

*Global shopping paquebot :*  
**« La croisière s’amuse toujours »**

Émilie HAMON-LEHOURS  
Université de Nantes  
CRINI EA 1162  
emilie.lehours@univ-nantes.fr

**Résumé**

L'article se propose d'analyser l'évolution esthétique, économique et sociale des paquebots – construction péri-urbaines flottantes – dans la continuité des centres commerciaux périphériques en s'appuyant sur une description technique d'un côté, en créant un pont entre technicité et domaine cinématographique/littéraire de l'autre.

**Abstract**

The article analyzes the aesthetic, economic and social evolution of liners (some floating peri-urban constructions, so to speak) in the continuity of shopping malls in outlying areas. The author proceeds to a technical description on the one hand, and attempts to bridge the gap between technicality and film and fiction writing on the other hand.

**Mots-clés :** paquebot – croisière – tourisme maritime – commerce maritime – art industriel – chantiers

**Keywords :** ship – cruise – maritime tourism – maritime commerce – industrial art – shipyards

**Plan**

Introduction

Bilan : évolution technique et commerciale des paquebots

Perspectives : à la recherche du paradis perdu

Bouillon de culture : représentation des paquebots dans la culture contemporaine

Conclusion : De l'utopie à la réalité

## **Introduction**

Les croisières se sont démocratisées et n’entrent désormais plus dans la catégorie « voyages de luxe ». La configuration du *Titanic* a été repensée au profit d’une architecture flottante non plus axée sur les services, mais plutôt sur le bien-être et le commerce. Les derniers modèles ont même intégré une rue piétonnière. Dans son article « Altérité et utopie des nouvelles fantasmagories de la consommation », Federico Castigliano décrit l’Italie des « super-lieux » au rebours des « non-lieux » décrits par Marc Augé. Ces néo-lieux contemporains repensent l’espace dans le but de couper l’individu de la réalité. Le tourisme maritime est en ce sens un épiphénomène récent, une sorte de microcosme éphémère déterritorialisé, une déconstruction identitaire en quelque sorte. De « non-lieu » transitionnel rattachant une patrie à une autre, on passe à un « super-lieu » d’errance apatriote, un « hors-lieu » en somme. L’histoire des lieux et les histoires individuelles sont ainsi écartées au profit d’instant fugaces qui ne s’inscrivent pas dans le temps et qui, même s’ils sont au demeurant éphémères, ont le mérite de désactiver les vecteurs du quotidien.

Si l’on fait abstraction des grosses productions américaines, les paquebots inspirent réalisateurs, écrivains et artistes. À l’instar du système rodé de l’univers de la croisière, les arts et médias véhiculant l’image du paquebot et du voyage en mer relèvent du pur divertissement. L’objectif principal est la déconnexion du monde réel par la création d’une microsphère hermétique. Au rebours de cette parenthèse atemporelle, des écrivains tel que Roberto Ferrucci dévoilent le côté néfaste des croisières en investissant le terrain politique relatif aux échanges et par extension aux intérêts touristiques transnationaux. Quant aux supports iconographiques représentant des paquebots, soit ils suivent la ligne directrice commerciale et ne sont destinés qu’à promouvoir les croisières, soit ils privilégient les étapes précédant le montage du paquebot en montrant le pan industriel terrestre et en délaissant le pan purement touristique.

## **Bilan : évolution technique et commerciale des paquebots**

Un paquebot est un navire spécialisé dans le transport des passagers en haute mer. Le terme résulte de la francisation de l’anglais *packet-boat* désignant les navires transportant du courrier. On distingue deux types de navires spécialisés dans le transport des passagers en haute mer : les paquebots de ligne (dont les plus célèbres sont les transatlantiques) pour le transport du courrier et des passagers, mais qui ont disparu en grande partie entre 1960 et 1970 ; les paquebots de croisière destinés exclusivement au transport des touristes. Plusieurs compagnies ont pris peu à peu leur essor, principalement britanniques et allemandes, talonnées par les compagnies françaises et italiennes. La construction des premiers paquebots dits « de croisière » remonte au début du siècle dernier et a connu une recrudescence dans les années 1930 après le krach boursier de 1929. Les États-Unis réduisirent considérablement leurs quotas d’accueil des immigrants et les compagnies ressentirent un véritable manque à gagner. Les dimensions de ces derniers toujours plus imposantes jusqu’à en devenir de véritables géants des mers découlent directement d’une volonté de faire prospérer le marché des croisières et, par extension, le tourisme international, mais également d’une politique économique interne au fonctionnement des navires, dont la capacité augmente plus rapidement que sa résistance à l’eau, ce qui impliquait à l’époque que la proportion

de charbon à transporter par rapport à la taille du navire diminuait lorsque le navire était plus grand et donc plus rentable<sup>1</sup>. Les problèmes d’hygiène et de maladies étant récurrents, un plus grand espace vital pour chacun ne pouvait que lutter contre ce phénomène. À l’origine, les paquebots n’étaient que de simples moyens de transport, une passerelle entre deux états. Pour les uns, ils facilitaient les échanges économiques tandis que d’autres y voyaient la promesse d’une vie meilleure aux États-Unis (on pensera à la vague d’émigrants italiens entre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et la Première Guerre mondiale). Dans ce cas, la notion de déterritorialisation n’existait pas encore, il s’agissait plutôt d’un pont entre deux rives. Les différentes catégories sociales étaient clairement distinguées, et les services inhérents à chaque profil social l’étaient également. Plus on était fortuné, plus on voyageait en hauteur. Les plus démunis se trouvaient dans les bas-fonds du bateau et ne bénéficiaient pour ainsi dire d’aucun service hormis celui de la restauration. Les plus riches avaient accès à différents services tels que le coiffeur, les fumoirs.

La transition se fait dans les années 60 ; tandis que l’avion devient le moyen de transport le plus prisé, les paquebots de ligne disparaissent progressivement au profit d’un marché de la croisière florissant qui connaît actuellement un boom important auprès des couches sociales moyennes. Les nouvelles structures des navires, voire superstructures, en font de véritables hôtels flottants qui appartiennent à de grandes sociétés telles que Costa Croisières, MSC Croisières ou la Royal Caribbean Cruise Line (les deux dernières ont récemment passé des commandes auprès des chantiers navals de Saint-Nazaire). Les destinations sont évidemment multiples, mais la Méditerranée reste la destination privilégiée des croisiéristes après l’Atlantique Nord et l’Atlantique Sud. De prestations lacunaires, on est passé à une multitude de restaurants, des salles de sport, des piscines, des salles de spectacles et de jeux – pour enfants et pour adultes – des centres de bien-être, des galeries d’art ou des bibliothèques. Des cours et conférences sont également proposés. Le navire n’est plus un moyen de traverser une mer ou un océan, mais devient un but en soi<sup>2</sup>. Le Queen Mary 2 mis en service en 2004 compte 1310 cabines (dont 955 avec balcon et 355 cabines intérieures, 17 ponts pour les passagers, cinq piscines, huit bains bouillonnants, une vingtaine de restaurants, bars, clubs, salles de détente et de fête, un vétérinaire, un théâtre « Royal Court » d’une capacité de 1094 places, un espace « Illuminations » avec un planétarium projetant des films en trois dimensions, un jardin d’hiver, un jardin d’été, un casino, une boîte de nuit, une librairie, une bibliothèque possédant environ 10000 livres, un cinéma en plein air, un centre thermal et de thalassothérapie, 300 œuvres d’art<sup>3</sup> d’une valeur de 4,4 millions d’euros. Depuis, les nouveaux modèles ont largement dépassé celui qui détenait le record du plus gros paquebot jamais construit<sup>4</sup> ; ils peuvent accueillir environ 5000 passagers et ont fait de la superstructure d’acier une véritable « ville flottante », reproduisant même une rue piétonnière<sup>5</sup>. En

---

<sup>1</sup> C. MARS, F. JUBELIN, *Paquebots*, Sélection du Reader’s Digest, Paris, 2001, p. 13.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 105.

<sup>3</sup> Les premiers paquebots optèrent majoritairement pour des panneaux Art déco ; les paquebots plus récents reproduisent des ambiances différentes dans chaque local et mélangent les différents genres artistiques : sculpture, peinture, photographie. Le style oscille entre abstrait et figuratif, classique et contemporain.

<sup>4</sup> Pour information, le Titanic (1912) mesurait 269 m, le Normandie (1935) 314 m, le France (1962) 316 m, le Queen Mary (1939) 310 m, le Queen Mary 2 (2004) 345 m, Oasis 3 Harmony of the Seas (2016) 361 m.

<sup>5</sup> Quoique novatrice sur le plan architectural, la rue piétonne existait déjà en 1910 sur les paquebots allemands *Imperator* et *Bismarck* ainsi que sur le paquebot français *Atlantique* ; elle disposait alors d’une trentaine de boutiques. Cf. V. Couzinou, « La saga des paquebots géants », *Ouest France*, hors série avril 2015, p. 14.

2005, la surface commerciale (uniquement les boutiques : bijouterie, habillement, librairie, parfumerie, maroquinerie, galerie d’art, alcools, jouets pour les paquebots plus récents) sur le MSC Musica était de 936 m<sup>2</sup> et celle du casino de 790 m<sup>2</sup>. En 2017, la surface commerciale du MSC Meraviglia est de 1500 m<sup>2</sup> et celle du casino de 1300 m<sup>2</sup>. Sont commercialisés exclusivement des produits *duty free*<sup>6</sup> de luxe et de marques connues, ou bien de la marque de la compagnie (MSC propose des accessoires « souvenirs » arborant le logo de la compagnie italienne). L’*Harmony of the seas* livré en mai 2016 par les chantiers de Saint-Nazaire a élargi l’éventail de divertissements sportifs et intellectuels avec une patinoire, un terrain de basket-ball et un théâtre d’eau. Enfin, la catégorisation des classes qui avait disparu avec la démocratisation des croisières tend à refaire surface avec des espaces VIP (restaurant, bar, notamment)<sup>7</sup>. La durée totale de construction d’un paquebot en incluant les études préparatoires se situe entre 30 et 36 mois pour un coût aujourd’hui estimé à un milliard d’euros avec un amortissement au bout de trois années d’exercice.

## **Perspectives : à la recherche du paradis perdu**

L’idée même d’une traversée dans la mer ou l’océan soulève la question d’appartenance à un état. Les voyageurs sont-ils apatrides ou bien multinationaux en quelque sorte ? Les paquebots sont devenus des aires cosmopolites investissant les « eaux internationales ». La naissance de ce concept d’« eaux internationales » et donc déterritorialisées parce qu’œuvres de la nature est né aux Pays-Bas au XVII<sup>e</sup> siècle grâce au juriste Hugo Grotius (1583-1645)<sup>8</sup> qui, dans son livre *Mare Liberum (De la liberté des mers)* a formulé le nouveau principe selon lequel la mer était un territoire international et que toutes les nations étaient libres de l’utiliser pour le commerce maritime. Les premières impressions inhérentes à la transformation progressive des paquebots nous viennent d’hommes de lettres voyageurs dans l’âme et dans les faits. Thomas Wallace Knox (1835-1896)<sup>9</sup> affirma qu’« un bateau est un monde, et l’océan, l’azur incommensurable dans lequel il flotte ». Quant à Jules Verne (1828-1905), il est le premier à avoir utilisé l’expression « une ville flottante » à la suite d’une traversée à bord du *Great Eastern* dans un ouvrage témoignage de ce périple<sup>10</sup>. La mer est en ce sens un lieu de passage, le paquebot un univers endogène et éphémère et les escales représentant des lieux-mémoire, un univers exogène.

---

<sup>6</sup> Le marché du *Duty free* a prospéré également dans les aéroports, et son ampleur est telle que l’aéroport de Roissy Charles de Gaulle tire plus de bénéfices avec ses commerces qu’avec le trafic aérien.

<sup>7</sup> Les milliardaires ont même la possibilité d’acquérir un appartement privé sur le *World*, un paquebot qui leur est entièrement réservé. Ils sont résidents à l’année, même s’ils n’y vivent pas et paient des charges mensuelles, comme pour un appartement situé en centre ville. Cf. M. Mahuzier, supplément Ouest France, *op. cit.*, p. 68-69.

<sup>8</sup> Hugo Grotius, de son nom d’origine Huig de Groot ou Hugo de Groot, (Delft, 10 avril 1583- Rostock, 28 août 1645), est un juriste des Provinces-Unies (aujourd’hui Pays-Bas) qui posa les fondements du droit international, lui-même fondé sur le droit naturel. Il se situe au tout premier rang des penseurs de la science juridique et de la philosophie de l’État. Avocat protestant hollandais, il a été conseiller de la compagnie néerlandaise des Indes orientales. Son œuvre la plus célèbre est *De jure belli ac pacis*. Elle marque la naissance du droit international public.

<sup>9</sup> Journaliste, écrivain et voyageur, Thomas Wallace Knox travailla en tant que correspondant pour le *New York Herald* durant la guerre civile américaine. Il publia une quarantaine d’ouvrages, dont une grande partie est consacrée aux voyages.

<sup>10</sup> O. LE GOFF, *Les plus beaux paquebots du monde*, Solar, Paris, 1998, p. 16.

Il est une destination en soi dans un premier temps, et regroupe plusieurs autres destinations dans un second temps. La villégiature du XIX<sup>e</sup> siècle et l’effervescence des bains de mer a laissé la place à un tourisme de masse<sup>11</sup>. Le tourisme est devenu commercial, une sorte de boulimie culturelle générée par le rythme de vie actuel imposé par la société. L’objectif d’une croisière est en ce sens une perte de notion spatio-temporelle afin de se concentrer exclusivement sur le bien-être et le divertissement. Les modèles « Oasis » de la Royal Caribbean Cruise ont intégré un écran digital indiquant la date et l’heure dans chaque ascenseur emprunté par les clients, l’ascenseur représentant un lieu de passage, de transition.

Le paquebot est une microsociété, un univers dénationalisé, sans frontière et en même temps un espace limité vers l’infini. C’est un monde de contrastes. Un rapprochement avec les parcs d’attractions serait évidemment tentant, d’autant que le groupe Disney possède une flotte de quatre paquebots orientée sur ses personnages mythiques jusqu’aux sculptures ornant les rampes d’escaliers. Le philosophe Jean Baudrillard décrit le parc d’attractions le plus célèbre de cette manière : « Disneyland est un modèle parfait de tous les ordres de simulacres achevés [...] Ce monde imaginaire est censé faire le succès de l’opération. Mais ce qui attire les foules, c’est sans doute bien davantage le microcosme social, la jouissance religieuse, miniaturisée, de l’Amérique réelle, de ses contraintes et de ses joies<sup>12</sup>. » Selon lui, « on parque » le public. Il en est de même avec les croisières si l’on prend à la lettre les propos de Jean Baudrillard, mais avec le paradoxe d’un horizon illimité. La ville réelle doit être différente de la ville-fiction en mesure d’arrêter le temps, les histoires individuelles. La ville de substitution permet de tout contrôler. Le lieu anthropologique est foncièrement opposé au lieu « anthropoculturel ». La place, le forum était un lieu de rencontre et de débats, un croisement ou recoupement d’idées ; ces lieux de réunion prolifiques s’opposent à ces non-lieux où la rencontre se fait avec soi, individuellement. Le paquebot est une déterritorialisation géographique et une territorialisation des désirs<sup>13</sup>. Ils sont en somme des villes invisibles, des espaces non identifiables et non-identitaires : « Si un lieu peut se définir comme identitaire, relationnel et historique, un espace qui ne peut se définir ni comme identitaire, ni comme relationnel, ni comme historique définira un non-lieu. L’hypothèse ici défendue est que la surmodernité est productrice de non-lieux [...]»<sup>14</sup>. Cette perte identitaire par l’invisibilité se vérifie également dans l’activité du personnel qui, à l’exception du service à la clientèle (accueil, restauration, bien-être), ne doit en aucun cas croiser les clients à bord. Ils ont par conséquent leurs propres services, cabines et commodités. Les lieux sont ici imbriqués les uns dans les autres sans qu’ils soient juxtaposables. Les croisières thématiques – gays, célibataires entre autres – destinées à une clientèle ciblée sont d’autant plus marginales qu’elles réunissent un profil identique de personnes. L’identité individuelle est abandonnée au profit d’un statut sexuel identifiable et unique dans un espace à huis clos.

---

<sup>11</sup> M. AUGÉ, *L’impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Payot et rivages, Paris, 1997.

<sup>12</sup> J. BAUDRILLARD, *Simulacres et Simulation*, Paris, Éditions Galilée, 1981, p. 24.

<sup>13</sup> « territorializzazione dei desideri » : M. Alardi, *Il tramonto dei non luoghi. Fronti e frontiere dello spazio metropolitano*, Meltemi Editore, Roma, 2007, p. 9.

<sup>14</sup> M. AUGÉ, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, 1992, p. 100.

## **Bouillon de culture : représentation des paquebots dans la culture contemporaine**

Dans la littérature, après une période attachée au catastrophisme des naufrages entre la fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> siècle, le paquebot se prête plutôt à des romans policiers ou sentimentaux. Dans des lieux clos, l’aliénation semble poussée à son paroxysme et les sentiments positifs ou négatifs sont exacerbés. Hervé Hamon, dans son roman *Paquebot* publié en 2011, mélange les genres et propose toute une galerie de personnages extravagants en proie à un éventail d’émotions générées à la fois par les individus eux-mêmes et par le lieu, ou le non-lieu si l’on considère qu’ils sont au milieu de l’océan dans un espace restreint :

Ce qui était délicieux, malgré tout, c'était la sensation de flottement, d'amorti ouaté. L'Impérial Tsarina progressait sans heurt, sans rencontrer la moindre objection sur une mer de bronze. Et Korb, installé sous la passerelle, près de la bibliothèque, jouissait de cette lenteur. Il aimait que le paquebot ne fut pas un monstre de la dernière génération, plate-forme surmontée d'un building avec balcons à tous les étages, mais un bateau rondouillard percé de sabords, une coque en forme dont l'acier riveté, sous la peinture fraîche, avouait l'âge et la ride. Un bateau qui ne « labourait » pas les flots, comme on dit souvent, mais s'y lovait, y creusait son trou. Korb s'imaginait en particule suspendue, légère et provisoire. Son cerveau parvenait à reléguer assez loin l'Adagio d'Albinoni dévidé par une kyrielle de violons électroniques. Il s'alanguissait, conquis par la tiédeur ambiante, par l'hygrométrie sirupeuse à l'approche de la nuit. Plus haut, dans l'univers tempéré, on aurait juré que ça promettait un orage épouvantable. Mais ici, le soir était paresseux et sucré. Au moins, songeait Korb, l'océan Indien n'est pas bleu. Ni le ciel ni les flots. H goûtait l'éventail des nuances, gris sur vert, gris sur gris, et surtout la langue sombre, presque violette, qui marquait l'extrême limite des eaux. Pas une île en vue. Je deviens mou, constatait Korb, étonné d'y prendre obscurément plaisir. Et soudain Dalida. Il avait oublié. Regardant sa montre, il vérifia qu'il était bien 18h 15<sup>15</sup>.

Dans un registre plus contemporain et plus réaliste, Roberto Ferrucci nous livre ses impressions lors de sa visite du paquebot italien *Poesia* ; la critique de ses compatriotes est acerbe et le contexte somme toute différent. Même s’il s’agit d’un roman, le témoignage est patent et l’écrivain n’effectuait pas une croisière, mais une visite industrielle en quelque sorte :

Et je suis entré dedans, quelques jours plus tard, dans le *Poesia*. Et je n’y ai rien trouvé, mais vraiment rien, de poétique. [...] Triomphe du kitsch, du trash par-ci par-là, j’ai décidé de ne pas prendre de notes. De ne pas écrire dessus. Comment pourrais-je raconter ça, une plongée dans les croûtes et les chromos, en plus dans une sorte d’apnée esthétique asphyxiante ? Une machine mange-sous, l’intérieur du

---

<sup>15</sup> H. HAMON, *Paquebot*, Points, Paris, 2011. Critique de Josyane Savigneau dans Le Monde du 31 mai 2007 : « Amoureux des comédies musicales d'autrefois, des paillettes, des histoires d'amour improbables et des aventures plus improbables encore, des croisières pour riches, ou pour se croire riche pendant quelques jours, précipitez-vous sur le gros Paquebot d'Hervé Hamon, 560 pages et 1 000 personnes, équipage compris. Si, comme Hervé Hamon, vous avez fait beaucoup de choses sérieuses, si vous avez assisté et participé à pas mal d'épisodes éprouvants de la comédie sociale, si vous aimez la navigation, l'océan, les îles, le Besoin de mer ou Le Vent du plaisir, acceptez son invitation à la détente, à "l'indolence et la futilité"... Il n'y a évidemment aucune morale à toute cette histoire. Juste du plaisir, plusieurs happy ends, et quelques fins moins heureuses, car, à la dernière page du conte, le carrosse se transforme souvent en citrouille. C'est une croisière évasion totalement réussie, où Hervé Hamon s'amuse, pour son premier roman, déclaration d'amour à la littérature populaire. C'est un livre idéal pour un été farniente, qu'on soit sur le pont d'un bateau, sur une plage, à la montagne ou à la campagne. Plusieurs heures d'oubli du quotidien. Et chacun, en vacances, n'a-t-il pas quelque chose à oublier ? ».

paquebot. A chaque mètre, une boutique, un magasin, Internet payant, bars, restaurants, machines à sous, discothèques. [...] En voyant le théâtre, qui me rappelait surtout un cirque, je suis resté stupéfait. Il était entièrement violet, comme si son concepteur n’avait jamais entendu dire qu’au théâtre, le violet est interdit par superstition [...] Et en plus l’armateur est de Naples<sup>16</sup>.

Roberto Ferrucci souligne par ailleurs les limites très contestées des paquebots de croisière qui contribuent à la destruction progressive de la lagune de Venise.

Au cinéma, les grosses productions hollywoodiennes tendent à reproduire le naufrage du Titanic. Au rebours de cette dramatisation inspirée du réel, les films français optent pour la détente et la parodie des clubs de vacances, calqués sur le modèle de la série des années 1970 « Love Boat »<sup>17</sup>. Le film *La Croisière* de Pascale Pouzadoux sorti en 2011 se passe sur le MSC Fantasia tandis que *Bienvenue à bord* d’Eric Lavaine sorti la même année embarque les spectateurs sur le Costa Atlantica. Dans un registre plus burlesque, Federico Fellini avait embarqué ses personnages de *E la nave va* (1983) pour une croisière organisée lors des funérailles d’une cantatrice célèbre. Des êtres humains somme toute très stéréotypés effectuent cette croisière, au même titre qu’un rhinocéros. Une scène du film *Amarcord* en 1973 met en scène le *Rex*, paquebot incarnant le pouvoir fasciste. Toutefois, le décalage fellinien ne permet pas d’appréhender le monde la croisière actuel. Dans l’art, enfin, le paquebot s’affiche et s’il est peint, il s’agit plutôt d’un art industriel, où les espaces sont nets et délimités comme sur les tableaux d’Edward Hopper. Peu d’artistes ont consacré leur activité picturale aux paquebots, mais ils les ont plutôt représentés de manière perlée entre d’autres toiles dites « de la Marine ». Le peintre breton Mathurin Méheut (1882-1958), peintre de la Marine, représenta non seulement des paquebots (*Île-de-France* en 1930), mais contribua également à la décoration intérieure d’une trentaine de bâtiments par des panneaux décoratifs (*Normandie*, *Liberté* par exemple). Dans les années 1930, quelques illustrateurs de journaux cherchèrent à reproduire l’ambiance des croisières en proposant des scènes de vie dans le style « Art déco ». Ce n’est pas tant le luxe du paquebot achevé que les artistes tendent à rendre que le processus de construction, les mains des hommes travaillant les matériaux industriels<sup>18</sup> et l’idée même du voyage, du port d’attache et de destination. Albert Brenet (1903-2005) nommé peintre de la Marine en 1936 est certainement l’un des artistes les plus significatifs de cette première période transitionnelle des liners vers les paquebots de croisière. Illustrateur dans un premier temps, il réalisa des affiches publicitaires pour les compagnies maritimes dans les années 1930-1960, puis s’attacha lui aussi à retranscrire les étapes de la construction jusqu’à l’inauguration officielle et le départ, promesse d’instant magiques, pour les croisiéristes. Enfin, le port de Saint-Nazaire et ses navires en arrière-plan apparaissent dans la bande-dessinée d’Hergé *Tintin et les sept boules de cristal* en 1948. Une exposition intitulée « Paquebots de légende » a eu lieu en 1991 au Musée National de la Marine.

---

<sup>16</sup> R. FERRUCCI, *Sentiments subversifs*, traduit de l’italien par Jérôme Nicolas, MEET, Saint-Nazaire, 2010, p. 57-58.

<sup>17</sup> Cette série est elle-même l’adaptation d’un roman de Géraldine Saunders.

<sup>18</sup> Le Nazairien René-Yves Creston (1898-1964) élaborait une série de gouaches illustrant les différentes étapes du navire « Normandie » en 1931 : *Début de la construction*, *Pose de la quille*, *Montage des compartiments de l’arrière*, *Sous le ventre du monstre*.

## **Conclusion : De l’utopie à la réalité**

Les anciens paquebots sont généralement détruits, à l’exception des plus légendaires comme le *Queen Mary*, transformé en musée, et le *Rotterdam* lui aussi aménagé en musée mais également en hôtel flottant dans la ville éponyme, offrant une continuité avec les croisières. Les projets en cours prévoient des superstructures toujours plus imposantes avec une capacité d’accueil des passagers en forte augmentation. L’ambition suprême est la construction d’une île flottante sur le modèle d’une île déserte mobile. Enfin, MSC projette justement l’aménagement d’une île déserte réservée à une clientèle aisée, sorte de prolongement des prestations proposées sur les paquebots. D’une surface de 38,5 hectares, cette langue de terre au large des Bahamas servait autrefois à l’extraction du sable. En décembre 2017, elle devient officiellement une réserve naturelle et une escale prolongée pour les croisiéristes qui y découvriront une architecture, une restauration et une ambiance locales. Différentes aires de loisirs ou espaces dédiés à la culture ouvriront leurs portes comme c’est déjà le cas sur les paquebots, mais contrairement à ces derniers, des promenades à pied et à vélo seront possibles en plus du *farniente* sur l’une des six plages aménagées. En somme, de la déterritorialisation, volonté première des compagnies maritimes, on repasse à la reterritorialisation ponctuelle avec les mêmes objectifs : couper les individus des réalités quotidiennes en leur offrant une parenthèse atemporelle.

## **Bibliographie**

- ALARDI, Massimo, *Il tramonto dei non luoghi. Fronti e frontiere dello spazio metropolitano*, Meltemi Editore, Roma, 2007.
- AUGÉ, Marc, *L’impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Paris, Payot et rivages, 1997.
- AUGÉ, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Editions du Seuil, Paris, 1992.
- BAUDRILLARD, Jean, *Simulacres et Simulation*, Paris, Éditions Galilée, 1981.
- BAUL, Patrick J., *Un demi-siècle de paquebots à Saint-Nazaire*, Spezet (29), Coop Breizh, 2001.
- BELSER, Christophe, *Histoire des chantiers navals à Saint-Nazaire*, Spezet, Coop Breizh, (29), 2003.
- CASTIGLIANO, Federico, « Altérité et utopie des nouvelles fantasmagories de la consommation. L’Italie des "superlieux" », *Babel*, 23, 2011.
- FERRUCCI, Roberto, *Sentiments subversifs*, traduit de l’italien par Jérôme Nicolas, MEET, Saint-Nazaire, 2010.
- FERULLI, Corrado, *Au cœur des bateaux de légende*, Paris, Hachette, 2004.
- HAMON, Hervé, *Paquebot*, Paris, Points, 2011.
- LE GOFF, Olivier, *Les plus beaux paquebots du monde*, Paris, Solar, 1998.
- MARS, Christian et JUBELIN, Franck, *Paquebots*, Paris, Sélection du Reader’s Digest, 2001.
- PIOUFFRE, Gérard, *L’Âge d’or des voyages en paquebot*, Paris, Éditions du Chêne, 2009.
- « La saga des paquebots géants », *Ouest France*, hors série avril 2015.



## **Webographie**

<<http://Meretmarine.com/fr/>>

<<http://Paquebots.fr>>

## **Notice biographique**

Emilie Hamon-Lehours est docteure en études romanes de Paris IV-La Sorbonne et qualifiée aux fonctions de MCF en section 14. Actuellement chargée d’enseignement au département d’italien de l’Université de Nantes, elle poursuit des recherches associant le texte à l’image (biographies et fortune critique des artistes), les études de genre (art et écriture féminins). Elle s’intéresse également aux nouvelles formes d’écriture et d’art (utilisation des nouvelles technologies, performances).