



La Compagnie Sud-Atlantique

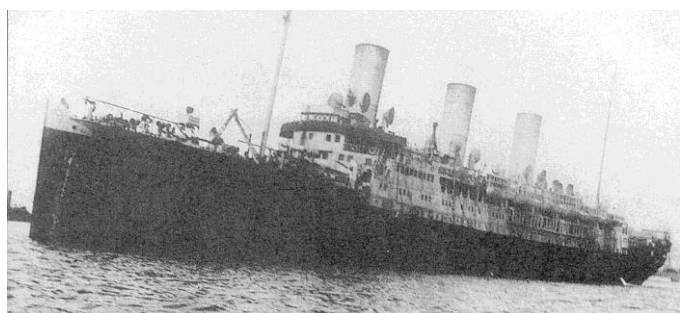


En 1857 le contrat postal sur l'Amérique du Sud était concédé aux Messageries Impériales. Le 24 mai 1860, le vapeur mixte à aubes *La Guienne*, premier paquebot transatlantique de construction française, inaugurait la ligne Bordeaux - Lisbonne - Gorée Bahia - Rio de Janeiro. 1912 étant la date de renouvellement du contrat, la question du remplacement des vieilles unités antérieures à 1895 (*Chili, Atlantique, Cordillère, Magellan...*) se posait pour les Messageries. Pour pouvoir rivaliser avec des navires modernes, anglais, allemands et italiens, il fallait des paquebots de 18 nœuds au moins. La Société d'Études et de Navigation, S.E.N., formée par des personnalités maritimes (MM. Fabre, Fraissinet, Dal Piaz,...) et des banques, se créa pour étudier six paquebots de 18 nœuds et six navires mixtes, que les Messageries refusaient de financer, bien qu'un paquebot rapide eût été lancé en 1911. Il s'agissait surtout de faire travailler les Chantiers de La Ciotat. On ne verra ce dernier faire qu'un seul voyage sous le nom de *Buenos Aires*, et cela sous le pavillon de la Cie Sud-Atlantique.

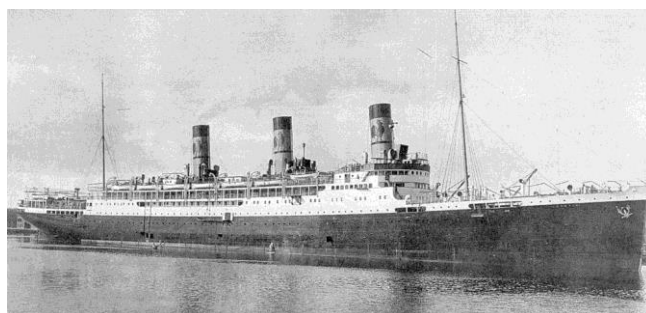
À la signature des nouveaux contrats, la S.E.N. reçut la ligne d'Amérique du Sud. La S.E.N. devenait au début de février 1911, la Cie de Navigation Sud Atlantique qui, après avoir eu un siège à Marseille, fut installée à Paris, 2, square de l'Opéra, l'agence étant rue Halévy.

Les couleurs furent décidées : cheminée ocre jaune, manchon noir, coq gaulois rouge sur bague noire, le pavillon étant blanc à quatre coins bleus, et le coq rouge au centre.

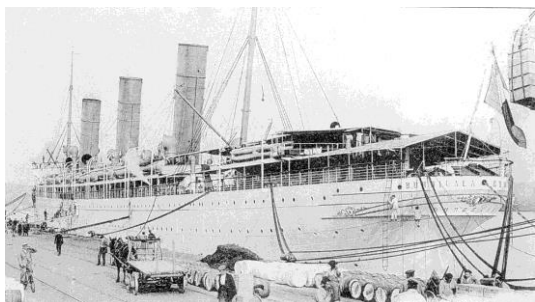
Deux paquebots furent immédiatement commandés, *Gallia et Lutétia*, qui devaient être suivis des *Massilia et Gergovia*. Mais pour assurer la relève immédiate, furent achetés à prix d'or *Divona (1886), Garonna (1896), Liger (1896), Samara (1893)*, tous anglais, d'environ 6.000 tx de jauge brute, et deux français de la Transat : *La Bretagne (1885) et La Gascogne (1886)*. Le *Sequana (1898)*, ex-anglais, fut aussi acquis fin 1912. Enfin la Compagnie acheta bon marché (4 millions de francs) l'ex-Kaiser *Friedrich (1896)*, de 14.350 t, qui fut rebaptisé *Burdigala*. Bon navire à deux hélices, il avait la réputation d'être un «dévoreur de charbon» C'était le second «trois-cheminées» après l'*Aquitaine*.



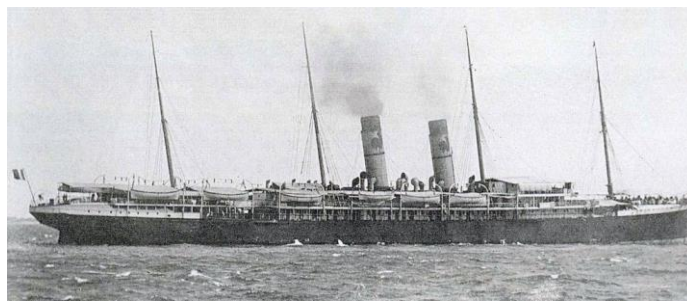
le « Gallia »



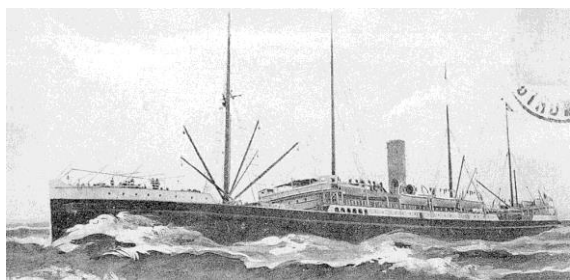
Le « Lutétia »



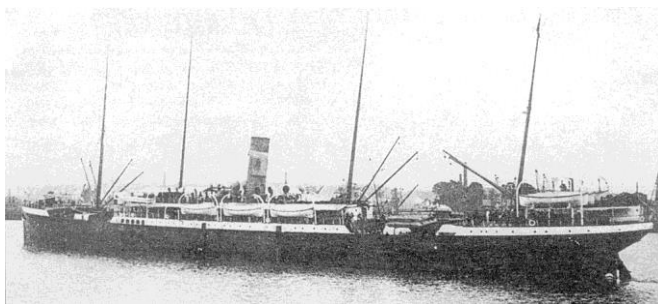
Le «Burdigala »



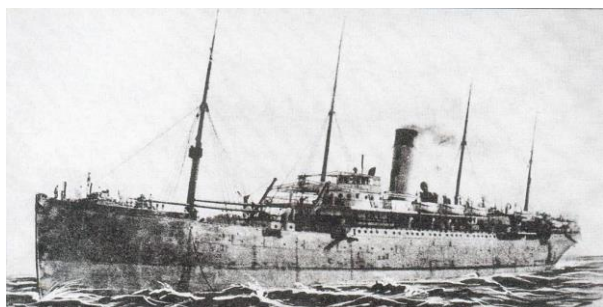
Le « Divona »



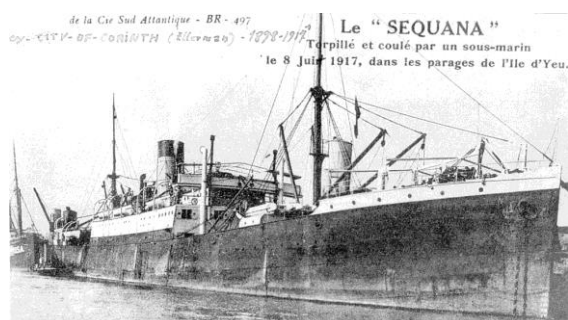
Le «Garonna »



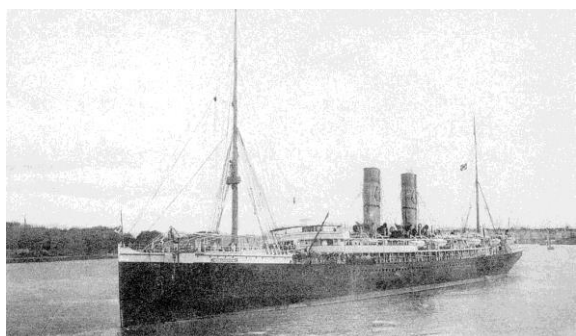
le « Liger »



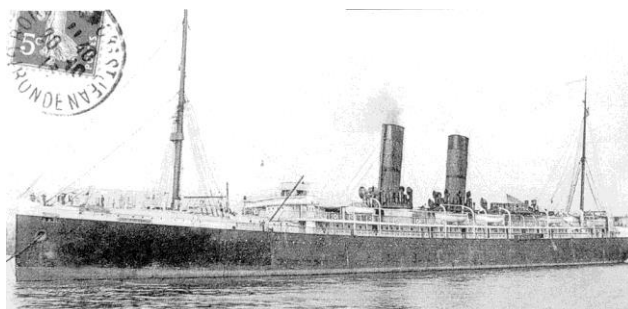
Le « Samara »



Le « Sequana »



Le « La Bretagne »



Le « La Gascogne »

Mais cette flotte devait être préparée pour la ligne, ce qui allait prendre encore de longs mois. Le temps pressait et *l'Atlantique* des Messageries Maritimes fut affrété, ainsi que le *Buenos Aires*, vu plus haut. *Atlantique* et *Buenos Aires* firent chacun un voyage en 1912.

Puis *Burdigala* et *Liger* entrèrent en service. Les autres navires n'étaient pas prêts. On dut affréter *La Champagne*, de la Transat pour remplacer le *Burdigala*, déjà en avaries. *Divonna*, à son tour en avaries en 1913, fut remplacé par l'affrété *Valdivia*, de la S.G.T.M. Ces déboires du début devaient se faire oublier par le succès des *Lutétia* et *Gallia*, de 20,8 nœuds aux essais.

Le 1^{er} novembre 1913, *Lutétia* appareillait de Bordeaux, suivi le 29 novembre du *Gallia*. Ils ne devaient pas tarder à devenir les favoris de la riche clientèle sud-américaine.

Mais la situation financière était telle après les années du début, qu'au commencement de 1914 un nouveau conseil d'administration était nommé et que la gérance des navires était donnée à une société expérimentée : la Cie Générale Transatlantique. Une ère d'austérité commençait.

Agence, bureaux, siège tout passait dans les locaux de la Transat. Les navires de la Transat ; *Pérou*, *Guadeloupe*, *Espagne* vinrent renforcer la ligne d'Amérique du Sud. *Burdigala* le « dévoreur de briquettes » était désarmé à Bordeaux.

En avril 1914 *Massilia* était lancé à La Seyne, un « quatre hélices » comme le *Lutétia*, que la guerre ne permit pas d'achever avant 1920. La construction de *Gergovia* était abandonnée.

Le 14 août 1914 *La Bretagne* fut affecté à Brest comme navire-hôpital pour toute la guerre. *La Gascogne*, réquisitionné puis rendu, fut repris pour servir de navire-atelier à Salonique. *Divonna* passa navire-hôpital en juin 1916 et le resta jusqu'en 1919. *Lutétia*, *Gallia*, *Burdigala* furent armés en croiseurs auxiliaires et servirent de transports de troupe en Méditerranée. *Lutétia* devait traverser la guerre, *Gallia* fut torpillé au large de la Sardaigne en 1916.

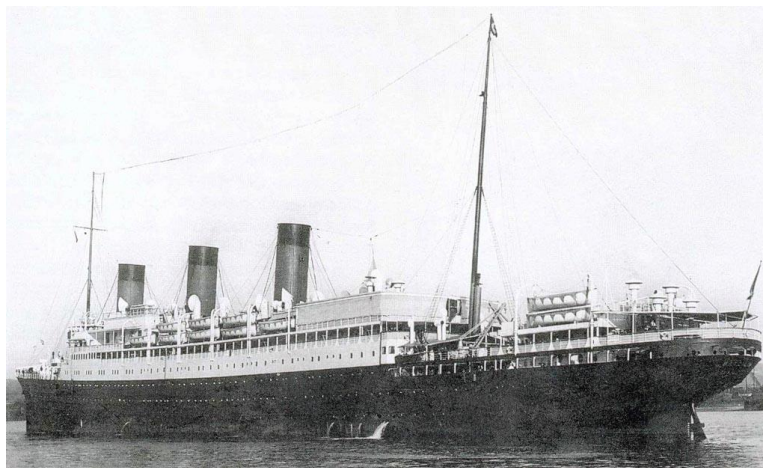
Burdigala sauta sur une mine en novembre 1916. Tous trois méritèrent des citations à l'ordre de l'armée navale.

Séquana et *Alèsia* furent torpillés et coulés en 1917. Ce dernier navire était l'ex-prise anglaise d'un paquebot de la H.A.P.A.G. *Prinz Adalbert*. Le cargo mixte *Floride* et le paquebot *Guadeloupe* furent victimes des corsaires allemands en 1915.

En avril 1916, la gérance passa de la C.G.T. aux Chargeurs Réunis (président Denis Pérouse) qui se trouvaient majoritaires grâce à l'achat d'une grosse partie des actions de la Sud-Atlantique.

Le *Massilia* fit enfin ses essais en octobre 1920, et rejoignit le *Lutétia*, remis en service à cette date. « New look » des cheminées, celles-ci étaient ocre jaune unies, sans coq gaulois. Les paquebots *Gascogne* et *Bretagne* furent démolis, et aux vieux *Divona*, *Garonna*, *Liger*, *Samara*, succédèrent bientôt des bâtiments du type « Île » des Chargeurs.

En 1920 au titre des dommages de guerre la Compagnie recevait un ex-navire allemand rebaptisé *Alba*, vendu aux Chargeurs en 1926, et appelé *Amérique*.

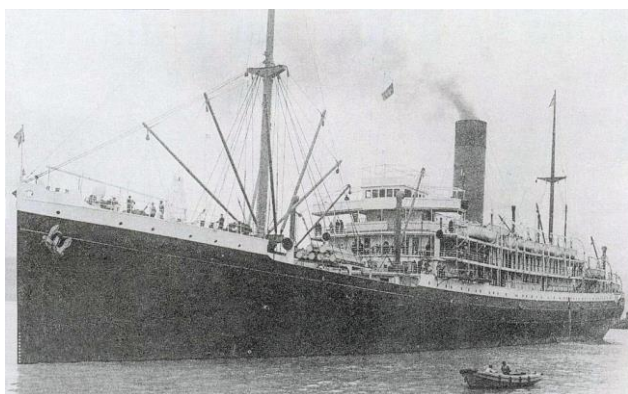


Le « Massilia »

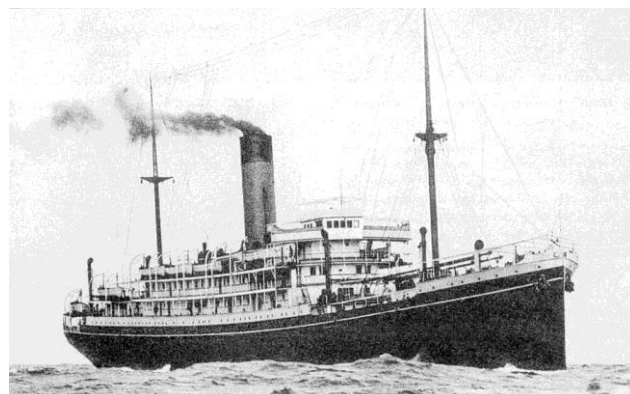
Dès la fin de la guerre un navire à deux hélices de 10.000 tx avait été commandé en Angleterre (13 nœuds, installations frigorifiques, 100 passagers de 1ère classe, 50 de 2e classe, 150 de 3e classe, locaux pour émigrants).

Meduana, le premier, lancé en 1920, était victime d'un incendie qui retardait à 1923 sa mise en service. *Mosella*, sister-ship, entra sur la ligne en février 1922.

Vendus en 1928 aux Chargeurs Réunis ces navires furent rebaptisés *Kerguelen* et *Jamaïque*.



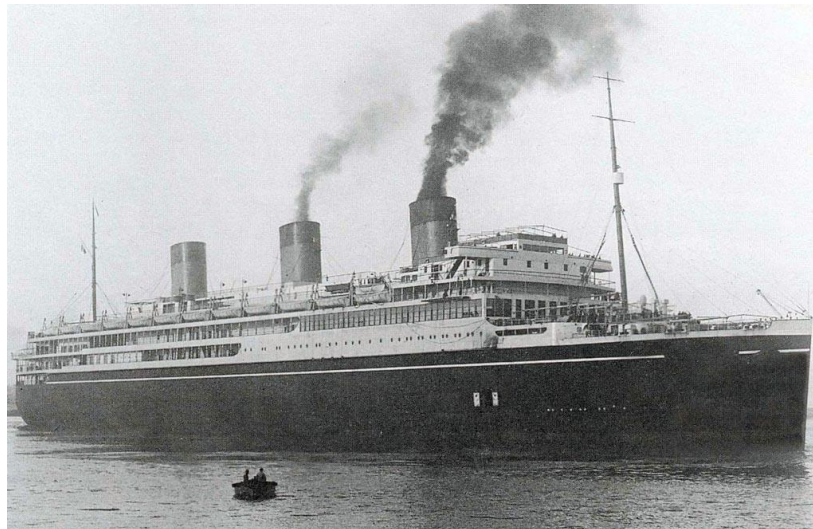
Le « Méduana »



Le « Mosella »

En 1927-1928, *Lutétia* et *Massilia*, qui assuraient la ligne tous les 28 jours étaient refondus (chauffe au mazout en particulier). *Lutétia* fut retiré du service en 1931 et démolit en 1938. Il fallait rivaliser avec les « cracks » italiens, *Conte Grande*, et allemand, *Cap Ancona*.

En 1928, un paquebot, *l'Atlantique*, était commandé à Penhoët. 4 hélices, 227 m de long, 42500 tjb, 1 208 passagers, 600 hommes d'équipage. Outre ses emménagements somptueux, ce navire avait, le premier, une disposition à rue centrale. On avait eu en effet l'heureuse idée de dévier de part et d'autre de cette allée les puits de la machine, et les conduites de la chaufferie. La ligne générale du navire cependant était médiocre, voire laide. Les performances aux essais déçurent avec 23,85 nœuds. Le 23 septembre 1931, *l'Atlantique* appareillait de Pauillac (son tirant d'eau ne l'autorisant pas à remonter à Bordeaux). Le pavillon au coq rouge avait été remplacé par un cercle rouge. Après avoir connu cependant un grand succès commercial, le 4 janvier 1933, *l'Atlantique* qui se rendait de Pauillac au Havre sans passagers, et avec équipage réduit, prit feu par le travers de Guernesey. Il dut être abandonné. Le feu dura jusqu'au 6 janvier, date à laquelle l'épave fut ramenée à Cherbourg par une véritable escorte de remorqueurs de prise, qui dut être dédommagée par les assureurs auxquels la Sud-Atlantique abandonna le navire, après un long procès pour décider si le paquebot était ou non réparable.



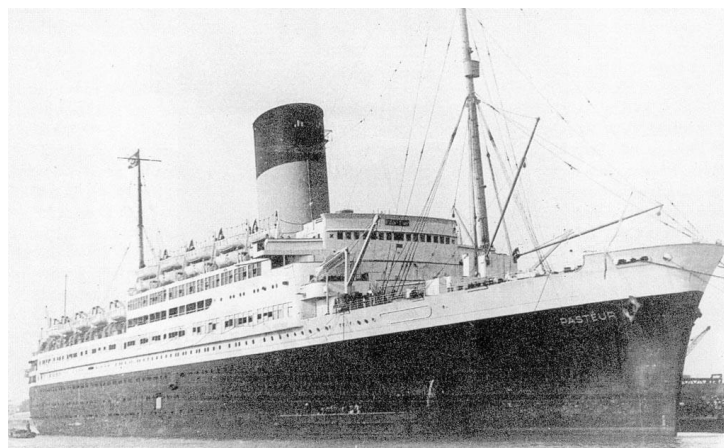
Le « L'Atlantique » avec ses cheminées d'origine qui ont été rehaussées par la suite

Pour remplacer *l'Atlantique*, le *Pasteur* fut commandé: 212 m, 30.500 tjb, 4 hélices, 60.000 Cv, 749 passagers, 382 membres d'équipage. C'était un navire moins luxueux, au cloisonnement serré pour la sécurité. Il devait donner 23 nœuds en service.

Lancé en février 1938, le *Pasteur* était prévu pour un voyage inaugural, le 14 septembre 1939. Mais la guerre qui le surprit à Brest lui imposa une transformation militaire. Son mobilier de luxe fut vendu aux enchères à Saint-Nazaire en 1951.

Le 1er juin 1940, en 9 heures, il embarquait 400 tonnes d'or de la Banque de France (120 milliards de francs), pour Halifax (Canada), qu'il atteignit à la vitesse moyenne superbe de 26,5 nœuds.

Le 9 août 1940, le *Pasteur* était angarié dans le port canadien.



Le « Pasteur »

L'incendie de l'Atlantique

En janvier 1933, *l'Atlantique* était le deuxième paquebot français par son tonnage après *l'Île de France*, et après *Normandie* en achèvement. *Lutétia* et *Massilia*, connus avant 1914, étaient des navires démodés. *L'Atlantique* était entré en service en 1931, et partait de Trompeloup-Pauillac, car son tirant d'eau ne permettait pas de le faire accoster à Bordeaux. Il était équipé de seize chaudières et de quatre hélices.

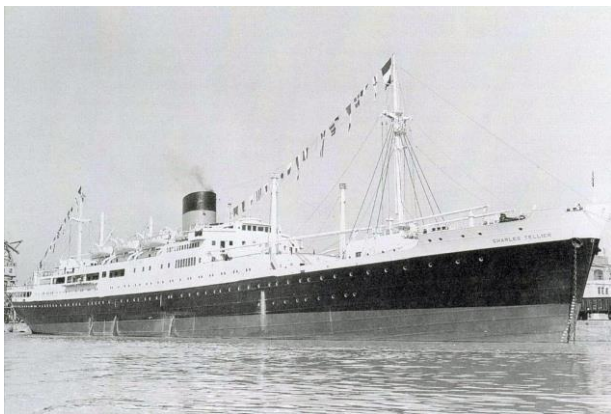
Alors qu'il faisait route sur lest de Pauillac au Havre pour caréner, à l'ouest de l'île de Guernesey le 5 janvier 1933, à 3 h 30 le feu éclata à bord. *L'Atlantique* était commandé par le capitaine Schoofs, ancien cap-hornier qui, devant le rapide développement du sinistre, lança un S.O.S. et décida l'évacuation par des cargos. Puis ce fut la ruée des remorqueurs, le *Mastodonte* arrivant de Brest, le *Minotaure* appartenant à la C.G.T., et les *Abeilles 22 et 24* ainsi que le remorqueur anglais *Simson* et les remorqueurs hollandais *Rooder Zee et Lower Zee*, de même que *l'Iroise*.

Le C.C. Mailloux, du mouilleur de mines *Pollux*, tenta d'organiser le sauvetage. Vers midi, le 5, le *Minotaure*, prit la première remorque par l'arrière, tandis que *Rooder Zee* et *Suroît*, jetant une aussière par-dessus l'avant tiraient depuis ce point. Les hommes montés à bord tentèrent même, dit-on, de couper les aussières des autres remorqueurs. Finalement le navire fut remorqué vers Cherbourg. Il y avait dix-neuf victimes.

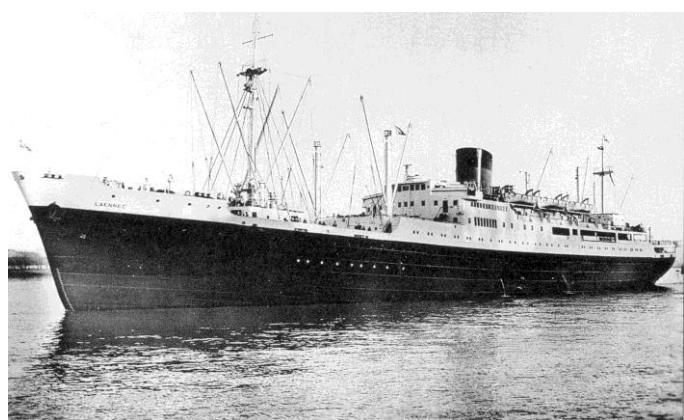
Un long procès eut lieu avec les assureurs, mais la Sud-Atlantique l'emporta. Le navire fut vendu pour 37 000 livres à Glasgow, à la démolition, où *l'Atlantique* partit pour sa dernière destination en 1936. On prévoyait alors le *Pasteur* pour remplacer *l'Atlantique*. Inauguré au moment de la guerre, le *Pasteur* ne fut pas mis sur la ligne sud-Atlantique.

Géré par la White Star et armé en transport rapide de troupes, il revint en France en septembre 1945. Maintenu transport de troupes, il fit toute la guerre d'Indochine. Dérégistration en juin 1957, on envisagea un moment pour *Pasteur*, la ligne de New York avec *Liberté (ex-Europa)*, car le temps de la ligne de luxe d'Amérique du Sud était révolu. Finalement *Pasteur* fut vendu en 1957 à la Norddeutscher Lloyd, qui après deux ans de transformations le mit en service sous le nom de *Bremen*. *Massilia*, sabordé à Marseille, était irrécupérable.

La Compagnie commanda deux mixtes qui furent lancés en 1951, les *Charles Tellier* et *Laennec*, paquebots à deux hélices, 12.000 tjb, 17 nœuds de vitesse de croisière. *Laennec* prit son service au Havre en janvier 1952, et *Charles Tellier* à Bordeaux en août 1952. La tête de ligne fut reportée à Hambourg, avec escales à Anvers et Dunkerque. Bordeaux était abandonné.



Le « Charles Tellier »



Le « Laennec »

Hélas! les temps d'avant-guerre étaient révolus, l'exploitation s'avéra vite déficitaire. La concurrence de l'avion commençait. Les Chargeurs avaient déjà retiré de la ligne ou vendu, *Lavoisier* (1961) et *Claude Bernard* (1962). Seul *Louis Lumière (1)* continuait avec les deux Sud-Atlantique.

Fin 1962 les trois navires étaient transférés aux Messageries Maritimes. Ainsi finissaient cinquante années de navigation sous pavillon de la Sud-Atlantique, tandis que le pavillon des Messageries Maritimes reflottait sur la ligne.

(1) - *Chiffre anecdotique mais caractéristique du succès de la ligne, en 1955 à bord du Louis Lumière, le commandant MAGRIN recevait la millionième passagère de la ligne, une jeune Argentine, Mlle de las Nieves de Zamborin.*

À propos de la vente du Pasteur

Le Pasteur appartenait à l'État. Il ne correspondait en fait à aucun besoin selon une consultation faite auprès des armateurs. On trouve en commentaire dans les journaux de l'époque les lignes suivantes : « C'est au vu du résultat des consultations intervenues avec les armateurs intéressés par la vente que les pouvoirs publics, dont l'autorisation est nécessaire depuis 1921 pour vendre des navires' à l'étranger, ont autorisé le transfert. Une importante flotte de paquebots qui représentait avant guerre un pourcentage extrêmement élevé de notre tonnage total (43 %), se justifiait essentiellement par l'ampleur des liaisons maritimes assurées entre la Métropole et les Territoires d'Outre-Mer. L'évolution politique de ces territoires et la concurrence de l'avion, ont conduit à une forte diminution de ces liaisons. En 1957 encore, ce pourcentage était de 19 % alors qu'il n'atteignait que 9,5 % pour l'ensemble de la flotte mondiale. »