fin de la construction du navire.

**19 au 27
janvier 1962**

Croisière inaugurale aux Iles Canaries avec à bord la marraine de *France*, Yvonne de Gaulle.

7 octobre

Pose de la première tôle.

...16h15

Le magnum lancé par la marraine du navire, Yvonne de Gaulle, se brise sur la coque qui glisse vers la mer.

**15 octobre
1961**

Le *France*, portant le nom de code « G19 » doit être livré pour les essais en mer.

**11 janvier
1962**

Inauguration du paquebot par le premier ministre de l'époque, Michel Debré.

**03 au 08
février 1962**

Première traversée transatlantique de 5 jours et arrivée triomphale à New-York. Une cérémonie présente le *France* aux autorités, à la presse, et aux agents de voyage

**09 au 29
avril 1969**

Croisière Impériale célébrant le 200^{ème} anniversaire de la naissance de Napoléon. Le *France* est alors transformé en musée flottant. Escales à l'île d'Elbe, Freetown, Saint Hélène, Santa Cruz de Tenerife et Ajaccio. Une vente aux enchères de souvenirs napoléoniens a lieu à bord, en duplex de Paris !

**11 septembre
1974**

Mouvement de contestation de l'équipage suite à l'annonce en juillet par la Compagnie Générale Transatlantique de ne plus exploiter le navire. Les mutins forcent le Commandant à mouiller l'ancre dans le chenal devant Le Havre. Les 1 266 passagers sont débarqués mais le *France* lui reste pris en otage.

**26 juin
1979**

Le *France*, rebaptisé *Norway*, est racheté par la Norwegian Caribbeane Line. Le paquebot quitte le port du Havre pour rejoindre les chantiers de Bremerhaven et y être transformé en paquebot de croisière.

**10 septembre
1996**

Retour au Havre après 17 ans d'absence.

**11 septembre
2007**

Autorisation de commencer le démantèlement du navire rebaptisé *Blue Lady* dans un chantier indien à Alang. La démolition durera plus d'un an !

**05 janvier
au 10 avril 1972**

Premier tour du monde placé sous le thème de Jules Vernes ! Le *France* parcourt 45 814 miles, transporte 1984 passagers dont 364 effectuant la totalité de la croisière. Parmi les escales : New York, Rio de Janeiro, Île de Pâques, Tahiti, Hong-Kong, Cape Town, Cannes, Le Havre.

**9 octobre
1974**

Le navire rejoint Le Havre. Désarmé, il est amarré au fond du port industriel dans un lieu baptisé « quai de l'oubli » par les havrais.

**22 mai
1980**

Après 33 semaines de chantier, *Norway* arrive dans son nouveau port d'attache, Miami pour 7 nuits de croisières vers les Antilles avec plus de 2 000 passagers.

**25 mars
2003**

Explosion d'une chaudière à Miami provoquant la mort de 8 membres d'équipage. *Norway* est remorqué jusqu'à Bremerhaven

(ESPACE 2)

LA CONCEPTION D'UN PAQUEBOT D'EXCEPTION

L'équipe du musée d'Art et d'Industrie dévoile les secrets de fabrication de cet immense navire grâce à une maquette grand format!

En rupture avec la conception des paquebots précédents, l'organisation spatiale du *France* est très novatrice : tous les passagers jouissent des mêmes niveaux, donnant ainsi l'impression à chacun de profiter de l'ensemble du navire ! Le *France* se distingue également par sa volonté de ramener la division traditionnelle à deux classes. Un confort quasiment équivalent est ainsi proposé aux passagers des deux catégories, la différence résidant essentiellement dans la décoration, plus sophistiquée et plus raffinée dans les suites et la première classe.

LA CONSTRUCTION DU FRANCE, ENTRE SAVOIR-FAIRE ET INNOVATION

Le paquebot se distingue par sa monumentalité, ses performances, sa sécurité et son confort.

À travers plusieurs projections et un diaporama gigantesque, l'exposition « Paquebot *France*, Design embarqué » met en valeur les savoir-faire des entreprises françaises, et l'ampleur du chantier pharaonique de construction. Doté d'une chaudière surpuissante et d'ailerons stabilisateurs offrant un confort supplémentaire aux passagers sensibles, le *France* révolutionne la construction navale !





< Vue générale de la construction du paquebot France (CGT 1962-1977) le 27 août 1959, à Saint-Nazaire.

© Collection Association French Lines. DR



Appartement de grand luxe «Ile-de-France» à bord du paquebot France (CGT 1962-1977).

Auteur : Chevojon

© Collection Association French Lines. DR



Personnel du paquebot France (CGT 1962-1977) sur l'échelle de coupée lors d'un débarquement de passagers à Cannes.

© Collection Association French Lines. DR

ZOOM 1 : LA CAFL

(Compagnie des Acières et Forges de la Loire) & la SFAC (la Société des Forges et Ateliers du Creusot)

Le *France* totalisait 374 m de lignes d'arbre, soit 900 tonnes de pièces de forge. Assurant la transmission du mouvement des moteurs aux hélices, cet ensemble participait aux grands équilibres du navire. Le *France* fit appel aux grandes forges et aciéries en région, ayant prouvé de longue date leur fiabilité. 269,6 tonnes de forge furent commandées au Creusot soit un total 88.700.000 francs ! La CAFL de Saint-Chamond, autre géant de l'acier, fut également sollicitée.

ZOOM 2 : LA FONDERIE & LA SOCIÉTÉ NANTAISE DE FONDERIE

Particulièrement présentes dans l'appareil propulsif (hélices et sorties d'arbres), les pièces métalliques sont indispensables à la construction du paquebot. Le choix de la CGT s'arrêta sur 4 grandes fonderies françaises, dont la Ste Nantaise de fonderie, qui plonge ses racines dans la création des Ateliers et Chantiers de la Loire au début du 19ème siècle. Plus tard la société se spécialisera dans la fonderie d'alliages de cuivre et la fabrication d'hélices, dont les modeleurs-ouvriers apportèrent un grand-savoir dans la construction du *France*.

LES CHEMINÉES, L'IMAGE IDENTITAIRE DU FRANCE

Innovation qui va marquer l'identité du bateau, la forme des cheminées du *France* est tout à fait inhabituelle. Ses ailerons, créant une sorte de « chapeau de gendarme », ont été imaginés par les ingénieurs des Chantiers de l'Atlantique dans un objectif précis : celui de rejeter les fumées et les suies produites par la combustion du carburant loin des ponts où se promènent les passagers ! Restées uniques dans l'histoire de la construction navale, l'élégante silhouette de ces cheminées va très vite devenir indissociable de l'image de marque du paquebot.

LE FRANCE EN CHIFFRES



LONGUEUR
315,66 MÈTRES

LARGEUR
33,60 MÈTRES

NOMBRE DE PONTS
12

SURFACE DE PONTS
8 HECTARES

JAUGE NETTE
**37 063
TONNEAUX**

DÉPLACEMENT
58 000 TONNES

TIRANT D'EAU
10,49 MÈTRES

JAUGE BRUTE
**66 348
TONNEAUX**

HAUTEURS AU DESSUS DE LA LIGNE DE FLOTTAISON :
- DE LA PASSERELLE
36,90 MÈTRES
- DU HAUT DE LA CHEMINÉE
54,40 MÈTRES
- DE LA POINTE DU MÂT RADAR
66,90 MÈTRES

CAPACITÉ DES SOUTES EN
COMBUSTIBLES
9 000 TONNES

VITESSE EN SERVICE
30 NOEUDS

VITESSE DE POINTE AUX
ESSAIS
34,13 NOEUDS

PUISSANCE
**160 000
CHEVAUX**

CAPACITÉ DES PASSAGERS
2 044

PRIX
**458,8 MILLIONS
DE FRANCS**



RÉSOLUMENT « MADE IN FRANCE »

Dans le contexte de l'après-guerre marqué par une volonté de redressement de l'industrie nationale, l'État français impose à la Compagnie Transatlantique Générale de faire appel uniquement aux ressources nationales, en contrepartie d'une subvention supplémentaire de 20 % du prix de revient du navire. Des usines du Nord aux chantiers navals de Marseille et de La Ciotat, des forges bretonnes aux verreries lorraines, la France entière se mobilise et participe à la construction ! Le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne nous fait re-découvrir les grandes entreprises qui ont construit le *France*, avec un intérêt tout particulier pour le bassin industriel stéphanois.

< Construction du paquebot
France (CGT 1962-1977)
à Saint-Nazaire.

© Collection Association French
Lines. DR