

Le terme est apparu au milieu du XVII^{ème} siècle et désignait les navires chargés de transporter le courrier (packet). Il arrivait qu'ils transportent quelques passagers. Avec l'adaptation de la machine à vapeur sur les navires, le transport de passagers, devenu plus sûr et rapide, a pu s'orienter vers le transport de masse. Les premiers paquebots à vapeur datent des alentours de 1840. Ce fut une révolution pour le transport maritime. Rapidement le mot paquebot prend dans la langue française le sens de navire de très grande taille, plutôt luxueux. Il connaît son âge d'or, celui des transatlantiques, jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale pour le transport des émigrants vers le Nouveau Monde, et ensuite, jusque vers les années 1960 comme unique moyen de traverser l'océan Atlantique avant le développement de l'aviation commerciale.

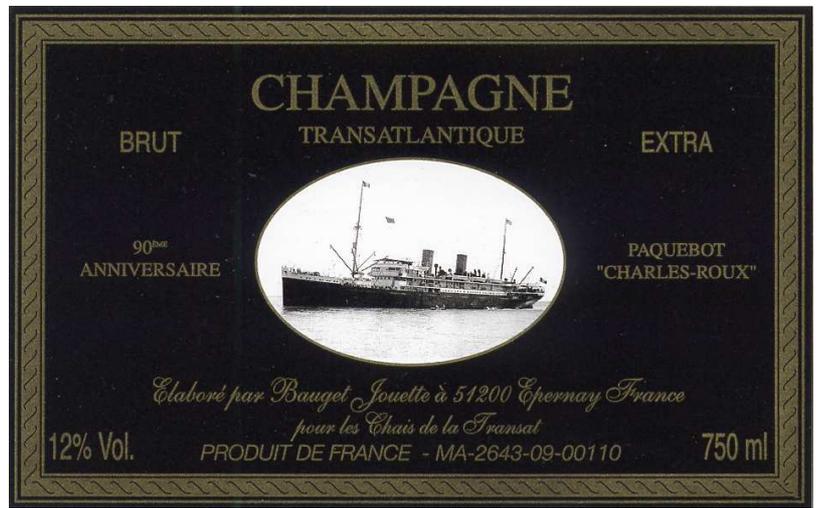
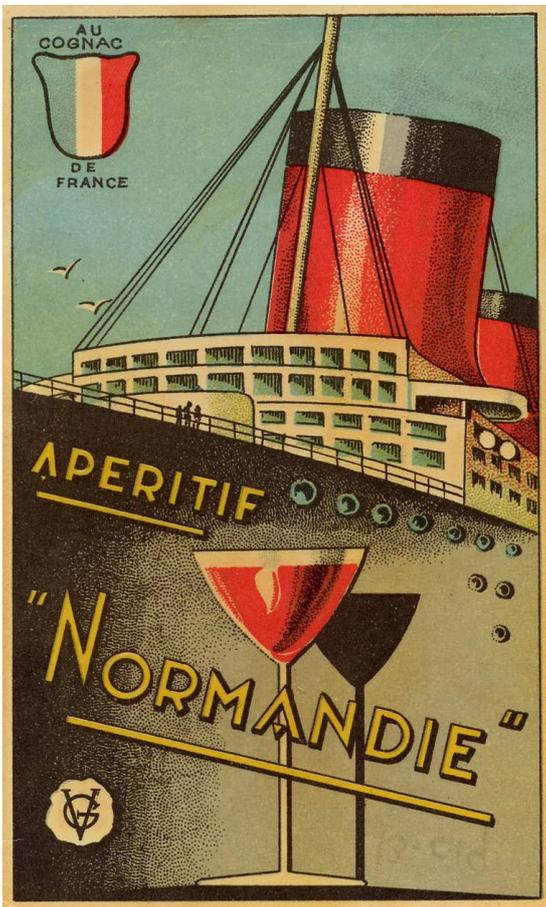
Les paquebots ayant servi pour ces grandes liaisons à travers les océans sont appelés en anglais *liners* et plus particulièrement transatlantiques pour ceux qui faisaient les liaisons entre l'Europe et le Nouveau Monde. Pendant les guerres du XX^{ème} siècle, les paquebots ont pu être réquisitionnés pour le transport de troupes et matériel massif et occasionnellement comme hôpitaux flottants. Le torpillage du *Willelm Gustloff* fera plus de neuf mille victimes.



A partir des années 1960, l'utilisation du paquebot comme moyen de transport ne fut plus rentable face à l'avion. Ces navires furent reconvertis pour une utilisation en croisières d'agrément. Durant les années 1970 et 1980, il semble que cette activité soit amenée à disparaître surtout en Europe. Mais elle connaît un renouveau spectaculaire au début des années 1990, lié au développement des loisirs, à une augmentation du niveau de vie des classes moyennes, à la chute des tarifs aériens (pour acheminer les passagers sur les zones de croisières) et à l'emploi de personnel à

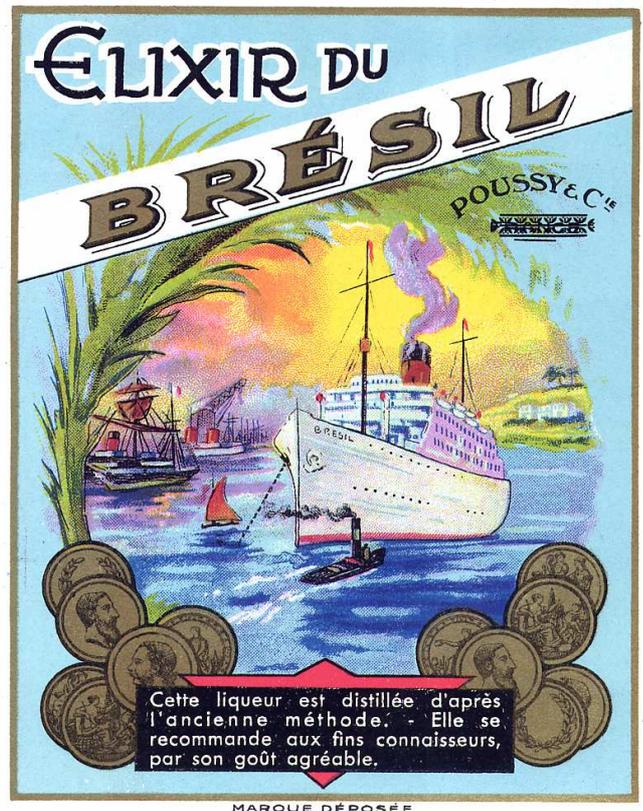
faible coût. Le XXI^{ème} siècle voit ainsi un très fort accroissement du nombre et de la taille des paquebots de croisière mis à l'eau ; paquebots principalement destinés à opérer dans le bassin des Caraïbes ou en Méditerranée.

Les paquebots classiques sont ceux qui ont créé la légende, des années 1900 à 1960. Actuellement, la plupart d'entre eux a disparu : démolis pour le plus grand nombre ainsi qu'il est de coutume pour les navires marchands comme l'ex-France ; bombardés, canonnés ou torpillés lors des deux conflits mondiaux comme le Lusitania ; détruits pour d'autres motifs, comme le Normandie coulé après un incendie pendant sa transformation en transport de troupe à New

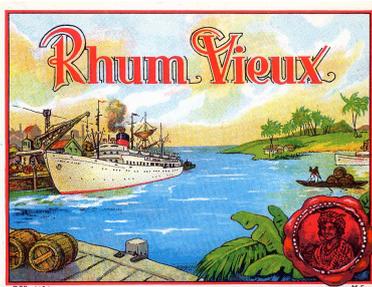


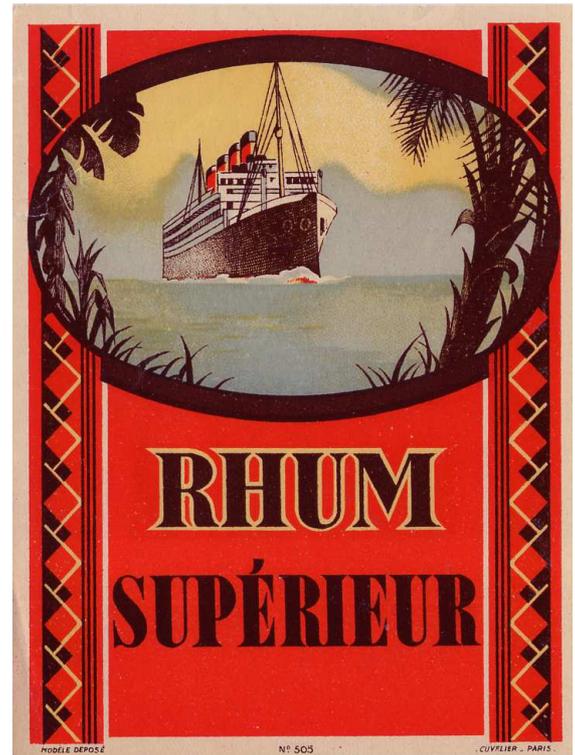
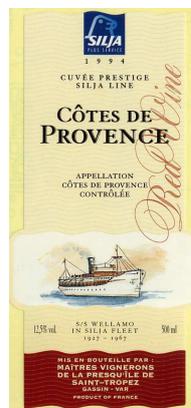
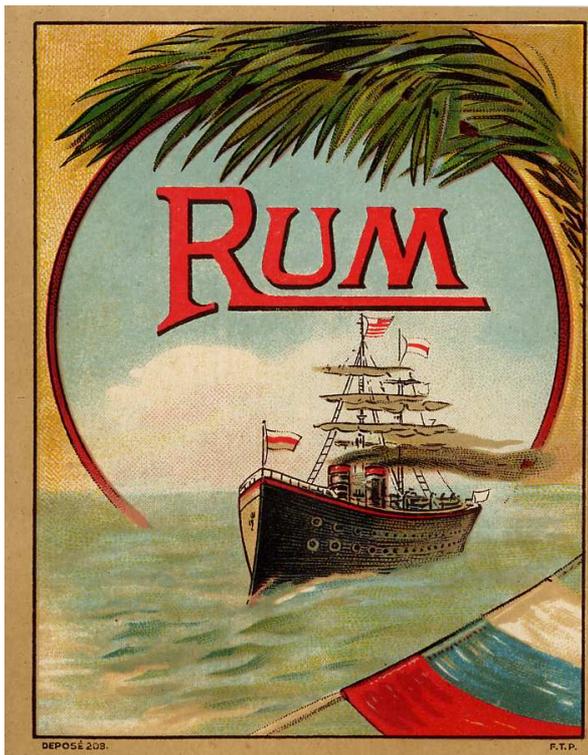
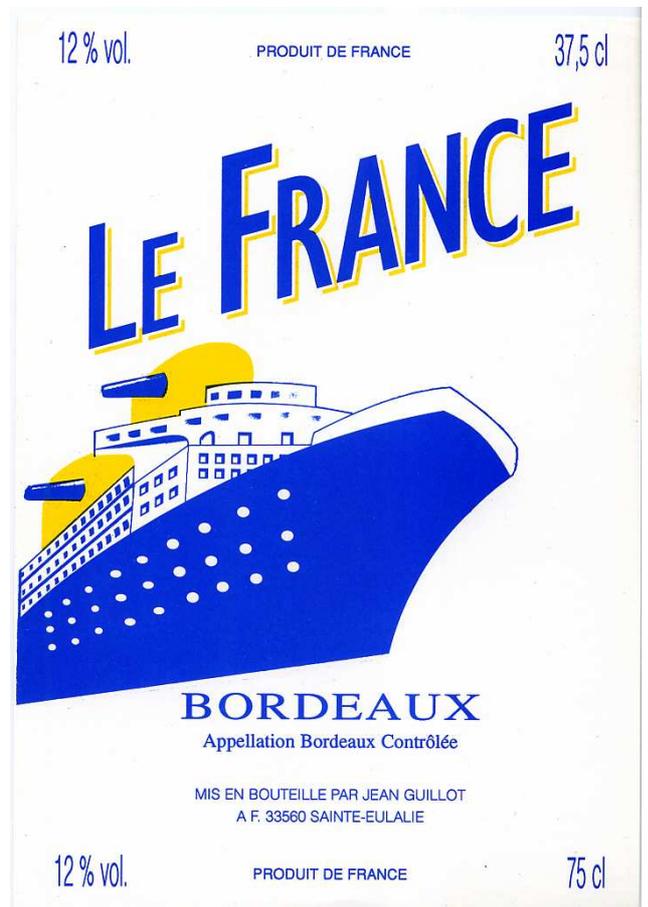
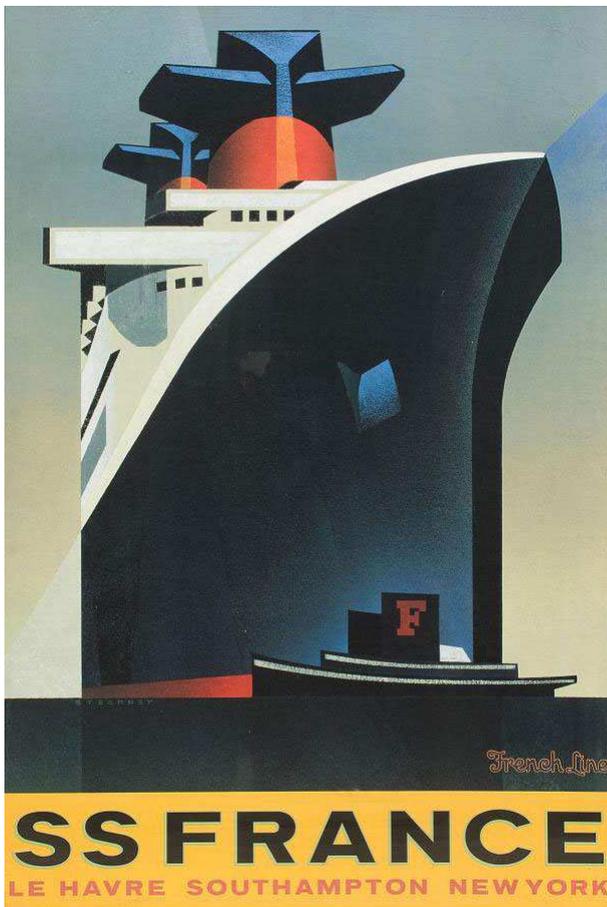
York ; ou perdus lors d'une fortune de mer, comme le Titanic dont le naufrage a bouleversé le monde entier car on le croyait insubmersible. Le Titanic sombra après être entré en collision avec un iceberg dans l'Atlantique Nord lors de sa croisière inaugurale ; Le manque de canots de sauvetage explique le bilan des morts aussi lourd. En

effet, ce fut l'une des plus grandes catastrophes maritimes en temps de paix avec 1500 pertes humaines. Le paquebot Queen Mary, pourtant lancé en 1934, est toujours visible à Long Beach, en Californie.



Source : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Paquebot>





Et toujours pour vous servir : l'A.C.A.V.E :

- Président : Philippe PARES, 57 rue Emile Deschanel, 92400, Courbevoie, ☎ 01.47.89.13.11
- Vice-président : Serge VIALATTE
- Secrétaire Général (et rédacteur en chef) : Gérard TELLET-LARENTE
93 Bd Victor Hugo, 78410, Elisabethville
☎ 01.30.91.12.44, 📧 gerard.tellet-larente@orange.fr (préciser ACAVE dans l'objet)
- Secrétaire Général Adjoint :
- Trésorier Général : Gilles COLIN