

Frédéric CORNETTE

*Ateliers et Chantiers de France
85 ans deancements
à Dunkerque*

Volume II
1950 - 1987



Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie

Le 31 octobre 1951, les ACF renouent avec les paquebots en lançant le *Flandre*. C'est le plus grand paquebot construit en France depuis la guerre ; il va permettre à la Compagnie Générale Transatlantique de reprendre l'exploitation de la ligne mythique entre New-York et la France, et ainsi faire resplendir son prestige retrouvé sur l'Atlantique.

À gros événement, foule des grands jours. À 12h07, les nombreux invités arrivent par train spécial en gare de Dunkerque. À bord, M. Morice, ministre de la Marine marchande ; Colin, secrétaire d'état à l'intérieur et ancien ministre de la Marine marchande ; Jean Marie, président de la Compagnie Générale Transatlantique, accompagné de son épouse et marraine du navire ; Schmitt, président de la commission de la Marine marchande à l'Assemblée nationale ; Albert Denvers, sénateur, vice-président de la commission de la Marine marchande ; Léger, sénateur, vice-président également ; Darou et Damette, députés du Nord ; Lanquetin, préfet du Nord ; Oster, sous-préfet de Dunkerque ; Gustave Robelet, maire de Dunkerque ; Ferdinand Schipman, maire de Malo ; de nombreux représentants de la Marine marchande dont Boucoiran, directeur du cabinet du ministre ; Leclercq, chef de cabinet ; Foulon, directeur adjoint des affaires économiques ; Dubuisson, président de la Chambre de commerce de Dunkerque ; de Clebsattel, vice-président ; Trystram, secrétaire membre ; des représentants des différents armateurs dont M. Andèze Faris, président des Messageries Maritimes ; Labbé, président de la société Worms ; Albert Sébille, peintre de la Marine. Pour les accueillir, l'état-major des Ateliers et Chantiers de France au grand complet dont Lucien Lefol, président-directeur général ; Jacques De Nervo, vice-président du conseil d'administration ; Augustin Normand, André et Pierre Ziegler, administrateurs ; Puntzon, directeur ; Jean Grenet et Jean Lefol, fils de Lucien Lefol, en charge de la construction du navire, et tous les ingénieurs.

FLANDRE 1951-1994



n°206

Armateur : Compagnie Générale Transatlantique

Type : Paquebot

Port : Le Havre

Dimensions en mètres (LxBxC) :
173,23 x 24,4 x 17,1

Port en lourd (T) : 7 329

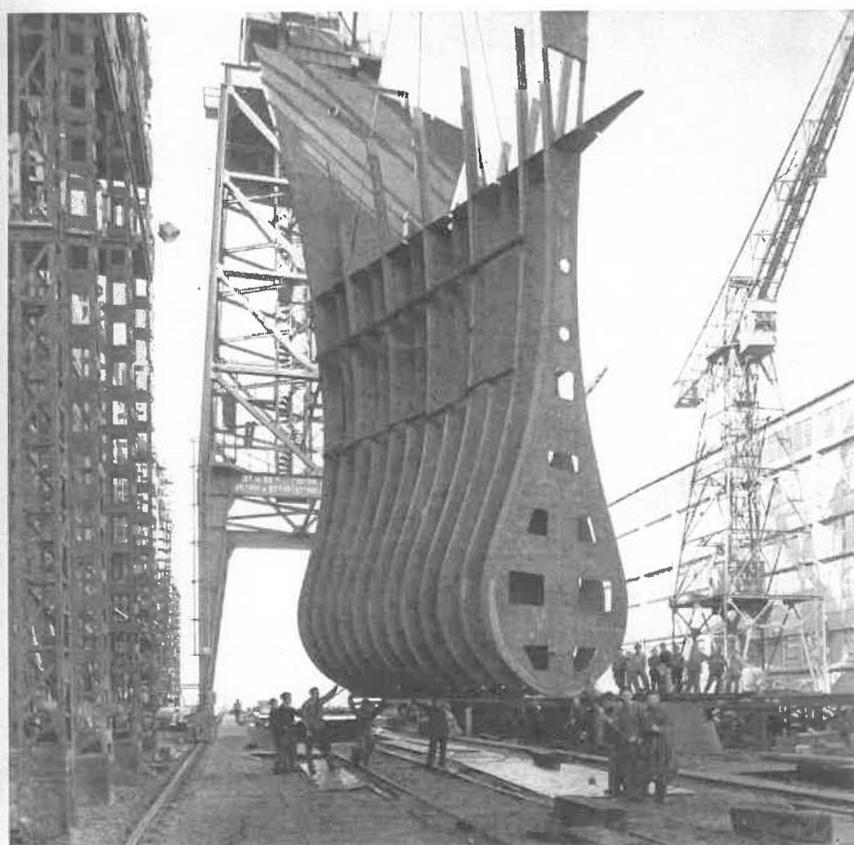
Jauge (tx) : 20 500

Puissance (Cv) : 36 000

Vitesse : 23 nœuds

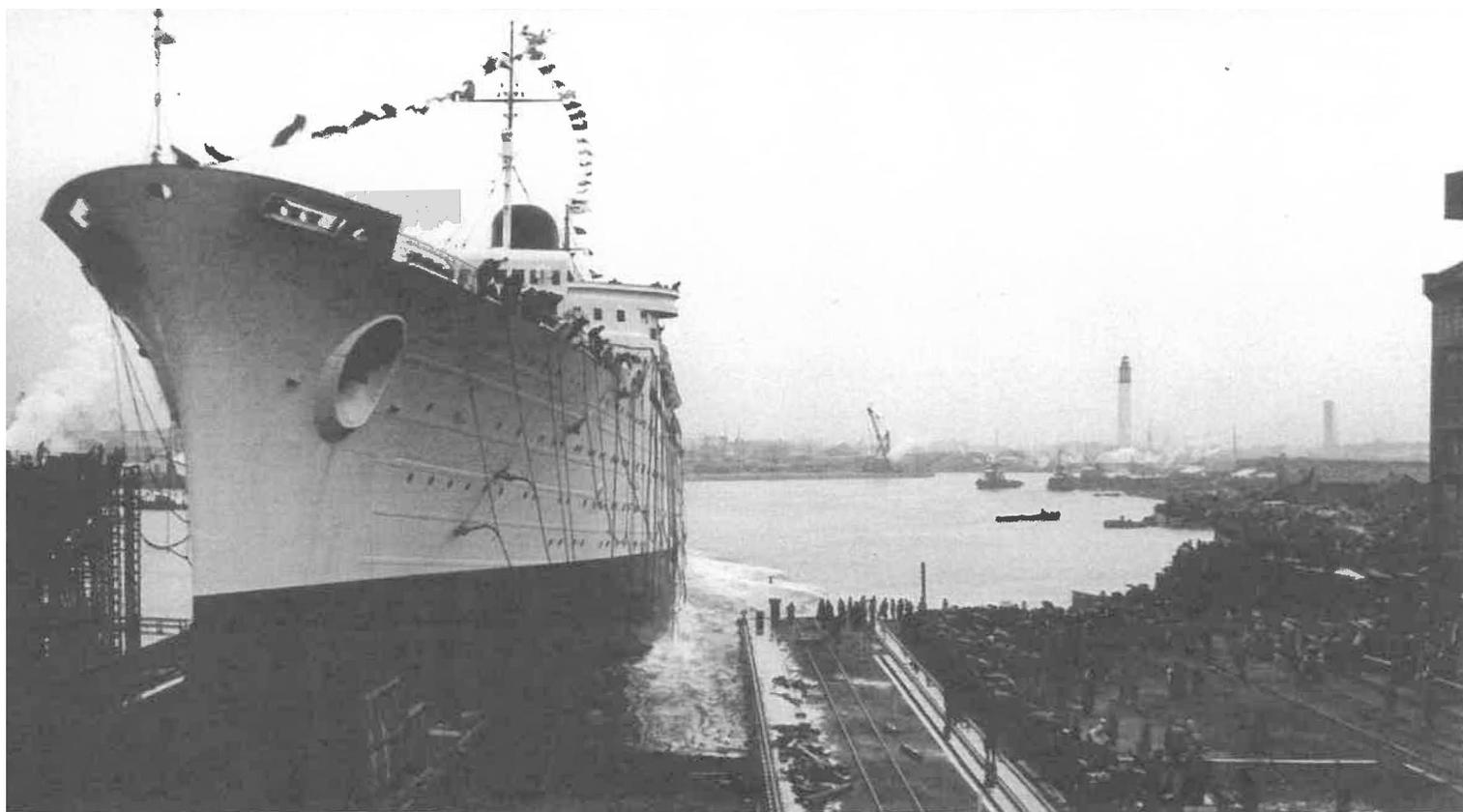
Date de lancement : 31/10/1951

Date de livraison : 16/07/1952



Mise en place de la charpente avant du *Flandre*.

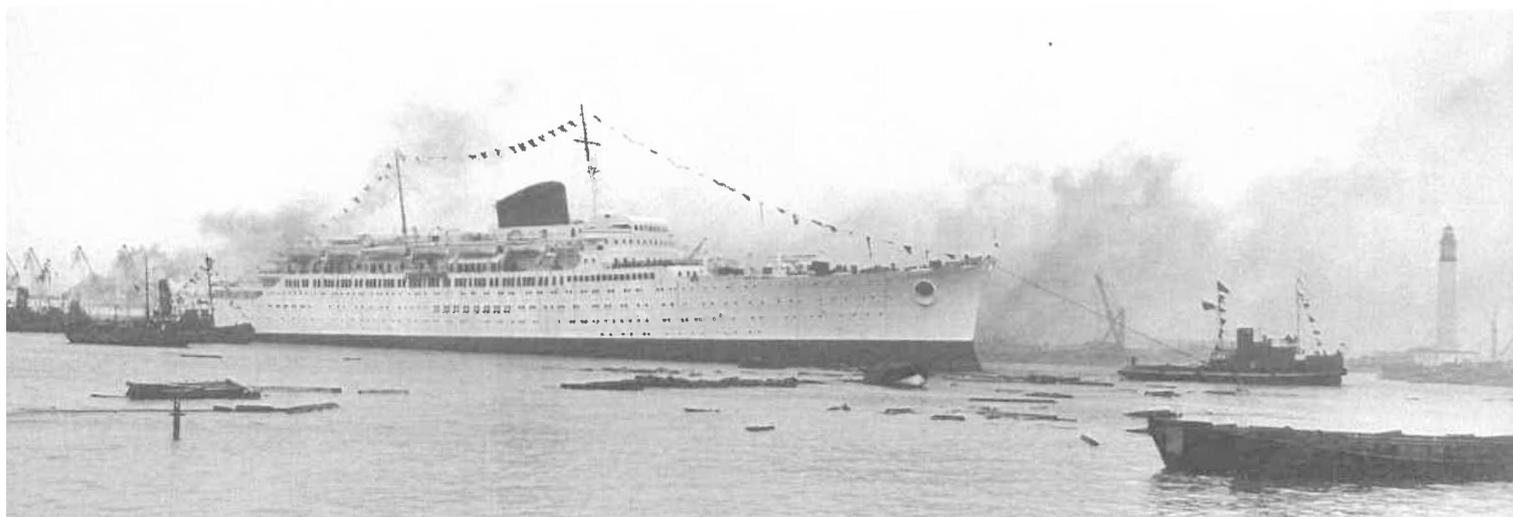
Collection René Galamé



Lancement du *Flandre*.
Collection particulière/Desreumaux

À 12h50, malgré la pluie, des milliers de personnes pénètrent sur le chantier de construction ; des tribunes ont été érigées tout au long de la cale. Tous les endroits libres sont occupés, car ce lancement est le plus important depuis longtemps.

Les invités prennent place dans les tribunes officielles dressées sous la proue du paquebot. L'Harmonie municipale de Dunkerque, installée sur une autre estrade toute drapée de tricolore, interprète divers morceaux. Après les explications techniques données au micro et pendant que les derniers préparatifs s'achèvent, le haut-parleur annonce le lancement imminent. Quelques secondes plus tard, la marraine, Mme Marie, l'épouse du président-directeur général de la Compagnie Générale Transatlantique, tranche avec sa hachette d'argent le ruban tricolore qui retient la bouteille de champagne. Une gerbe de mousse éclabousse la coque du paquebot qui glisse aussitôt vers son élément au son de la *Marseillaise*, des sirènes des remorqueurs et sous les applaudissements nourris de la foule. Les remorqueurs prennent en charge la majestueuse masse blanche et le conduisent au quai des Monitors, dont la reconstruction s'est achevée à temps pour accueillir le paquebot.





*Flandre, à quai à Dunkerque.
Collection particulière/cliché Desreumaux*

Un banquet est ensuite donné au casino de Malo-les-Bains pour 460 convives.

Pour ses essais définitifs de recette, le paquebot part du Havre le 8 juillet au matin pour la base des Glénans. Après avoir réalisé d'excellentes performances ; il dépasse les 24 nœuds à 32 000 Cv et ses essais de freinage, comme ceux de giration, montrent un paquebot docile et de bonne tenue. Il est de retour au Havre le 11, dans la soirée

Lors de son voyage inaugural vers New-York, avec à son bord des représentants de la Cie Générale Transatlantique et des ACF, *Flandre*, repeint en noir, connaît quelques soucis de turbines ; son panneau électrique, peut-être un peu trop sollicité à l'approche de New-York, tombe en panne et oblige *Flandre* à faire son entrée en remorque, au grand dam de Jean Lefol.

*Les ouvriers quittent le navire.
Collection particulière/DR*



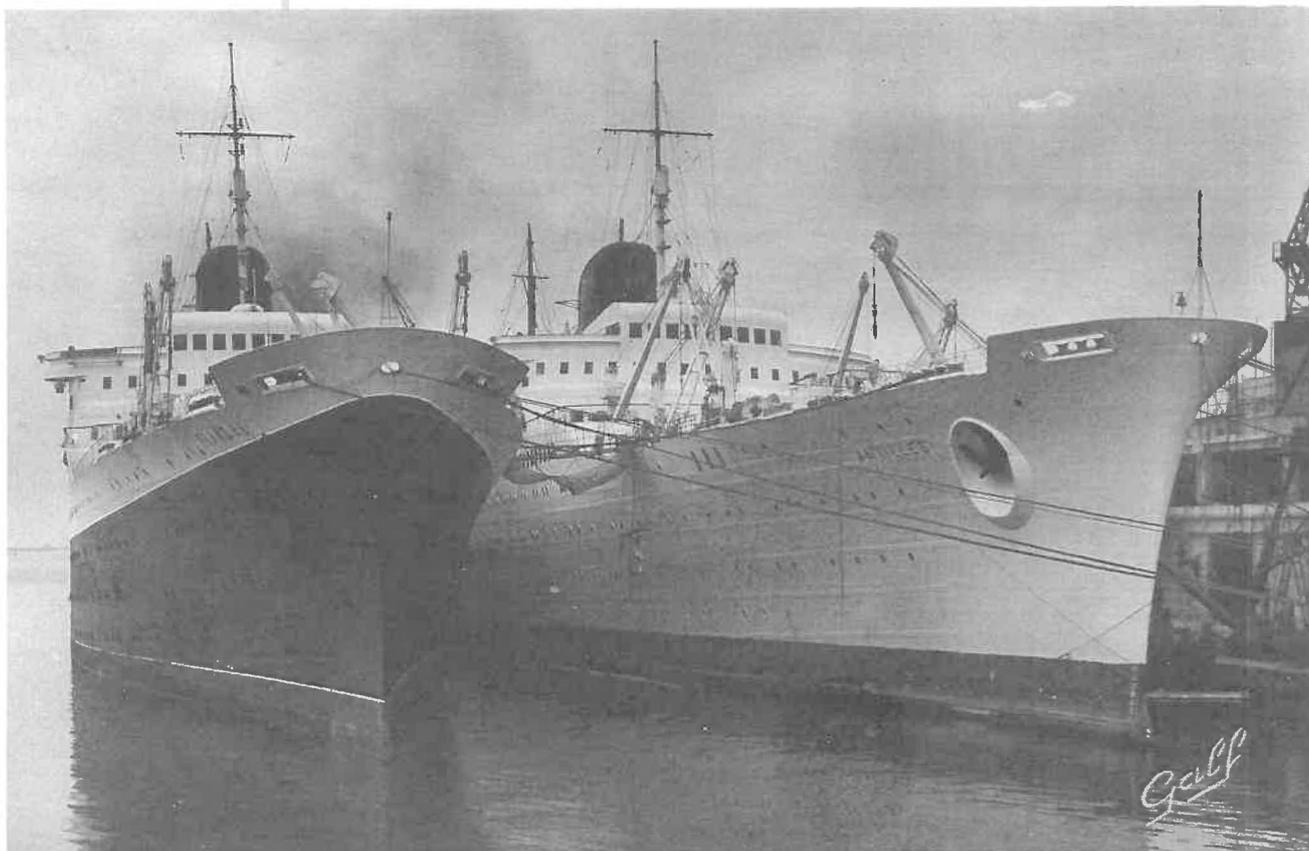


*Flandre et Antilles
à quai au Havre.
Collection particulière/Gaff*

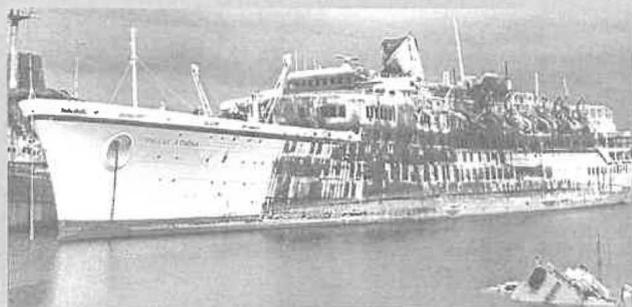
Néanmoins, cet incident va permettre de procéder aux modifications nécessaires sur son sister-ship *Antilles*, alors en construction à l'arsenal de Brest. Tout s'arrange assez vite et *Flandre* devient un paquebot très apprécié. Il va même avoir pour Pacha le commandant Croisille, futur commandant du S.S. *France*, dont la mise en exploitation va éloigner *Flandre* de la ligne des Etats-Unis.

Par la suite, le paquebot est affecté à la ligne des Antilles et de l'Amérique Centrale en complément d'*Antilles*. À cette occasion, il est repeint en blanc. On différencie les deux paquebots par la hauteur de leurs cheminées, celle d'*Antilles* est plus haute, car réhaussée en 1956 de 3 mètres, par rapport à celle du *Flandre*.

La concurrence des compagnies aériennes va contraindre la Compagnie Générale Transatlantique à ne garder qu'*Antilles* sur sa ligne d'Amérique du Sud. C'est d'ailleurs lors d'un de ses voyages, en 1971, que le sister-ship du *Flandre* sombre après avoir heurté une roche non signalée sur les cartes marines.



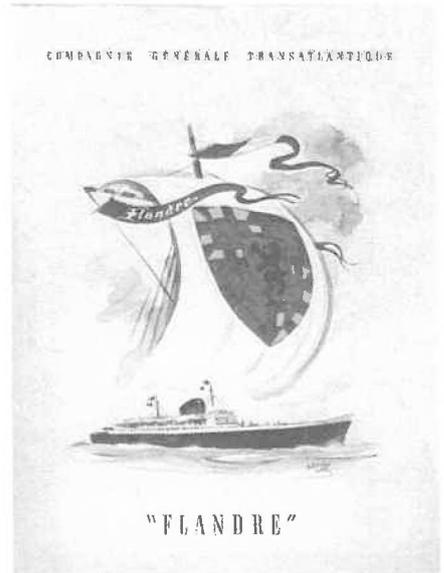
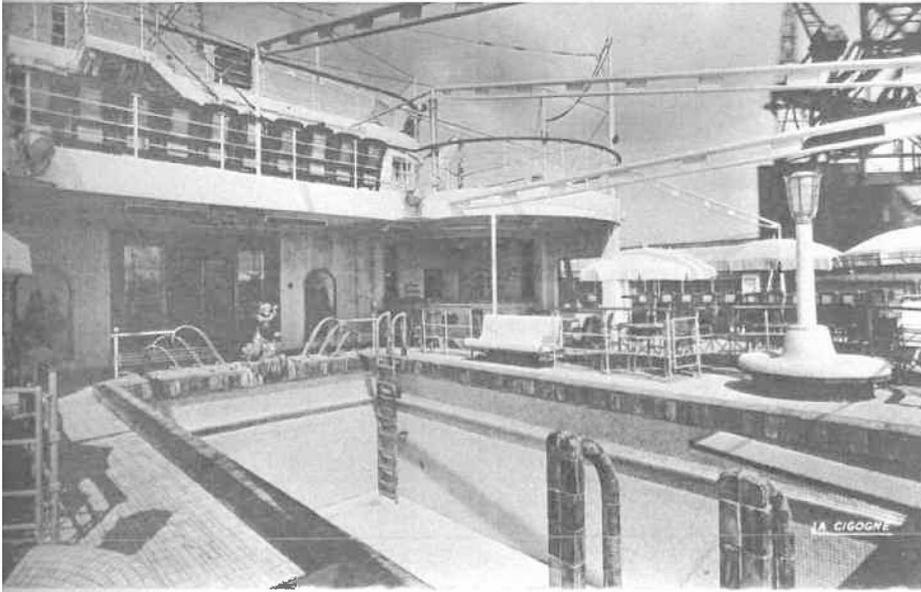
Flandre est vendu en 1968 à l'armement italien Costa, qui le restructure pour en faire un navire de croisière. Il devient alors le *Carla C*. Cette compagnie le fait également naviguer aux Antilles et aux Caraïbes. Il prend le nom de *Carla Costa* en 1986, lorsque la compagnie devient Costa Croisières.



Vendu en 1992, il devient le *Pallas Athéna* pour la Valentine Navigation Corporation. C'est sous ce nom qu'il revient une dernière fois s'amarrer à Dunkerque le 16 juillet 1992.

Le 24 mars 1994, il prend en partie feu au Pirée en Grèce (cliché ci-contre).

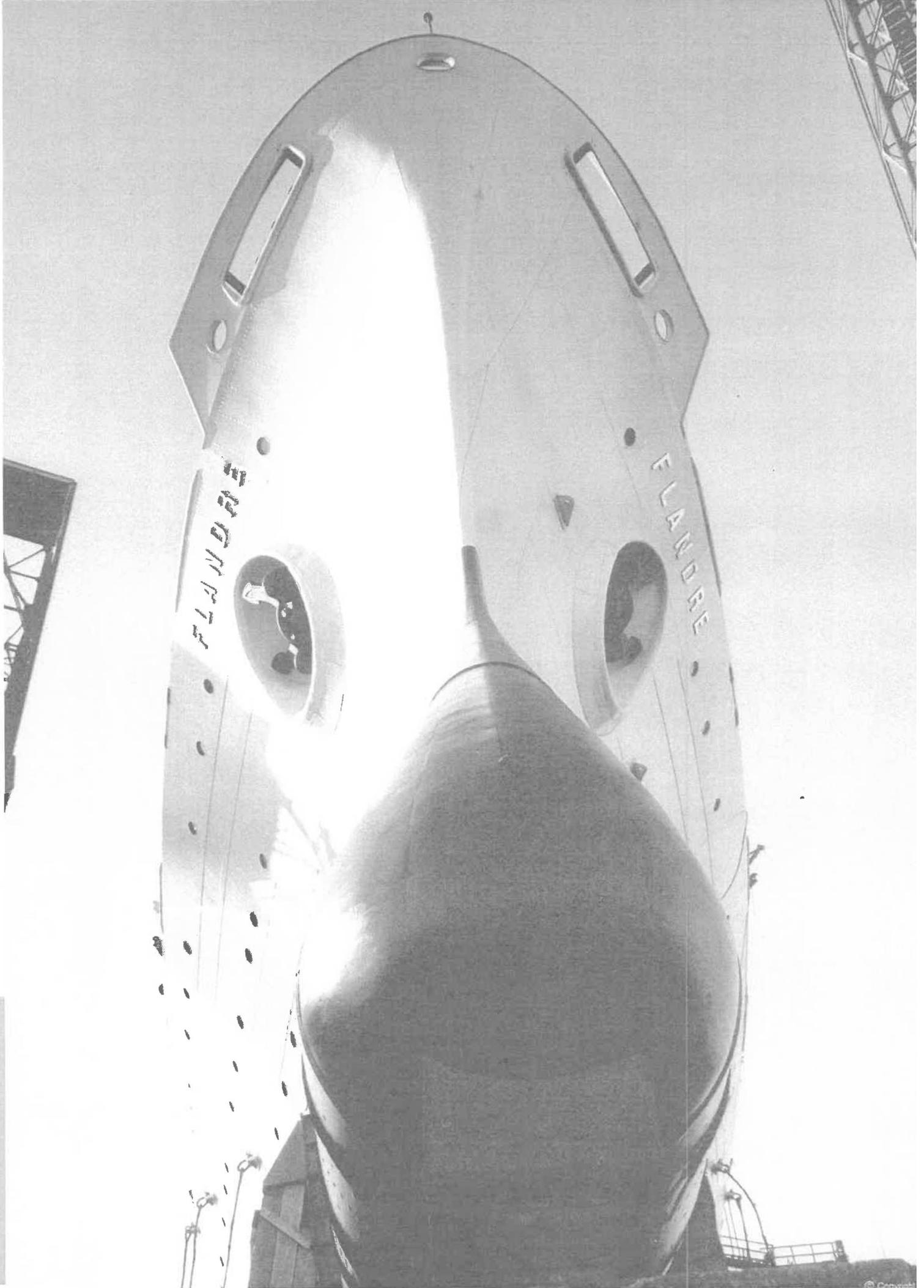
C'est le coup fatal, il est vendu à la démolition et envoyé en Turquie le 25 décembre suivant.



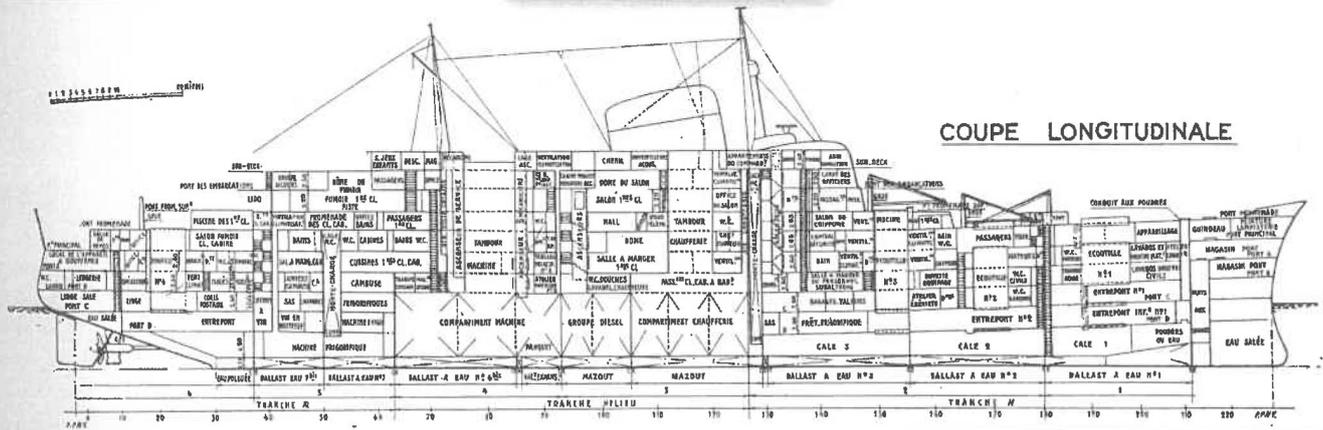
Plaquette de
présentation du *Flandre*.
Collection particulière



Intérieur du *Flandre*.
Collection particulière/La Cigogne



Flandre



Caractéristiques

Flandre a une capacité de 785 passagers dont 14 de luxe, 389 de 1^{ère} classe, 285 en classe cabine et 97 en classe touriste. Son équipage se compose de 361 personnes d'état-major et d'équipage, dont 47 officiers. Le paquebot dispose de quatre cales, dont trois à l'avant, d'une contenance de 5 750 m³, desservies par huit grues et 7 cabestans de 16 t. Il dispose d'une vedette de 10,50 m, de deux baleinières, dont une à moteur, et treize canots de sauvetage.

Propulsion

Sa propulsion est assurée par deux groupes de turbines, du type Rateau-Chantiers de Bretagne. Chacun d'eux comprend une turbine H.P., une turbine M.P. et deux turbines B.P. attaquent sa ligne d'arbres par l'intermédiaire d'un réducteur à double réduction. Il dispose de quatre chaudières La Mont à circulation forcée et timbrées à 60 kg/cm². L'alimentation en eau distillée pour les chaudières et le service coque est assurée par deux bouilleurs basse pression et à circulation forcée. *Flandre* atteint les 23 nœuds en service et jusqu'à 25 nœuds aux essais. Il développe une puissance de 36 000 Cv à 180 t/mm. et un maximum de 44 000 Cv. Il est équipé de deux turbo-alternateurs de 2 000 kW et deux groupes Diesel-alternateurs de 750 kW qui lui fournissent du courant à 380 volts, soit un total de 5 500 kW.

Conception

Le *Flandre* est construit sous la surveillance du bureau Veritas. Pour sa construction, il a été fait appel à la soudure, le rivetage n'ayant été conservé que pour les ponts longitudinaux du bordé et les attaches des membrures de bordé.

Les ponts, cloisons étanches, cloisons d'aménagements et les roofs sont entièrement soudés. Pour réaliser ces

éléments, la préfabrication a été employée dans une large mesure. En cas d'avarie, le paquebot est capable de flotter avec deux de ses compartiments sous l'eau.

Emménagements

Le pont promenade a été utilisé pour les cabines de 1^{ère} classe ; celle-ci sont équipées d'un lavabo, W.C. et douche ou le plus souvent d'une salle de bains. Les cabines touristes sont équipés d'un ou deux lavabos.

Toutes les cabines sont du type Pullmann escamotables. La climatisation est présente dans tous les locaux de 1^{ère} classe, des salles à manger, des classes cabines et des touristes, les aménagements de l'état-major, les salles à manger de l'équipage et l'hôpital.

Protection contre l'incendie.

Le navire est divisé en six tranches séparées des unes aux autres par un cloisonnement anti incendie. Le système de détection est, suivant les endroits, électrique ou à aspiration d'air et passage devant une cellule photo-électrique. Une installation de contrôle de ronde et d'avertisseurs d'incendie est prévue dans tout le navire. Toutes ces indications convergent vers un poste de sécurité où veille un pompier. À bord, il existe un réseau de téléphones de sécurité et de téléphones à liaison directe. La lutte contre l'incendie est assurée à l'aide d'un collecteur incendie équipé de 91 armoires d'incendie principales et secondaires capables d'éteindre les incendies à l'aide de deux lances.

Une passerelle moderne

La passerelle est équipé d'un radar avec grille émettrice, un sondeur à ultra-son avec enregistreur, un radiogoniomètre, un compas gyroscopique avec répéteurs, un pilote automatique et tout le matériel des plus moderne.

Longueur hors tout :	182,80 m
Longueur entre perpendiculaires :	173,23 m
Largeur hors membrures :	24,40 m
Creux au pont promenade :	17,16 m
Tirant d'eau :	8 m
Déplacement en charge :	20 263 tonnes
Deux groupes turbo-réducteurs :	44 000 cha

Vitesse en marche normale :	23 nœuds
Vitesse maximum :	25 nœuds
Cale 1 :	227,6 m ³
Cale 2 :	598,7 m ³
Cale 3 :	737,1 m ³
Soutes à colis postaux :	418 m ³