

Histoire

Dans le sillage des paquebots dunkerquois

Réputés pour leur savoir-faire en matière de construction de pétroliers et de méthaniers, les Ateliers et Chantiers de France ont également fabriqué quelques magnifiques palais flottants comme en témoigne l'exposition temporaire présentée par le Musée portuaire jusqu'au 5 janvier.



Premier des dix paquebots construits aux Ateliers et Chantiers de France (ACF), l'« Asie » assurait la liaison entre la métropole et les colonies françaises d'Afrique.

Leur taille nous fascine, leur luxe nous impressionne et leurs fabuleux voyages continuent d'alimenter nos rêves les plus fous. Les grands paquebots océaniques, à l'instar des premiers trains transcontinentaux, ont incontestablement marqué l'imaginaire collectif et l'histoire des transports. Il faut dire que ces majestueux navires ont sillonné toutes les mers du globe et régné en maître sur tous les océans durant plus d'un siècle, du milieu du XIX^e siècle à la fin des années 1960. Une formidable épopée à la fois humaine et technique à laquelle ont activement pris part les Ateliers et Chantiers de France de Dunkerque (ACF), l'un des plus importants chantiers de construction navale français du XX^e siècle. Régulièrement sollicités par les trois plus prestigieuses compagnies maritimes hexagonales (les Chargeurs Réunis, les Messageries Maritimes et la Compagnie Générale Transatlantique), les gars de la navale ont fabriqué et mis à l'eau quelque dix vaisseaux au long cours entre 1912 et 1966. De véritables pa-

lacs flottants dont la beauté et l'exotisme des croisières ne doivent toutefois pas faire oublier les aléas de certaines destinées.

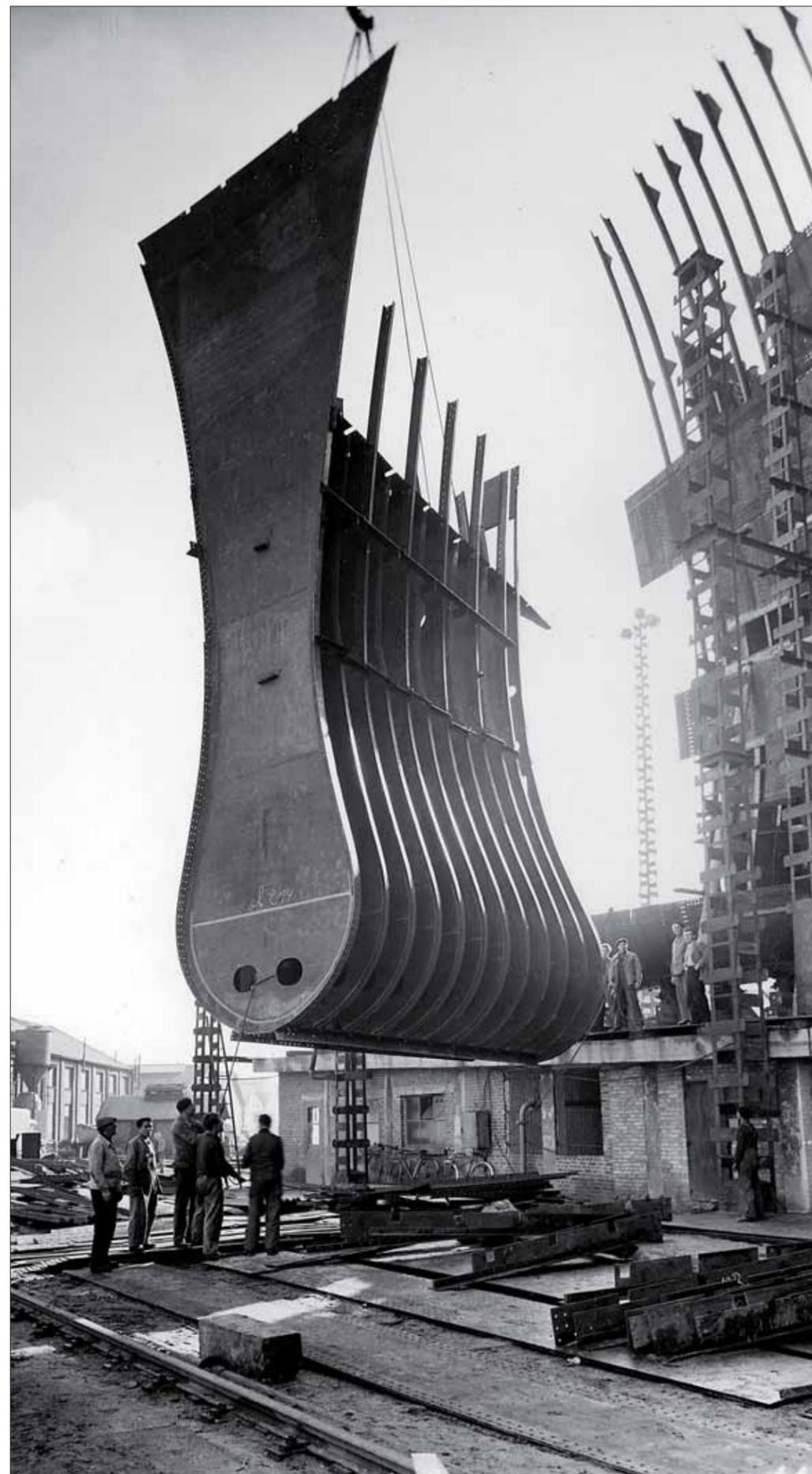
L'« Asie », une carrière de trente ans

Le premier de ces paquebots a été lancé le 12 février 1914, quelques mois seulement avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Commandée deux ans plus tôt par la compagnie des Chargeurs Réunis, cette unité de 335 places et de 140 mètres de long doit assurer le service postal et passager entre la métropole et les colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique. Considéré comme le plus rapide (16 nœuds de moyenne) et le plus luxueux de la compagnie, ce mastodonte offre aux plus fortunés de ses passagers des conditions d'accueil et de voyage exceptionnelles, avec en particulier des salons décorés dans un style Louis XVI, une salle de sport et même un laboratoire photographique. Réquisitionné par la Marine nationale dès le début de la guerre, il est transformé en navire-hôpital en 1916. Sorti indemne du conflit, il poursuit

sa carrière de paquebot de ligne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Victime d'un incendie, il chavire dans le port de Gênes le 10 mai 1944. Renfloué mais trop endommagé pour être remis à neuf, il achève sa carrière dans un chantier de démolition.

Le tragique destin de l'« Athos »

Si l'« Asie » connaît une triste fin, celle de l'« Athos », le deuxième paquebot sorti des ateliers navals de Dunkerque, est encore plus tragique. Mis à l'eau le 25 juillet 1914, ce bâtiment de 161,70 mètres de long appartenant à la compagnie des Messageries Maritimes doit être envoyé à Saint-Nazaire dès avril 1915 afin d'être achevé à l'abri des bombardements. Livré à la Marine huit mois plus tard, il est brièvement utilisé comme navire-hôpital avant d'être définitivement affecté aux services postaux d'Extrême-Orient. Torpillé par un sous-marin allemand au large de l'île de Malte le 17 février 1917, il sombre en moins de quatorze minutes, entraînant dans la mort 754 des 2200 passagers présents à bord.



Mise en place d'un élément préfabriqué sur le « Flandre », un géant de 182 mètres de long qui allait desservir la ligne Le Havre-Southampton-New York avant l'arrivée du mythique « France ».

Le Havre-New York, une ligne prestigieuse

Surnommée la French Line, la Compagnie Générale Transatlantique a commencé à assurer la liaison entre Le Havre et New York dès 1864. Considérée comme la plus prestigieuse des lignes de transport de passagers, cette liaison transatlantique représente un maillon essentiel de l'histoire de l'Ancien et du Nouveau Monde et constitue à ce titre un témoin incontournable des grands courants migratoires du XX^e siècle. Aymeric Perroy, membre de l'Association French Lines, vous présentera cette belle et grande épopée lors d'une conférence qui se déroulera au Musée portuaire le 9 décembre à 18 h. Entrée gratuite. Réservation obligatoire au 03 28 63 33 39.

Affecté à la ligne postale des Antilles à partir de 1931, le « Colombie » participa activement à la Seconde Guerre mondiale avant d'être transformé en paquebot de croisière en 1964.



Les sister-ships « Désirade » et « Eubée »

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, les ouvriers des ACF peuvent enfin achever les deux paquebots mixtes commandés en 1915 par la compagnie des Chargeurs Réunis. Respectivement lancés le 24 mars 1921 et le 17 décembre 1921, le « Désirade » et l'« Eubée » sont livrés à leur propriétaire au cours de l'année suivante. Mesurant chacun 152 mètres de long, ils ont été spécialement conçus et aménagés pour le transport mixte de passagers et de colis postaux vers l'Amérique du Sud et de viande argentine congelée au retour. Luxueusement équipées, ces deux unités peuvent accueillir 625 personnes en première et deuxième classes ainsi que 500 voyageurs supplémentaires, souvent des émigrants désignés sous le terme de passagers d'entrepont. Pour dormir, ces derniers doivent se contenter de simples couchettes superposées installées dans de vastes dortoirs eux-mêmes aménagés dans les cales frigorifiques. Entrés en service en 1922, ces deux navires connaissent des destins diamétralement opposés : l'« Eubée », victime d'une collision avec un cargo anglais, sombre au large du Brésil le 14 août 1936, alors que son grand frère le « Désirade » termine sa longue et belle carrière sur un chantier de démolition en 1950.

Le « Théophile Gautier », premier paquebot à moteurs diesel

Maîtrisant de mieux en mieux les techniques de construction et d'assemblage de ces vaisseaux de ligne, les ACF se voient confier au début des années 1920 la fabrication du premier grand paquebot de luxe français équipé de moteurs diesel. Armé par la compagnie des Messageries Maritimes, le



Durant leur long séjour à bord, les passagers pouvaient se détendre et s'amuser en participant à diverses activités proposées et encadrées par les membres d'équipage.

« Théophile Gautier » est officiellement lancé le 26 juin 1926. Livré à son propriétaire le 3 décembre de la même année, ce paquebot-poste de 728 places assure la liaison avec l'Extrême-Orient jusqu'en 1937, année au cours de laquelle il part naviguer en mer Noire. Envoyé à Salonique pour être mis à l'abri au début de la Seconde Guerre mondiale, il est pris pour cible par un sous-marin anglais qui l'envoie par le fond au large de l'île d'Eubée le 4 octobre 1941, causant la mort de 19 personnes.

L'héroïque « Colombie »

Trois ans après le lancement du « Théophile Gautier », la prestigieuse Compagnie Générale Transatlantique passe commande de l'un de ses futurs plus gros bâtiments : le « Colombie ». Officiellement lancé en pleine crise économique le 18 juillet 1931, ce géant des mers sera le seul paquebot construit à Dunkerque durant les années 1930. Susceptible d'accueillir 488 passagers, cette cité flottante de 155 mètres de long est affectée à la ligne postale des Antilles françaises mais effectue de temps à autre quelques croisières

d'été en Baltique et au Portugal. Premier des paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique à desservir la liaison estivale Le Havre-Leningrad en 1937, il est réquisitionné par la Marine nationale en 1939. Reconverti en croiseur auxiliaire à Cherbourg puis en navire de transport de troupes à New York et enfin en navire-hôpital en 1944, il participera à l'expédition de Norvège en 1940, au rapatriement des troupes françaises de Syrie en 1941 et à la bataille du Pacifique à la fin de la guerre. Restitué à la France et à la Compagnie Générale Transatlantique au lendemain de la Libération, il est remis en état et profondément modernisé par les chantiers hollandais de Schelde. Remis en service sur la ligne des Antilles durant une dizaine d'années (1950-1961), il sert quelque temps au transport du contingent antillais faisant son service militaire en métropole avant d'être finalement vendu à un armateur grec en 1964. Rebaptisé « Atlantic » puis « Atlantica », il navigue en Méditerranée jusqu'à la liquidation de la compagnie en 1968. Immobilisé et désarmé, il est ferrailé à Barcelone en 1974.



Élegant et ultramoderne, le « Pasteur », dernier des paquebots commandés aux ACF, figurait à son lancement en 1966 parmi les plus imposants de la flotte commerciale française.

Le légendaire « Flandre »

Stoppée dans les années 1930, la fabrication de paquebots reprend à Dunkerque au lendemain de la guerre à la faveur d'un vaste plan de reconstruction de la flotte française. Trois nouveaux navires sont alors commandés aux ACF qui œuvrent déjà à la refonte du « Félix Roussel », un paquebot démobilisé construit à Saint-Nazaire en 1931. Le premier de ces trois bâtiments à être mis en chantier n'est autre que le célèbre « Flandre », un mastodonte de 182,80 mètres de long spécialement dessiné pour le compte de la Compagnie Générale Transatlantique. Livré à son armateur en juillet 1952, ce palace flottant est en mesure de transporter dans des conditions de sécurité et de confort excep-

tionnelles 727 passagers servis par quelque 405 membres d'équipage. Affecté à la ligne transatlantique Le Havre-Southampton-New York jusqu'à l'arrivée du mythique « France » en 1962, il poursuit ensuite sa carrière sur la ligne des Antilles et de l'Amérique centrale jusqu'en 1968, année au cours de laquelle il est cédé à la société italienne Costa Armatori. Modernisé et rebaptisé « Carla. C », il commence une nouvelle vie de navire de croisière dans l'océan Pacifique et les Caraïbes. Renommé « Carla Costa » au milieu des années 1980 puis « Pallas Athéna » à la suite de son rachat par un armateur grec en 1992, il est ravagé deux ans plus tard par un incendie qui le condamne à la destruction.



Conçus comme de véritables palaces flottants, les paquebots dunkerquois offraient aux plus fortunés des conditions d'accueil dignes des plus grands hôtels parisiens. Ici, une des salles à manger du « Théophile Gautier ».

L'exotique « Calédonien »

Parallèlement au « Flandre », les ACF mettent en chantier deux autres navires, le « Cambodge » et le « Calédonien », tous deux destinés à la compagnie des Messageries Maritimes. Entrés en service en 1952 et 1953, ces paquebots mixtes ont pour principale mission de transporter des fonctionnaires et des soldats vers les territoires français d'Asie du Sud-Est et d'Océanie. Spécialement étudié pour le service de la ligne Tahiti-Nouvelle-Calédonie-Australie via le canal de Panama, le « Calédonien » peut accueillir 317 voyageurs dont 76 passagers d'entrepont. Servi par 59 hommes d'équipage, il possède également six cales pouvant recevoir 14284 mètres cubes de marchandises. Désarmé en 1971, il est vendu à un armateur chypriote qui l'affecte à la ligne Le Pirée-Chypre sous le nom de « Nisos Kypros » puis d'« Island of Cyprus » jusqu'à son démantèlement en 1977.

Le « Cambodge », disparu en 2002

Plus petit que le « Calédonien » (162,10 mètres contre 167,35), le « Cambodge » est livré à la compagnie des Messageries Maritimes le 14 juillet 1953. Envoyé quinze jours plus tard en Extrême-Orient, il dessert Colombo, Singapour, Saïgon, Hong Kong, ainsi que quelques ports japonais. Pouvant accueillir à son bord 539 passagers, il participe au rapatriement des Français d'Algérie en 1962 puis effectue diverses rotations sur l'Australie et l'océan Indien à partir de 1967. Vendu à un armateur grec trois ans plus tard, il est profondément transformé et



Livré à la compagnie des Messageries Maritimes en 1953, le « Cambodge » fut le dernier des paquebots construits à Dunkerque à naviguer. Sa carrière ne prit fin qu'en 2002.

rebaptisé « Stella Solaris ». Dès lors commence pour lui une belle carrière de paquebot de croisière qui ne prendra fin qu'en 2002. Trop vieux pour continuer à naviguer, il termine sa vie dans un chantier de démolition de la baie d'Alang en Inde. Dernier des paquebots dunkerquois à avoir sillonné les mers du globe, le « Cambodge » reste, à l'instar du « Calédonien », un navire de référence pour les armateurs.

Le « Pasteur », dernier ambassadeur des ACF

Au début des années 1960, la compagnie des Messageries Maritimes commande un ultime paquebot afin de desservir sa nouvelle ligne d'Amérique du Sud. Livré en octobre 1966, le « Pasteur » figure parmi les plus imposants paquebots mixtes de la flotte commerciale française avec 174 mètres de long. Élégant et ultramoderne, il bénéficie des plus récentes innovations techniques (insonorisation, climatisation, stabilisateur antirollis et réseau de télévision) et offre à ses 430 passagers confort (court de tennis, piscine...), luxe et raffinement. Effectuant le trajet Le Havre-Rio de Janeiro en moins de douze jours, il assure également le transport de viande et de fruits importés d'Amérique du Sud. La fermeture de cette ligne sonnera

toutefois le glas de sa carrière sous pavillon français. Vendu à un armateur indien et modifié pour être en capacité de loger 154 voyageurs en première classe et 1 500 en dortoirs, l'ex-« Pasteur », rebaptisé « Chidambaram », navigue de 1973 à 1985 sur la ligne Bombay-Madras-Penang-Singapour. Victime d'un incendie particulièrement violent (40 morts) survenu le 12 février 1985, il est déclaré perdu et livré peu après à un ferrailleur de Bombay. Après lui, les ACF ne construiront plus aucun paquebot de luxe. Seuls sortiront encore des chantiers le Stena « Danica » et le « Jutlandica », deux unités parfois qualifiées de paquebot de jour mais dont la conception s'apparente davantage à celle des car-ferries. L'ère des grands paquebots océaniques est donc bel et bien révolue. Au luxe, à l'espace et au romantisme de ces géants des mers, les voyageurs préfèrent désormais l'inconfort mais la rapidité des avions long-courriers. Autres temps, autres priorités! ♦

Sources : Musée portuaire. André Merck et Philippe Lemaire, « ACF Dunkerque, constructeurs de navires ».

Le saviez-vous ?

Un Dunkerquois dans les hautes sphères de l'État

Son père voulait qu'il soit musicien comme lui. Mais c'est vers la haute administration que se tourne Émile Bollaert, un jeune Dunkerquois né le 13 novembre 1890. Mobilisé comme sous-lieutenant des chasseurs alpins le 3 août 1914, notre licencié en droit termine la Grande Guerre avec cinq citations et la Légion d'honneur. Revenu à la vie civile, il intègre l'administration préfectorale. Chef de cabinet du préfet de la Loire (1919-1921), secrétaire général du Gers (1921-1922) puis sous-préfet d'Arcis-sur-Aube, il poursuit sa carrière de fonctionnaire dans les plus hautes sphères de l'État. Édouard Herriot lui confie le poste de chef de cabinet lorsqu'il prend la présidence du Conseil de juin 1924 à avril 1925, le rappelle lorsqu'il forme un nouveau cabinet en 1927 et

enfin le nomme directeur de cabinet lorsqu'il retrouve la présidence du Conseil en 1932. Directeur général des beaux-arts puis préfet du Rhône à partir de février 1934, cet ardent défenseur de la France libre est révoqué en 1940 par le gouvernement de Vichy en raison de son opposition à l'occupation allemande. Dès lors, il se met au service de la Résistance. Le 1^{er} septembre 1943, il est choisi par le général de Gaulle pour succéder à Jean Moulin en qualité de délégué général du Comité français de libération nationale. Capturé par les Allemands en février 1944 alors qu'il tentait de rallier Alger, il est envoyé à Buchenwald puis transféré à Dora et enfin à Bergen-Belsen où il est élu délé-



gué des 60000 détenus après la libération du camp en avril 1945. Rapatrié en France, il est successivement nommé commissaire de la République pour l'Alsace (juin 1945), conseiller de la République (décembre 1946), haut-commissaire en Indochine (mars 1947) et enfin président du conseil d'administration de la Compagnie Nationale du Rhône jusqu'en 1960, date de son départ à la retraite. Décédé en 1978, Émile Bollaert est enterré au cimetière du Montparnasse à Paris. ♦

Le « Dunkerquois » ouvre une nouvelle voie

Voici bientôt trente-neuf ans, le 23 décembre 1969, le « Dunkerquois », un bateau propulseur de 520 chevaux appartenant à la Sogestran, une société de gestion et de transport fluvial, entrait dans l'histoire en étant le premier pousseur fluvial à emprunter le canal à grand gabarit de Dunkerque à Valenciennes avec deux énormes barges métalliques chargées chacune de plus de 1 500 tonnes de minerai. Mesurant près de 143 mètres de long, cet

étrange attelage mit cinq jours pour franchir neuf écluses et effectuer l'intégralité du trajet entre le port de Dunkerque et Usinor-Denain. Exceptionnel pour l'époque, ce type de convoi poussé de plus 3 000 tonnes a aujourd'hui supplanté sur les fleuves les traditionnelles péniches Freycinet. Rien d'étonnant à cela lorsqu'on sait qu'un seul de ces convois transporte dix fois plus de marchandises.



Huit ans après avoir fondé Malo-les-Bains (1891), Adolphe Geeraert, maire, pense qu'il est grand temps de doter sa ville d'armoiries. La nouvelle commune lance donc un grand concours ouvert à tous les artistes français. Ceux-ci sont invités à présenter une composition conforme aux canons de la

Malo-les-Bains et ses armoiries

science héraldique. Largement diffusée par la presse locale et nationale, l'annonce de cette compétition permet à la municipalité de réceptionner cinquante propositions qui sont dévoilées au public au cours d'une belle exposition. Mais c'est à la suite d'une longue délibération que le jury, présidé par le premier magistrat de la ville, décerne le premier prix à M. Amaury (Paris) pour un projet dont la devise est « Ascendam superius » (Que je

m'élève plus haut). Les nouvelles armoiries ne seront toutefois définitivement adoptées qu'après quelques petites modifications. On y retrouve notamment les principaux symboles de la cité balnéaire: le lion de Flandre, les deux roses d'or rappelant l'appartenance antérieure à Rosendaël, l'étoile d'argent et enfin une mer d'argent pour affirmer la situation maritime de la jeune commune. ♦ Source: Platch'iou - décembre 1990.

Un saint de trop

À l'intérieur de l'église de Mardyck se trouve une statue de bois vieille de plusieurs siècles (probablement sculptée à la fin du XVII^e ou au début du XVIII^e siècle) représentant l'évêque de Myre, un haut dignitaire ecclésiastique plus connu sous le nom de saint Nicolas. Considéré comme l'ancêtre du père Noël, ce généreux patron des écoliers, des veuves mais aussi des bateliers et des marins a été adopté comme saint protecteur par l'église de Mardyck puis par la commune elle-même au Moyen Âge. Dès lors, la communauté chrétienne et la société civile célèbrent chaque année leur saint patron le premier dimanche suivant le 6 décembre, jour anniversaire de sa mort. Mais au milieu du XV^e siècle, les échevins de la



cité décide d'avancer la fête patronale au dimanche suivant le 10 septembre, jour de la fête de saint Nicolas de Tolentin, une décision commerciale et mercantile à laquelle l'Église se refuse à adhérer. Depuis, les Mardyckois célèbrent deux saints Nicolas, le premier à la fin de l'été et le second à la fin de l'automne. ♦