

L'incendie de l'Atlantique

raconté par
Jean-Charles Arnault



En ce début d'année 1933, **Jean-Charles Arnault** a vingt-trois ans. Ses études terminées, il a déjà embarqué sur un bateau de la Shell mais la crise de 1929 qui se répercute en Europe provoque une forte poussée du chômage et pour l'instant, le jeune homme travaille avec son père à Cherbourg. Monsieur Arnault père est stevidor, il s'occupe des chargements et déchargements des bateaux qui accostent à Cherbourg. Depuis quelques années, le Cotentin ne rêve que de transatlantique. Le port en eau profonde est réalisé et la gare maritime est sur le point d'être achevée. On les aime ces prestigieux paquebots pour lesquels on a tant investi. **Jean-Charles Arnault** est fasciné par les palais flottants qui pense t'on, vont faire la renommée et la richesse de Cherbourg pendant des décennies.

Le cinq janvier 1933, l'Atlantique est en flammes au large des Casquets. Le plus beau des paquebots français, l'ancêtre du Normandie et du France dérive vers l'Angleterre. Le superbe navire de la compagnie Sud-Atlantique vient d'être lancé quelques mois plus tôt par les chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire pour desservir l'Amérique du Sud depuis Bordeaux, son port d'attache.

L'incendie s'est déclaré à 3h30 du matin dans une cabine de première classe alors qu'il faisait route pour Le Havre afin d'y être caréné. L'équipage intervenu promptement ne parviendra pas à maîtriser les flammes pas plus que les secours arrivés sur les lieux.

Ce n'est qu'en fin de soirée que l'on parvint à fixer des remorques sur l'avant du bateau et il fut décidé de le tracter vers Cherbourg de préférence au Havre.

Sur le port de Cherbourg, l'information s'était répandue en quelques minutes. L'Atlantique, toujours en feu, arriva en grande rade dans la soirée du six janvier.

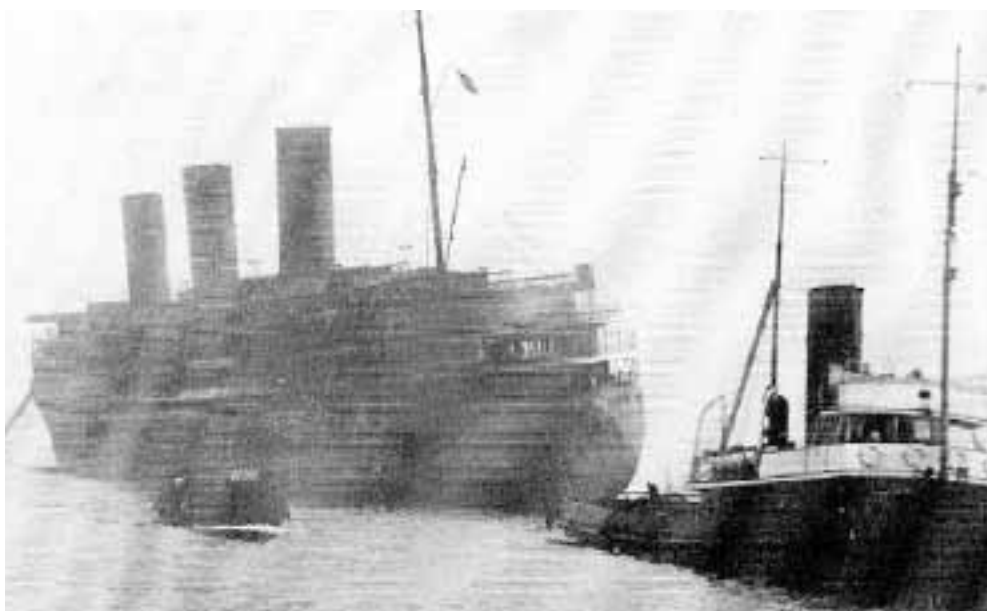
Monsieur Molteni de Villermont, auteur de l'ouvrage L'incendie de l'Atlantique relate les faits. « L'épave était impressionnante. Sur la coque du paquebot, la peinture avait fondu et brûlé. L'acier de la muraille s'était gondolé sous l'énorme chaleur. On eut dit par endroit, une coque en tôle ondulée. Les hublots avaient éclaté. Une chaloupe de sauvetage pendait, le nez en l'air, le long de la coque côté tribord ainsi qu'une autre du côté babord. **Jean-Charles Arnault**, ainsi que deux de ses camarades, Emmanuel Bigeon et Martin Ruel dont le père était pilote, empruntèrent le canot du pilotage et à l'aviron, allèrent en grande rade et tournèrent autour de la carcasse fumante de l'Atlantique toujours en feu. Les tôles rougies faisaient bouillonner la mer le long de la ligne de flottaison. Une vedette de l'inscription maritime les croisa et leur cria de libérer la baleinière, celle qui servit à l'évacuation des blessés et qui pendait verticalement le long de la coque à tribord, au ras de l'eau, retenue par son garant. C'est ce que fit **Jean-Charles Arnault** qui en profita pour récupérer



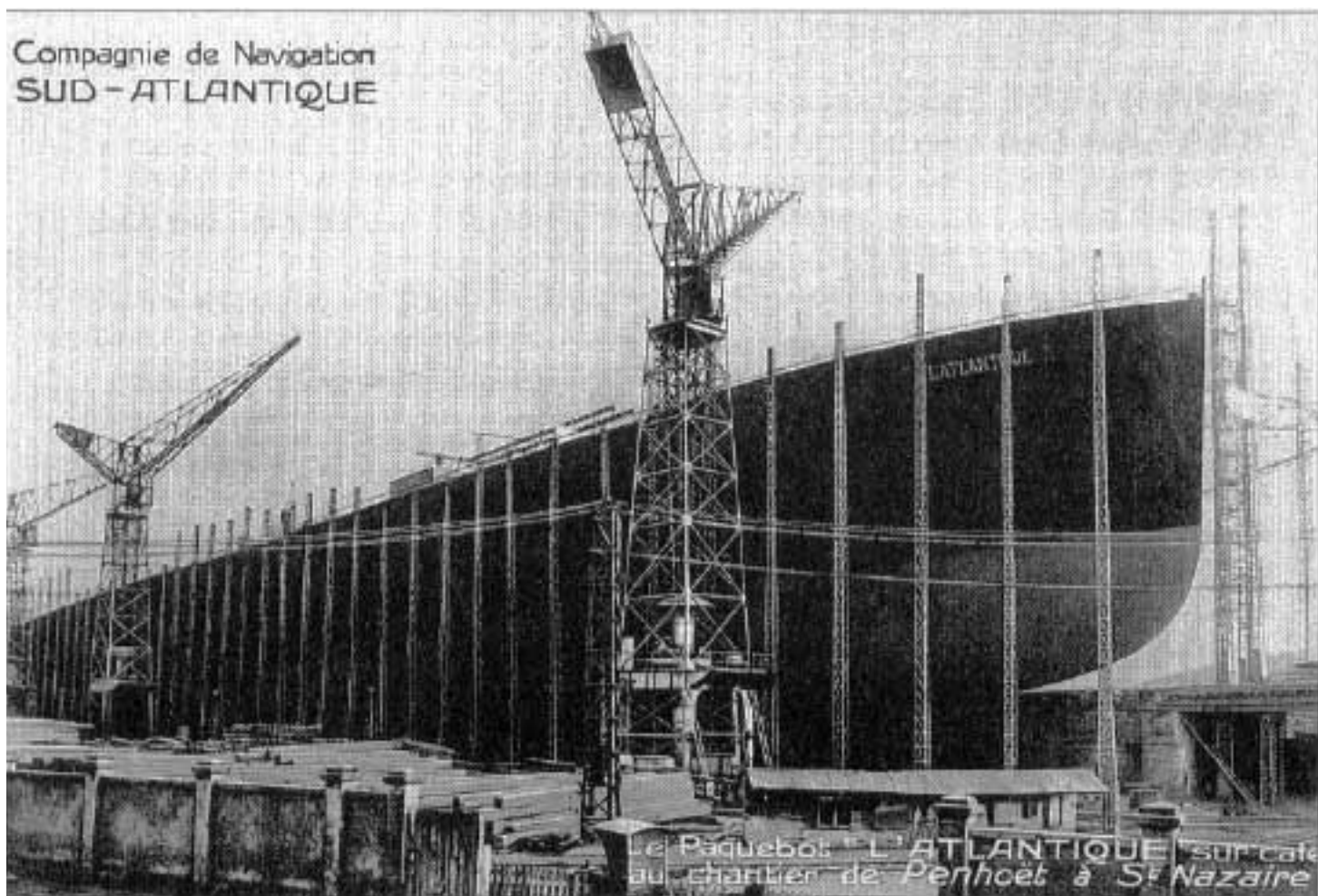
L'Atlantique en feu, 1933 - huile sur toile de Bernard Bernadac



Le verso et le recto de la médaille frappée lors de l'inauguration de l'Atlantique en 1931



Après l'incendie, remorquage de l'épave en rade de Cherbourg - collection Germaine Gaston



Carte commémorative du lancement de L'Atlantique le 14 avril 1930, éditée par la CIE Sud-Atlantique - collection Xavier Escallier.



L'Atlantique, le plus prestigieux des paquebots jamais mis en service sur l'Amérique du Sud. Véritable palace flottant, il possédait un court de tennis, une galerie marchande située dans une rue centrale longue de 137 mètres, qui ne comportait pas moins de 40 boutiques.

en souvenir trois des tolets de l'embarcation, un pour chacun d'entre eux.....»

Près de soixante dix ans après les faits, Jean-Charles Arnault a des souvenirs précis de cette aventure peu banale : « Nous avions vraiment besoin de voir. A vingt ans on est parfois inconscients, on ne voyait pas le danger. Pour nous autres marins, c'était un véritable drame, non seulement le paquebot mais les victimes ; on n'y croyait pas ! On savait que l'on ne pouvait rien faire mais il fallait que l'on soit là. Nous nous sommes approchés très près du navire à tel point que j'ai coupé le garant de la baleinière qui pendait au ras de l'eau avec mon couteau.»

Encore aujourd'hui, **Jean-Charles Arnault** pense qu'il n'y avait pas de danger, mais disons pour le moins qu'il fallait tout de même être bien « gonflé. »

Un autre témoin de la scène, alors tout jeune agent des services de la direction de l'Équipement à Cherbourg, pense au contraire que le bateau en flammes était très dangereux. « Il pouvait exploser à tout moment. L'ingénieur Fleury s'opposait farouchement à l'accostage de l'Atlantique au Quai de France et il était soutenu par le ministre en personne. Une très violente discussion a opposé l'ingénieur Fleury au président de la Chambre de Commerce Quoniam. Celui-ci voulait montrer à tout le pays et aux compagnies maritimes que le port de Cherbourg pouvait accueillir n'importe quel bateau en toute circonstance. J'ai été témoin par hasard de cette conversation tumultueuse entre les deux hommes et en dépit du refus catégorique de Monsieur Fleury et du ministre, le président Quoniam a mis en demeure la société de remorquage d'accoster la carcasse au Quai de France. Elle y est restée plusieurs mois avant d'être remorquée au Hommet car il fallait s'en débarrasser avant l'inauguration de la gare maritime. »

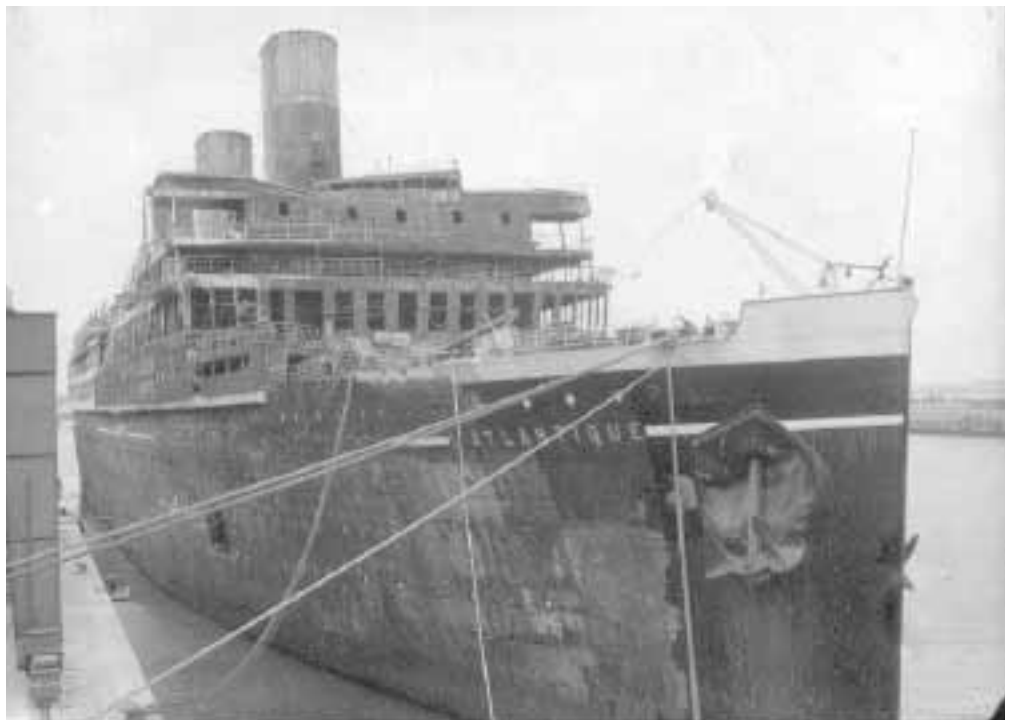
Après expertise et de nombreuses querelles sur les circonstances du naufrage de l'Atlantique, le bateau sera voué à la démolition après une bien courte carrière.

J.J.B

Sources : L'incendie de l'Atlantique par Claude Molteni de Villermont et Bernard Bernadac, Marines édition 44301 Nantes
Jean Charles Arnault
L'illustration, édition du 14 janvier 1933



Vue de la gare maritime de Cherbourg et l'Atlantique à quai. Collection Jean Pivain



L'Atlantique à quai. Collection Jean-Luc Lefranc



Le pont arrière du bateau. Collection Germaine Gaston