

France Inter

Aujourd'hui, dans Affaire sensible, les révoltés du France.

Nous sommes en 1974. Un mythe français s'éteint.

Un mythe de 315 mètres de long et 33 de large.

Un profil rassé qui brisait les vagues de toutes les mers du monde.

Deux cheminées rouges et noires, iconiques,  
entre lesquelles était fièrement arboré six lettres blanches,  
celles de son nom, celle de sa patrie, France.

C'était le plus grand paquebot du monde. C'était sûrement le plus beau aussi.

Alors, dans la douleur et la peine,

le pays assiste au naufrage de celui qui l'avait rendu si fier.

La mort du France a des allures de fin d'époque.

C'était le France du général de Gaulle,

le France d'une nation qui se relevait de la guerre,

le paquebot symbole du prestige retrouvé.

Mais en 1974, il fait perdre de l'argent à l'État.

Beaucoup d'argent, les finances prennent l'eau.

Il faut calmer, autrement dit, dire adieu au France.

Mais ce n'est pas la vie de l'équipage et quelle équipage.

Ils sont mille marins, mécaniciens, cuisiniers, barmanes.

Ils connaissent leurs nevirs comme personne.

C'est leur outil de travail et c'est aussi leur fierté.

Alors, le 11 septembre 1974,

ils tentent le tout pour le tout pour sauver leur bateau.

Notre invité aujourd'hui, Christian Clair, auteur, réalisateur,

scénariste, ancien collaborateur de France Inter

et des autres chaînes de Radio France.

Auteur de deux livres sur le France co-écrit avec L'Augulaire,

A Bord du France et France Un Rêve de géant.

Affaire sensible, une émission de France Inter en partenariat avec Lina,

préparée aujourd'hui par Homme à Weber,

coordination Christophe Barrère, réalisation Marion Lelé.

Fabrice Drouëlle, affaire sensible.

Sur France Inter.

L'histoire avait pourtant commencé sous les meilleurs auspices.

A Saint-Lazaire, le 11 mai 1960, à 15h50,

l'évêque de Nantes, Bénile France, à la fois tradition et viatique.

La coque du nouveau paquebot de la compagnie générale transatlantique  
n'a pas encore touché l'eau.

Pareil de sa viande,

il n'a pas encore touché l'eau.

Il n'a pas encore touché l'eau.

Il n'a pas touché l'eau.

Il n'a pas touché l'eau.

Il n'a pas touché l'eau.  
Pareil de sa virginité qui va prendre fin,  
elle est maintenant au-dessus de l'océan,  
sur de l'oncal.  
Devant le navire,  
l'évêque de Nantes se tient droit,  
fier comme artaban, au milieu d'une centaine d'officiels.  
C'est que, au premier an,  
a pris place le général de Gaulle-Swamen.  
Ces jours-là, près de 100 000 personnes se tasant  
pour assister à l'événement.  
La date est tellement importante  
que les chantiers navals, si durement touchés par la guerre,  
renaissent de leur cendres.  
C'est le triomphe de toute une ville  
et de milliers d'employés qui, depuis 3 ans,  
bâtissent le plus grand pack-bo du monde.  
Des cas arrêtent des trains  
sont affretés de tout le pays.  
C'est ainsi que, le 11 mai 1960,  
les Français, pas peu fiers,  
regardent le lancement d'un pack-bo comme il regarderait.  
Admiratif et fasciné, celui d'une fusée.  
La coconassie est d'abord aspergée à l'eau bénite,  
avant que ne viennent s'hybriser nos bouteilles  
de 6 litres de champagne,  
lancées par la marraine du bateau Yvonne de Gaulle.  
Il est 16h15,  
le France s'élance.  
Les bateaux sont lâchés,  
petit à petit.  
Nous sommes à peu près  
à la dernière partie du lancement.  
Le bateau vient de parcourir à peu près 300 m,  
et l'entrée,  
l'avant du bateau,  
va maintenant entrer dans l'eau.  
Le lancement du nouveau pack-bo  
de l'Atlantique soulage la douleur  
encore vivace de la fin de ces deux grands  
prédécesseurs.  
Le Normandie brûlé à New York comme 1942,  
et l'île de France s'accagé au Japon en 1959  
pour les besoins d'un film.

Les histoires de bateaux finissent mal,  
en général, mais elles commencent à rendre pompe.  
Ainsi, les trois premiers coups de corne  
de brume du pack-bo déchire l'air  
de Saint-Nazaire et vivre dans la France entière.  
Il est 16h30,  
le général de Gaulle lui répond.  
Le pack-bo France est lancé.  
Il est poussé la mer.  
Et maintenant,  
que France s'achève,  
et qu'il s'en aille vers l'océan  
pour voguer  
et pour faire vivre  
vivre la France.  
Et le président de la République lève les bras  
en veuille face à l'océan et au navire  
qui a hissé le grand pavillon.  
Mais il ne salue pas qu'un pack-bo,  
il salue le plus bel ambassadeur de la France dans le monde,  
car tel est bien le rôle du France,  
une vitrine flottante.  
C'est un bateau de prestige,  
mais il a tout même une fonction.  
C'est d'abord un transatlantique,  
donc il emmène les passagers d'un bord  
à l'autre de l'Atlantique Nord,  
de son port d'attache, le Havre,  
jusqu'à sa destination principale, New York.  
Mais dans les années 60,  
la version se développe.  
Mais au regard sud,  
Dorley est inauguré par le général de Gaulle  
en 1961,  
quelques mois seulement après le France.  
A peine le pack-bo a-t-il touché la mer,  
qu'il voit poindre un très dangereux concurrent,  
Boeing.  
Mais l'heure est encore à la fête,  
et le 8 février 1962,  
après cinq jours de traversée,  
il arrive pour la première fois à New York.  
C'est clair, les Américains aiment le France,  
et la France aussi un peu.

À partir de 1962,  
deux vendredis par mois,  
c'est le même spectacle,  
le nom de l'Otzenuiva.

Un, la sable,  
une sable.

Un, la sable,  
une sable,

Sous les vivas, New York accueille alors le faubourg Saint-Honorais de l'Atlantique,  
comment l'appel ou la rue de la paix flottante, la place vando,  
mitinérante, on échappe à un plus bel avenu du monde. C'est déjà ça.

Mais tout le monde ne monte pas à bord. Le franc c'est cher.

Et ceux qui n'ont pas le moyen de souffrir et ne traverser,  
envient les 2044 passagers. Huit hectares de ponts,  
deux piscines, un théâtre, un cinéma, 8 bars, 5 pistes de danse,  
60 cuisiniers, le restaurant Versailles, le restaurant Chambord,  
60 kilos de caviar, parallèrentours, 19.000 bouteilles de vin,  
14.000 de champagne, 35 tonnes de viande, 8.500 kilos de poisson,  
presque plus que dans la mer, une transatlantique sur le France.

Ce sont toujours 5 jours de fête, made in France.

Acier de Gognon, tapisserie d'obuson, vaisselle de limoche,  
verre de Saint-Gobain, boulot de Bucourt, le bateau a été entièrement conçu,  
en France. A cette époque, on ne délocalisait pas la production,  
autre temps, autre meurre. Les mille membres d'équipage appellent  
leur bateau le gros, et leur confiance en lui est totale.

Il n'y a jamais une seule avarie. Ils ont alors tout le temps d'offrir à la clientèle  
le meilleur voyage possible. Il y a près d'un membre d'équipage pour deux passagers parmi lesquels,  
Salvador Dali, Alfred Hitchcock, Juliette Gréko, Dredd Byrne,  
Johnny Rage et même, en 1962, Mona Lisa. Oui, on l'a décrochée de l'ouvre,  
pour être exposé aux États-Unis. Elle vaut 500 millions de francs,

soit plus que le bateau lui-même. Alors on imagine à quel point l'équipage a dû être petit soin de la passagère la plus célèbre du monde, pas exigeante pour un souvent plus.

Et en un mot commençant, le France est une réussite.

Dans le livre d'or, on peut lire ce mot d'un passager.

C'est la première fois que je suis heureux et fier de payer ponctuellement mes impôts.

Signé Louis de Funès. Car le France, effectivement,

c'est l'État actionnaire majoritaire de la compagnie générale maritime.

Évoque le navire. Le France accumule les transatlantiques et les voyages autour du monde.

Mais dans son sillage, à travers les mers et au fini du temps, il voit l'époque changer, danger.

L'aérodrome du Bourget a reçu la visite du premier appareil commercial à réaction américain, Veuilline 707. Ce géant de Sandouston était venu passer son examen d'admission sur le terrain parisien. Dès novembre, il doit en effet assurer la liaison New York-Paris,

avec quelques 180 passagers en moins de 7h30 et dans deux ans sans escale.

Dès son lancement, en vérité, le France est condamné. Car la vie en réaction change toutes les habitudes.

Pour il n'a pas le luxe d'un transatlantique, bien entendu. Mais il est moins cher, bien moins cher.

Et lui traverse l'océan en 8h au lieu de 132. Le France est magnifiquement obsolète.

Alors, la navire se met à faire des croisières. En militaire année, dans les Caraïbes,

il sillonne le globe à la manière de Jules Verne. Il fait le tour du monde en 88 jours.

Il entre à Port-au-Prince, à Valparaiso, à Miami, à Rio, emmène ses passagers à l'île de Pâques, à Tahiti, à Singapore. Et partout, ce sont les mêmes acclamations.

Et pourtant, le France périclité, il devient colosse aux pieds d'argile.

Dès 1965, il perd en effet plus d'argent qu'il en gagne.

Le transatlantique tente tout pour sauver son avis ramirale. Elle coupe dans son personnel en 1970.

Mais le monde du France continue à s'effondrer.

La même année, il accueille 20 000 passagers de moins que 5 ans plus tôt. Il devient déficitaire.

Comme un symbole, le 9 novembre, il apprend la mort de son tuteur Charles de Gaulle,

celui qui l'a fait grandir, celui qui l'a baptisé. Le France est presque orphelin, très mal en point.

Et voilà qu'arrive l'année 1973, celle du coup de grâce, le choc pétrolier, le prix du baril, et multiplié par quatre.

Or du Mazout, le France en consomme 600 tonnes par jour. Et c'est l'Etat qui paye la facture.

70 millions de francs de déficit en 73, 32 plus en 74. Le France prend l'eau.

Ce n'est plus qu'une question de temps avant que la France n'abandonne le France.

1er avril 1974, le Pagbo revient de son deuxième tour du monde.

Entre Dakar et le détroit de Gibraltar, les passagers et son équipage apprennent sans surprise aux infos

que leur bateau va être démantelé. Au grand dame de ce monsieur, Christian Pétret, le commandant.

Oui oui, ça ne se rend pas l'ambiance dans le sens général du terme, mais certaines personnes et surtout l'équipage

sont très vainquées sur leur avril et est triste de savoir que le navire va être désarmé.

Le France pour nous, c'était notre bateau. Ça fait toujours beaucoup de peine quand mon père sent bateau.

La triste nouvelle se précise le 8 juillet. Jacques Chirac, premier ministre de Valérie Giscard d'Esta, annonce une date, le 25 octobre. Après 13 ans de voyage, après avoir transporté 588 000 passagers

et traversé 379 fois l'Atlantique, le France a vécu.

Pour l'équipage et pour les passagers, c'est indéchirement. Le journaliste aura su tout.

Ça surge d'ailleurs le 22 juillet dans la revue Satellar Review.

Quoi? Désarmé le France? Autant renier les truffes?

Empêcher le champagne de couler? Abattre les marronniers? Arracher les vignobles de Rothschild?

Jouer la Marseillaise sur un air de val se supprimer gendarme dans les livres d'histoire? Fermez le Louvre!

Renoncer à déguster les fodois? Cesser la fabrication des bérais? Déboulonner la tour Eiffel?

Faire sauter l'arc de triomphe? Briser tous les disques de Maurice Chevalier, brûler les livres de Zola?

Remettre les bras à la Vénus de Milau et fasser le sourire de la Joconde? Quoi?

Mettre France au rebut? Le France! Allons-enfants, tous au barricade!

Dis comme ça, la France a mal au France. La mort annoncée du bateau, c'est la fin d'un palace ambulancier, certes.

Peut-être celle d'une époque, mais c'est surtout la suppression de 2 000 emplois.

1500 navigants et au sol entre l'Havre, l'Escale de Saumton et New York, ce sont 500 emplois qui sont menacés.

La transate, par licenciement, reclassement. Mais pour le personnel, la France, le France doit continuer, il le peut.

A bord du gros, le bruit enflé dans les cours civils va se passer quelque chose.

Gilbert Bordel, mécanicien, se souvient.

Là, on a commencé à chercher par quel moyen on pourrait faire pression pour sauver.

En fait, c'est pas sauver le France, c'était quand même sauver l'emploi de 15 à 1800 personnes, de copains qui avaient passé l'arrivée là-dedans, qui avaient toujours fait ça.

Le France, c'est un outil. Je dirais, c'était surtout l'emploi des gens qui nous motivait.

La CGT voulait l'occupation du bateau au Havaké, avec la municipalité commise de l'époque.

Mais bon, faire un grand bazar, ça nous semblait pas forcément efficace et on préférait quelque chose de plus fort.

Mercredi 11 septembre 1974, il est 21h06, le France, comme prévu, s'approche du Havre.

Il revient de New York. Il a fait ce cas à la Saoubampton un peu plus tôt.

Il offre précisément à presque 3000 marins, sur la bouée LH4, dans le chenal du Havre.

Le commandant pétré surveille la manœuvre depuis la passerelle.

C'est l'une des dernières fois, pense-t-il, avec émotion, qui fait entrer ce bateau dans son port d'attache.

Sur le quai, les Havres sont au rendez-vous.

La 377e transatlantique devrait s'achever sans difficulté.

Il lui en reste deux, pense le capitaine.

Plus que deux voyages, il quittera son avis à regret.

Ce que le commandant ne sait pas, c'est qu'en fait, il n'y aura pas d'autres voyages.

Ils sont 50, 60 peut-être. En quelques secondes, ils ont envahi la passerelle.

Ils encerclent le commandant et ses officiers.

Christian Pétré les connaît bien. Ce sont les vestes blanches, les personnels hôteliers, enfin presque tous.

C'est d'abord l'incompréhension, puis la cacophonie, les alarmes se déclenchent sur tout le navire.

Elles surprennent les passagers, mais pas à l'équipage.  
Car c'est une mutinerie, mesdames messieurs.  
Oui, comme autant de la royale.  
Le commandant n'est plus maître à bord.  
Il l'obéit maintenant aux ordres d'un petit homme trapu d'une cinquantaine d'années,  
les jours recouvertes de favoris tout fues.  
Un homme qui porte dans sa poche un moulin, un poivre ouvert,  
prêt à aveugler le commandant s'il refuse de coopérer.  
Il s'appelle Marcel Rolin.  
C'est le commandant du comité Inter Saint-Digal et il leur donne de jeter l'encre en plein lancheur.  
Il est 21h47, le combat de la dernière chance commence.  
Les petits mouchoirs d'effort ne bougent plus, pauvre sémaphore lana.  
Les grandes baleines électriques ne glissent plus vers l'Amérique.  
Un sang de rouille efface leur sillage.  
Les grands pâtes beaux qui cesse tombe, ont le chalpeau sur la tempête.  
Les boïmes sont des tricheurs, ils volent le temps et les tièdeurs  
des nuits d'amour pour l'Amérique.  
Les grands pâtes beaux sont morts, et petits mouchoirs d'effort  
ne bougent plus, pauvre sémaphore lana.  
Les grandes baleines électriques ne glissent plus vers l'Amérique.  
Un sang de rouille efface leur sillage.  
Les grands pâtes beaux qui cesse tombe, ont le chalpeau sur la tempête.  
Ils regardent dans les avions qui passent. Leur gros ventre coûtait trop cher aux épiciers  
du mâle de mer, et nous irons faire nos amours sur plan de vol.  
A faire son cible, Fabrice Drouel.  
On s'est émis d'accord avec le copain qui était parti à Sassampton, qui était rangé des gens.  
C'était un très bon copain, mais il n'a jamais eu une mémoire.  
On avait toujours peur qu'il se gourde dans les codes.  
On avait dit, dans les hypothèses qu'on avait, qu'ils immobiliseraient le bâton sur rade.  
Il y a l'heure pour immobiliser le bâton sur rade, des gens devaient me dire,  
tu m'apporteras des oranges.  
Ils m'appellent en mer, puis ils me disent, ils m'envoient des oranges.  
Ils me disent que t'es sûr, puisque je te le dis, espèce de con qui m'a dit, alors là, j'ai dit bon, c'est  
bon, ça va passer.  
Allô France, allô France, vous êtes dans le chenal, qu'est-ce qu'il se pense, etc.  
Comme on l'a dit, je ne suis plus madre de ma manœuvre, on est mouillé là, terminé.  
C'est par code, en effet, que les butins du France communiquent avec les syndicalistes à terre.  
Apporter les oranges, d'abord, on l'entendait.  
Puis c'est bien le bon jour d'Alfred entre Saint-Rampton et Le Havre pour annoncer le début de  
l'opération.  
Allez mener, façon commando.  
Par celles relins, le chef du mouvement est un ancien des forces françaises libres,  
passés par le 1er bataillon de fusil et mara commando, plus connu sous le nom de commando kiffer.  
Oui, il est l'un des 177 Bérévaire qui ont débarqué sur la plage d'Houestréa, le 6 juin 1944, les seuls

français du débarquement.

Autrement dit, l'esprit de résistance, ça le connaît, buta, plutôt que mouton.

Sur les quais, c'est la stupéfaction, suivie de l'allégresse.

Les femmes de marins, leurs enfants, les commerçants du Havre, tous sont pris de foris.

Et s'ils gagnaient, et si le France continuait à naviguer?

Le Havre est profondément attaché à son bateau, émotionnellement bien sûr, mais financièrement aussi.

Car il n'y a pas que les emplois de l'équipage qui sont menacés, c'est toute l'économie de la ville qui est en vagné,

à chaque retour du France, ses jours de fête, les bouchées, les boulangers, les cavices, les pâtisseries, avant la tour de bras aux marins heureux de retrouver leurs familles.

Les hôtels se remplissent, les touristes affluent, en attendant d'embarquer pour New York ou simplement pour visiter le bateau.

Par exemple, à chaque retour dans le port d'attache, il faut bien laver l'insalle.

Des centaines de tonnes, et bien, c'est la blanchisserie d'orwell qui s'en occupe.

Elle ne vit presque que de ça. Le Havre a tant souffert de la guerre, le France la fait revivre.

Alors que ce report, des musiciens commencent à jouer pour les mutins,

à bord, l'équipage annonce aux passagers qu'il occupe le navire pour une durée limitée.

Les clients exultent, trop heureux de ce supplément inattendu. Ils applaudissent.

Les marins ouvrent le champagne, offrent le whisky et le thé, et entament la première nuit de l'occupation du France, une nuit de fête.

Car c'est une grève, pas une prise d'otage.

Les 1266 passagers se sont donc débarqués le lendemain sur le carphérie Viking 2.

Mais ils ont pris soin de remplir généreusement la caisse de grève.

Souris, racolades, pleurs parfois, membres d'équipage et passagers se séparent en en tenant, ce n'est qu'à nous revoir.

Et voilà maintenant les marins du France, seul en mer.

Vendredi 13 septembre, J-Plus 2, Marcel Roland donne une conférence de presse.

Nous avons décidé de faire quelque chose de spectaculaire pour attirer l'attention du gouvernement, à discuter nos problèmes. Tant qu'il y a rapport à ce dialogue d'engager, nous ne bougerons pas d'ici un point, c'est tout.

Le commandant ne pousse à l'extrême et à un moment donné, il m'a dit, c'est plus possible, on va se prendre dans l'orain de la bouée, d'une bouée quelconque, nous sommes longs.

Ils ont pris par avant, par l'arrière, il faudrait être sous prison, au commandant bouillé.

Nous aussi, on ne voulait pas aller dans les digues, on pourrait très bien qu'il y ait une heure comme ça.

Il a parti en français, il n'est pas à Vendres, il est à nous, il est au contraire Vabre.

C'est quand même un objet de valeur, un chef-d'oeuvre du jeune maritime.

Ce navire-là, il ne peut pas partir, c'est pas vrai.

Le ton est donné, l'équipage ne lâchera rien.

Non, par question d'abandonner un si bon navire, encore moins se faire licencier.

Non, le France doit continuer à naviguer.

Les butins veulent qu'ils ne soient pas mis au rebut avant 1978 et que d'ici là,

la transatlantique lui avait trouvé un remplaçant moins coûteux ou moins un nouveau modèle

économique.

En attendant que les négociations commencent, l'équipage bloque le chenal du havre.

Les plus gros bateaux, pétroliers et minéraliers ne passent plus.

À bord, c'est la tente.

Dans l'ordre, les officiers continuent leur car sur la passerelle, les corvées sont triplées, la télé et la radio fonctionnent en continu comme le standard téléphonique.

Il y a même quatre séances de cinéma par jour, les salles de sport sont ouvertes

et le personnel se réunit quotidiennement dans le théâtre

autour d'un chef qui l'a élu en la personne de Marcel Rolla.

Chaque matin, à 9h30,

Ante s'éluçite un conseil avec six autres grévistes chargés comme des ministres

de l'intendance, de la vie intérieure, des loisirs, des cas sociaux,

des cas médicaux, du budget, de la formation

et tous les jours est imprimé le journal de rêve.

Le, entre parenthèses, là, France en Hale, c'est le titre.

Il fait beau. Le navire appartient à son équipage qui semble recommander moins une mécanicien brodage.

Il y avait quelque chose d'extraordinaire, c'est que les gars se faisaient un point d'honneur

à mieux tenir le bateau encore que quand ils n'étaient pas les décideurs.

J'ai jamais vu le bateau aussi propre.

Tout était entretenu tous les jours et, bon, les gars ont été un mois sur grève non payés,

quand même, pour ces eux qui tenaient la caisse de la buvette équipage,

ils arrêtaient bien plus d'y dire.

Après tout, la transacte de nos emmerdes

ont distribué la buvette équipage parmi l'équipage.

Ils ont redonné au centime près.

Il n'y a pas eu un vol, il n'y a rien eu pendant le conflit.

Les gars, c'était responsabilisé ou trans,

ils tenaient à rendre le bateau sans qu'il n'y ait aucun reproche.

Et ça s'est passé comme ça.

Mais l'État n'a pas l'intention de céder.

La date du désarmement est confirmée.

Les deux dernières transatlantiques sont annulées

et une plainte est déposée pour mutinerie.

Jacques Chirac maintient sa position sur France Inter le 19 septembre.

Dans une période, je dirais, où l'austérité et l'effort sont indispensables,

est-il raisonnable d'imposer au contribuable national

le paiement d'une somme aussi importante,

qui représente, je le rappelle, par exemple,

la construction de deux hôpitaux par an,

qui permettent de donner une subvention directe à des gens

qui ont des revenus extrêmement élevés,

et qui, d'autre part,

Dieu sait que je ne suis pas xénophobe

et que je n'ai rien contre les étrangers,  
mais qui sont à plus de 3 quarts, à plus de 75% des étrangers.  
Et bien, je vous dis tout de suite que ce n'est pas la politique sociale  
qu'en tant favoriser le gouvernement.  
C'est le type même de politique de classe.  
Voilà donc un premier ministre de droite  
à bas, un bien de luxe et des syndicats de gauche  
qui prennent la défense d'Hikaviya rédégál.  
Juis jour, après le début de la mutinerie,  
dans ce qui semble être le monde à l'envers,  
il n'y a pas l'ombre d'une négociation.  
A qui le comité de défense organise  
autour du maire communiste André du Romea?  
Il lance une pétition nationale  
des milliers de avrées manifeste tous les jours.  
Et on chante,  
« Jisgar, si tu continues les marins du France,  
te botteront les fesses.  
Jisgar, si tu continues les marins du France,  
te botteront le cul, ambiance. »  
Le bateau est maintenant à 3 ou 4 kilomètres du port.  
On le voit au loin, immobile, seul.  
Le gouvernement fait le choix du blocus.  
Des patrouilles de la Marine nationale  
le surveillent d'opprès.  
Arrête les curieux qui s'approchent à moins de 100 mètres.  
Et pas d'exception.  
Y compris pour le maire du Havre.  
C'est donc par mégaphone  
qu'ils s'adressent aux grévistes pour leur donner du courage.  
Même le prêtre envoyé pour dire la messe  
est refoulé par les forces de l'ordre.  
Les vivres elles,  
sont soigneusement contrôlées avant d'être embarquées.  
Le courrier d'accord,  
passe pour les légumes,  
mais c'est seulement après d'après  
une négociation que les cigarettes, par exemple,  
sont autorisés.  
À bord, le fourrier du début  
laisse place progressivement à la lassitude.  
C'est qu'il est dur de mobiliser les troupes  
quand elles voient leur maison depuis les hublots.  
Certaines épouses commencent à trouver le temps, non.

Comme la test s'est extrait du journal de grève.

Vendredi 20 septembre, J plus 9.

France horoscope.

Santé.

Ménagez votre coeur.

Ne lui imposez pas de fortes émotions.

Vous éviterez une usure qui aurait tendance

à progresser à votre insu.

Saturday 21 septembre, J plus 10.

Profession.

Vous intéressez un travail long et munitieux.

Vous aurez le plaisir de le bien terminer.

C'est genre là, un homme saute par des subords.

Un garçon d'hôtel de 23 ans.

Il enveloppe ses valises dans du plastique

et les balance par le hublot de sa capine.

Puis il se jette en maillot de bain à la manche.

Il voulait partir, mais il n'osait pas demander la permission.

Dans cette égœur d'usure, les butins accusent le coup.

Marcel Orlin en a bien conscience.

Nous avons percé la piscée.

On lit les goins qui tremblent.

Enfin, il y en a à s'utiliser.

Alors les gens qui tremblent peuvent débarquer.

C'est normal.

On a le conscience moral.

On ne veut pas séquestrer et n'empêcher

à votre partie pour des problèmes familiaux.

Parce que c'est marrant.

Ils sont à voir quand même depuis 13 jours

plus de voyages.

Ça fait très longtemps qu'ils sont là,

qu'ils n'ont pas vu leurs femmes et leurs enfants.

On est près du peu.

Vous voyez, c'est un...

C'est normal, c'est dur.

Mais la grosse partie est là et elle tient.

France Oroscope, 23 septembre, J++12.

Profession, vos affaires sont en bonne voie.

Ne vous laissez pas les soutenir votre effort jusqu'au bout.

Et si le horoscope plus ou moins horoscopique disait vrai.

Et si le gouvernement plie avant l'équipage.

Le 23 septembre,

le ministre de l'Intérieur, Michel Poniatowski

laisse entendre que le France  
pourrait être utilisé pour décroisir bon marché.  
Et si le gouvernement n'a pas le droit  
que le France pourrait être utilisé pour décroisir bon marché.  
Cette solution, la CGT l'avait déjà proposée.  
Et voilà le commencement d'une victoire inespérée.  
Mais les marins à guéris savent que le danger  
ne provient pas de la terre.  
Il vient de la mer.  
Du large.  
La déclaration de Michel Poniatowski  
aurait pu faire basculer la mutinerie  
du France du côté des victoires héroïques.  
Et peut-être les marins auraient-ils gagné  
si le temps ne s'était pas gâté.  
Car le vent se lève au large du havre.  
Autour du France,  
ce sont des creux de 5 à 6 mètres,  
des brasques de force 8 à 10.  
Le paquebaus se coué et jette une deuxième encre.  
Mais la tempête est si forte  
qu'elle fait vrier le navire.  
Voilà le France qui dérape  
et qui risque d'aller vers la côte.  
Le bateau est en danger, il faut partir.  
Mardi 24 septembre, 8h30,  
le paquebaus lève ses deux encres.  
Après 13 jours en rade du havre,  
il met le cap vers le cotentin  
pour se protéger des vents dominants.  
C'était un navire isolé,  
c'est maintenant un navire fantôme  
à la recherche d'un abri.  
Il longe les plages  
débarquements et mouilles au large  
près de Cherbourg.  
Le cou est rude,  
le France est plus seul que jamais.  
Quelques curieux de Saint-Bapt  
approchent leur bateau de ses visiteurs  
à n'attendu alors que les autorités signalant  
au France qu'il n'a plus le droit  
de revenir au havre.  
Passagers,

l'écrivain Yves-Salot raconte.  
Les jours se succédant,  
les semaines,  
même le moral à bord  
en prenait un coup,  
puis après il a commencé  
à m'agir de gens qui ont pu quitter  
le bateau comme ça officiellement,  
bien sûr, mais enfin,  
moi j'ai pu débarquer à Saint-Valhaugre,  
on était une quarantaine à ce jour-là  
pour pouvoir rejoindre nos familles.  
C'était un coup d'épée dans l'eau,  
c'était cuit, c'était cuit depuis  
de longtemps, la décision était prise,  
c'était pas possible de continuer.  
Vient le temps des désillusions  
et des défections.  
Le 24 septembre,  
sept grévistes quittent le navire,  
puis une vingtaine de vingt-cinq,  
vingt-sept le lendemain,  
trente-six de vingt-huit,  
huit le vingt-neuf,  
quatre-vingt-trois le deux octobre.  
J plus vingt-et-un,  
journal de rêve,  
trois octobre.  
Mis au point, nous ne pensons pas  
qu'arroser les collègues qui craquent  
et qui partent soit une solution.  
Nous vous demandons de rester sérieux  
depuis le début, les officiers se montrent  
prudemment neutres.  
Le personnel mardi, lui, c'est que la classe,  
la casse sera limitée, qu'il retrouvera du travail  
sur d'autres navires.  
Le personnel de service, en vanche,  
n'a aucune garantie, il ne sera pas reclassé,  
il sera licencié et devra se débrouiller seul.  
Depuis sa retraite forcée dans le Côte-Antin,  
l'équipage du France n'a plus la même force  
de négociation.  
Le port du Havre a repris une activité normale.

Les mutins se battaient pour sauver leurs navires,  
les voiliers négociaient un retour au Havre  
pour continuer le combat à qu'est-il.  
Le 8 octobre, il reste 700 membres  
d'équipage à bord.  
576, accepté l'accord proposé  
par le gouvernement et la Transatlantique,  
le retour au Havre  
est l'abandon des poursuites judiciaires  
à condition d'arrêter à grève.  
Le lendemain, 16 jours après d'avoir mouillé à Saint-Va,  
la France revient au Havre,  
la tête haute dit le journal, mais  
on a peine à y croire.  
Car un constat s'impose.  
Au bout de 28 jours, le plus long conflit  
de l'histoire de la marine marchande  
prend fin, les révoltés du France  
ont perdu leur bras de fer.  
Le paquebot lève l'encre à 14h48  
et se met en marche un très faible allure.  
C'est le dernier voyage du France.  
Il entre dans le port du Havre  
en silence,  
le silence des jours de deuil.  
Sur le quai, les Havres sont là.  
Mutique, ils regardent  
le paquebot s'avancer.  
Puis il y a des pleurs,  
les trois coups de cornes de brume  
et enfin les applaudissements, les vivas,  
les exclamations, ils ont perdu lui.  
Mais ce sont de magnifiques perdants, ces marins.  
D'ailleurs, ils sont à l'image  
de leur bateau. La victoire  
était impossible, le combat  
désespéré, mais ils s'y sont  
plongés de toute leur force, avec tout leur panache.  
Ils accostent sur le quai,  
Yoannes Couvert.  
Il est 18h18  
en ce 9 octobre  
1974.  
La fête est finie.

Le France,  
un peu comme l'avion le concorde,  
n'est plus que le souvenir d'un luxe  
bien de son temps, d'être anglorieuse.  
Sa disparition est un symbole  
parmi d'autres, mais il est fort.  
De nouvelles aires, celles de la crise économique  
et de la fin des moyens de transfert  
énergivores, tout éluxieux.  
Sous-titrage ST' 501

...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...  
...

France inter,  
affaire sensible,  
Fabrice Drouel.  
Aujourd'hui, vie et meur,  
c'est l'heure du Pac-Beau de France  
avec notre invité Christian Clair.  
Bonjour.  
Réalisateur, scénariste, ancien collaborateur  
de France Inter et des autres chaînes  
de Radio France.  
Vous êtes l'auteur de deux livres  
sur ce Pac-Beau,  
intitulé à Bord du France.  
Et France, un rêve de géant.  
Les deux livres étant co-écrits  
avec Claude Vilaire,  
une grande voix du Pac-Beau France inter.  
Christian Clair.  
France bleue à Rouen.  
J'imagine que, pour un orment,  
le France doit avoir une valeur  
et une saveur particulière.  
D'autant plus que mon père

travaillait à la transate.  
Il ne travaillait pas sur le Pac-Beau France.  
Il était sur les bananiers, mais effectivement,  
c'est quand même le quotidien,  
enfin, pas le quotidien, parce que c'était un autre monde.  
Les marins qui travaillaient  
sur le France,  
franchement, c'était un peu l'élite  
de la transatlantique.  
Moi, j'ai baigné dans cet univers marin.  
Effectivement,  
c'est une histoire magnifique.  
Je sais que, en écoutant,  
c'était très bien ce que vous avez raconté.  
Et bravo aussi à Romain Weber  
qui a fait ce travail avec vous.  
C'est vrai que ça m'émeut  
toujours d'entendre les marins,  
Gilbert Maudel, Marcel Rolein.  
En plus, ils ont, en plus,  
une faconde, une façon de parler  
qui est absolument formidable.  
Mais c'est ça qui est formidable aussi,  
j'ai eu la chance d'interviewer  
aussi le commandant Croisile.  
Une série aussi pour la radio  
sur le paco France avec Claude Vilaire  
toujours. Et c'est vrai  
qu'ils avaient une façon de parler  
absolument remarquable  
d'un autre temps, peut-être, d'un autre siècle aussi.  
Mais c'est la confrontation  
des deux accents.  
Ça montre bien ce qu'était France.  
France n'était pas simplement l'élite,  
la première classe, le caviar.  
France était aussi l'essoute.  
Il y avait l'amour de leur travail,  
qui aimait leur paco,  
qui aimait la mer,  
et qui aimait rendre servir  
les passagers, qui restaient  
là pendant cinq jours à bord.  
Ce commandant Croisile dont vous parlez,

c'était le premier commandant  
du France?

Oui, absolument, le premier commandant  
du France, c'est lui qui a fait  
la traversée inaugural  
ce 8 février 1962.

Alors ce qu'on peut dire  
aussi, c'est qu'ils avaient  
évidemment rencontré ce jour-là  
une tempête, ce n'était pas la tempête du siècle,  
mais c'était une sacrée grosse tempête quand même.  
Et donc tout le monde a été malade,  
y compris Julien Créko et tous les invités  
à bord. Mais

le commandant Croisif, il l'a lui-même  
a dit à la fin que le France  
c'était superbement bien comporté  
dans la tempête. Il avait  
des stabilisateurs, il ne vivrait pas,  
c'était quand même une sacrée prouesse  
technique, c'était le plus grand pago  
qu'il y avait à l'époque, peut-être pas le plus beau  
mais en tout cas, c'est vrai  
qu'on pouvait en être fiers techniquement,  
on peut en être fiers. Et c'est vrai qu'en France  
on sait faire des bateaux depuis  
un plus d'un siècle, un siècle et demi maintenant  
avec les chantiers de l'Atlantique  
et ça continue maintenant.

Avec quand même la concurrence, l'Italie  
Oui mais non.

Ah bon, bah écoutez

Franchement

je ne sais pas si c'est un bateau qui s'appelle l'Italie d'ailleurs  
Franchement, cette grève  
d'abord est-ce qu'on peut la qualifier  
de mutinerie déjà?

Alors moi je dirais pas là

Mais il y a un côté violent dans la mutinerie en fait  
C'est-à-dire que les marins ne diront pas  
mutinerie parce que la mutinerie c'est très grave  
et c'est même juridiquement  
condamnabile. D'ailleurs  
la compagnie avait déposé plainte

pour justement rentrer dans ce cadre  
Et les marres  
Elle avait débouté sur cette accusation là  
j'imagine. C'est ça, mais non ils ont  
enlevé la plainte, en fait c'était juste pour faire pression  
Ils ont enlevé la plainte  
à condition que le franc se rentre  
bien au port du Havre  
et que tout se passe bien, aussi ce qui s'est passé  
au mois d'octobre, après 28 jours  
d'occupation, voilà.  
En fait, les marins  
c'est surtout les gens qui  
travaillaient dans les services  
qui ont pris en otage  
un peu le navire. En fait  
ils ont occupé  
leur usine. Oui c'est une occupation  
de locaux en fait, c'est ça? Voilà, c'est ça  
une occupation d'usine, donc là  
il se trouve que c'est un bateau, donc c'était sur l'eau  
mais c'est vrai que la mutinerie c'est quand même  
très très vieille. Mais de toute façon  
c'était violent, tout de suite.  
Ce qu'ils ont fait, c'est à la fois  
du panache, mais c'est quand même  
quelque chose, un geste violent de toute manière  
On se demande  
si ça avait, on pense  
mais c'est toujours facile de penser après  
qu'il n'y avait aucune chance  
parce que quand l'État décide  
de faire des économies, on sait  
trop la réalité  
de cela. Aujourd'hui en fait c'est une scène  
cette époque là à commencer avec la fin  
de la fin du France.  
Il ne pouvait pas gagner  
les marins.  
Tout de suite on n'aurait pas dû  
concrètement  
construire ce navire. Dès le départ  
c'était presque un acte mourné  
parce qu'en fait dès le départ

ce qu'il faut bien  
remettre  
dans l'esprit c'est qu'on sort  
de la guerre.  
On a tout à reconstruire  
et la transatlantique  
la campagne général transatlantique  
est torfeline  
de son plus beau, pas de beau, le Normandie  
et donc  
elle n'a plus les armes  
pour avoir le prestige qu'elle avait auparavant.  
Elle a des petits paquebots, elle a un île  
de France qui était un paquebot magnifique  
mais qui fallait  
changer en transporteur de troupes  
donc il fallait tout le refaire  
et elle a  
une prise de guerre qui est le repas  
une prise de guerre à un bateau allemand  
qui a été rebaptisée  
mais en face il y a  
le Queen Mary, le Queen Elizabeth  
il y a United States qui a un navire absolument incroyable  
qui a  
fracassé la vitesse qui a pris le ruban bleu  
et puis personne ne pouvait  
aller contre ça.  
Et en fait ce qui s'est passé c'est que  
on était dans la quatrième République  
et quatrième République ça change tout le temps  
c'est tout le temps des gouvernements qui sautent  
et en fin de compte ils ont perdu 5 ans  
pour se décider de faire  
un grand liner et non pas de petits  
comme la raison  
aurait dû l'emporter.  
On se retrouve dans 3 minutes  
Christy Vanclerre, on verra ce que sont  
devenue ensuite, c'est marrant.

...  
...  
...  
...





...  
...  
...