



Couverture de la revue



Page intermédiaire



# Sinistre en Mer : l'Incendie de " L'Atlantique "

**P**OUR la seconde fois en moins d'un an, la flotte marchande française subit la perte irréparable d'une de ses plus belles unités. Il s'agit cette fois d'un paquebot de grand luxe, « L'Atlantique », destiné surtout à attirer en France la clientèle de grand tourisme sud-américain.

Ce navire a été lancé le 15 avril 1930, par les Chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire, et l'inauguration a eu lieu en grande pompe le 26 septembre 1931, à Bordeaux. Trois jours plus tard, « L'Atlantique » entreprenait son premier voyage.

« L'Atlantique » se caractérisait moins par ses dimensions, que par ses innovations réellement audacieuses au point de vue de l'architecture navale. Il n'est pas exagéré de dire, que le navire était un véritable musée d'art décoratif contemporain, à la constitution duquel avaient collaboré les meilleurs artistes français de l'époque.

Les architectes Patoué, Raquenot et Maillard, avaient conçu l'aménagement des salons et des halls. Une véritable légion de décorateurs, parmi lesquels : Jamin, Legras-Meurice, Joliot, René Prou, Montagnac, Din, Lelou, Alavoine, Robert, Baguenot-Stahlmann, avaient collaboré à sa somptueuse parure. N'oublions pas les peintures décoratives de la chapelle, œuvre du peintre Alfred Lombard; les compositions de Baudrier, pour les vestibules; les verrières de Gustave Jeannin, et les laques de Dunand.

« L'Atlantique », dont l'épave a été ramené à Cherbourg, mais ne pourra plus être remis en état, mesurait 60.000 tonnes, avait 227 mètres 10 de longueur, et 30 mètres de largeur maximum au niveau du pont-promenade. De la ligne de botaison au sommet de ses trois grandes cheminées, il s'élevait de 36 m. 50. Depuis les cales jusqu'à la passerelle, le navire comptait douze ponts étages, dont cinq ponts complets et sept ponts partiels.

avivées de moulures et de pilastres en métal argenté, alternant avec des lambrissages en noyer du Caucase. Au plafond, à près de neuf mètres de hauteur, une immense carte en staff sculpté, permettait de suivre heure par heure la marche du navire. De vastes escaliers et des ascenseurs rapides menaient aux étages supérieurs.

La salle à manger qui mesurait 24 mètres de large, 32 mètres de long et 9 mètres de haut, était toute lambrissée d'écaillou et prenait jour sur une terrasse par dix portes-fenêtres de 6 m. 50 de hauteur. Le grand salon, de 24 mètres de côté, que l'on gagnait directement de la salle à manger par l'escalier d'apparat, était éclairé par douze fenêtres de 7 mètres de haut, en glace aurée de Saint-Gobain, donnant



Le 14 avril 1930, « L'Atlantique » était lancé aux Chantiers de Penhoët, à Saint-Nazaire.

directement sur le pont-promenade. Les murs étaient garnis de moquette rose aurée et vert campan.

L'entlaid des pièces de réception se terminait, vers l'avant, par le salon de conversation, de 30 mètres de large, décoré de paillassades vertes rehaussées d'une frise en laque, et ayant une coupole située à 9 mètres de hauteur, supportée par six colonnes.

Nous ne pouvons pousser plus avant la description du luxe innou qui présida à la décoration de « L'Atlantique ». Pour occuper les heures, les passagers disposaient du café et de sa terrasse, des différents bords, de la piscine gris-bleu et argenté, longue de 10 mètres et large de 6, de la salle de mécanothérapie de la salle d'armes, de l'établissement thermal — massage, hydrothérapie et thalassothérapie — du pont des sports avec son court de tennis aux dimensions réglementaires et son stand de tir. Les enfants y avaient leur domaine propre,



Le paquebot « L'Atlantique », de la Compagnie Sud-Atlantique des « Chararars Réunis », était parti pour son premier voyage vers l'Amérique du Sud le 29 septembre 1931.

En plein Océan, au cours d'un de ses derniers voyages, le paquebot, rencontra le « Graf Zeppelin ».

Le grand salon du superbe paquebot était un vrai musée d'art décoratif.



avec une salle à manger, une salle de jeux et une terrasse.

La station centrale électrique suffisait à éclairer une population de 100.000 âmes.

A chaque voyage, les réserves de vivres comptaient : 6.000 kg. de volaille, 15.000 kg. de viande (600 bœufs), 30.000 œufs, 40.000 litres de vin en cuve, 10.000 bouteilles de vin fin, 4.000 bouteilles de champagne, 12.000 bouteilles d'eau minérale, 15.000 litres de bière. La cuisine occupait une surface de 866 mètres carrés et un volume de 1.416 mètres cubes. Elle était desservie par 70 cuisiniers et 14 pâtisseries confectionnant 12.000 gâteaux par jour.

C'est cette merveilleuse ville flottante, il y a huit jours encore étincelante de lumière, brulante de fêtes et de musique, qui s'élevait à tous les raffinements du confort, la proie d'un merveilleux voyage, qui vient d'être irrémédiablement détruite par un incendie, alors qu'elle se rendait au Havre pour effectuer son passage normal en cale sèche. Il n'y avait donc pas de passagers à bord, mais seulement une partie de l'équipage. C'est à cette circonstance que nous devons de ne pas avoir à déplorer la perte d'un grand nombre de vies humaines.



L'audace de ses courbes centrales percées à travers plusieurs étages constituait la véritable originalité de ce beau coursier des mers, construit pour faire la traversée Bordeaux-Buenos-Ayres en treize jours. Ceci avait permis l'aménagement d'une spacieuse voie centrale, longue de 137 mètres, haute de 6 et large de 5, bordée de boutiques de haut luxe, aux séduisants étalages.

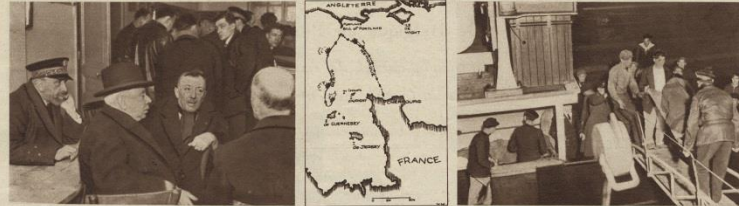
Les murailles de marbre blanc du hall d'embarquement étaient



Au-dessus : « L'Atlantique » en flammes dérive au large de Cherbourg. (Photo prise en hydravion.)

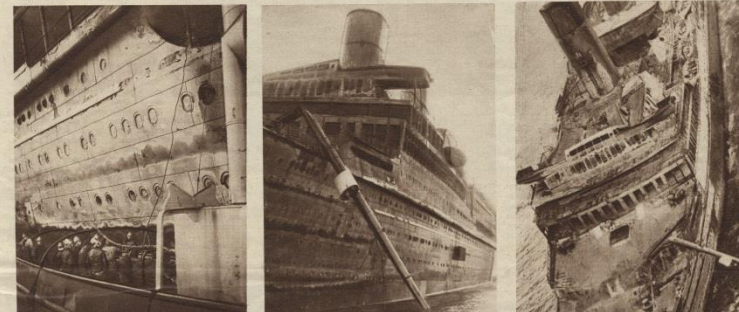
A gauche : Une partie de l'équipage de « L'Atlantique » a été ramené à Cherbourg.

# Autour du désastre de " L'Atlantique "



M. Meyer, ministre de la Marine marchande (en chapeau), interroge le C<sup>m</sup> Schœtz, commandant de « L'Atlantique » (de face). A g., l'amiral Le Do, préfet maritime et à dr., le C<sup>m</sup> Lerouge, administrateur des inscrits maritimes, assistent à l'interrogatoire.

Carte schématique montrant la dérive et le retour de l'épave de « L'Atlantique ».



A Cherbourg, les pompiers achèvent de vider les foyers d'incendie existant encore à bord.

Le grand mâât du paquebot est tombé : il devra être coupé au chalumeau.

Cette prise d'assion montre les terribles ravages faits par le feu à bord du navire.



Ce qui resté du magnifique transatlantique a été ramené à Cherbourg.



« L'Atlantique » vu entre deux des remorqueurs qui ont pu l'amener à Cherbourg.



L'aspect lamentable du pont des premiers, ainsi une barque de sauvetage qui n'a pu être mise à la mer et qui a également brûlé.



« L'Atlantique » est maintenant dans le port de Cherbourg; il donne légèrement de la banne.