LE TRANSATLANTIQUE

UNE VILLE SUR LES OCÉANS

DOCUMENTAIRE 391

Le Transatlantique fend majestueusement les flots, rapide et sûr. Quand les ingénieurs ont dessiné le navire, ils ont parfaitement calculé la forme et les dimensions de la coque, afin d'assurer la vitesse la plus élevée possible, en réduisant la résistance offerte par l'eau. Dans les étages supérieurs, on a aménagé des pièces de séjour vastes et largement éclairées.

Celui qui, du rivage, a suivi le passage d'un grand transatlantique qui s'éloigne et s'estompe rapidement à l'horizon, a connu l'inoubliable impression d'un merveilleux univers bien différent de toutes les réalités de la terre.

L'image même du navire, qui gagne des contrées si longtemps ignorées, conserve encore, pour l'homme d'aujourd'hui, quelque chose de l'aventure fascinante des voyages de l'antiquité.

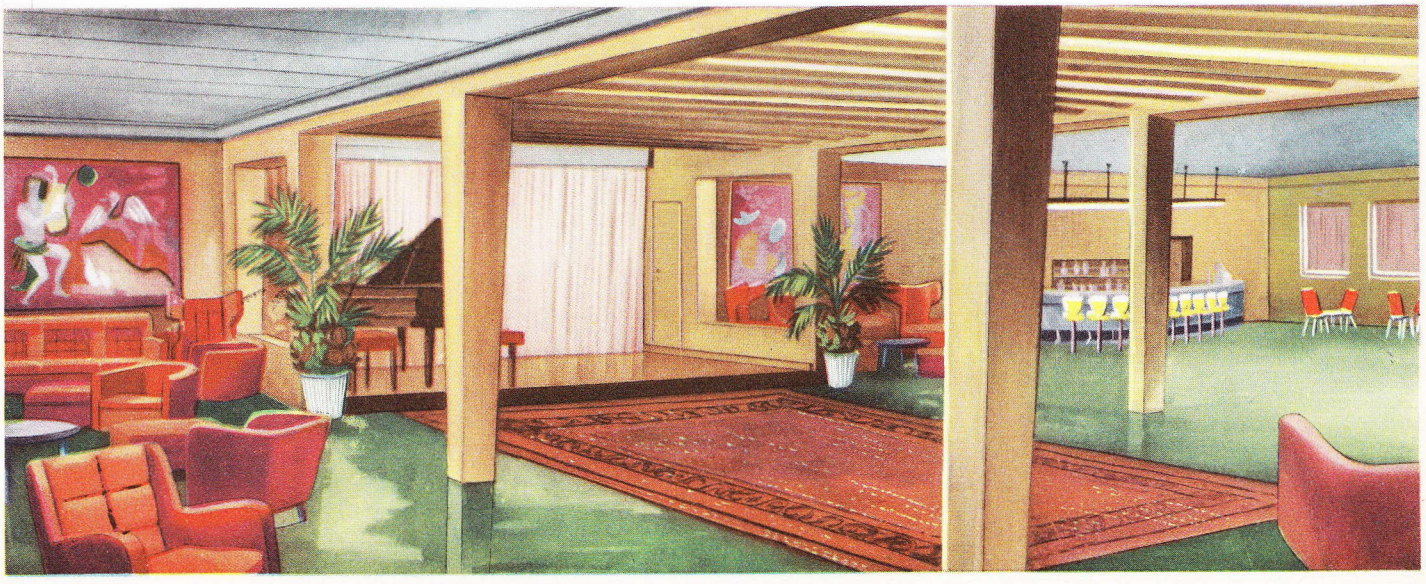
La vision d'un transatlantique, dont la ligne effilée a été étudiée pour assurer vitesse et confort, s'est substituée à celle, plus fantastique, du voilier primitif, dont elle a, toutefois, gardé l'enchantement.

A celui qui accoste le navire du côté de la mer, sur une petite embarcation, la haute silhouette qui le domine produit l'impression d'une sorte de grand building citadin à plusieurs étages. Mais nos constructions modernes ne rappellent-elles pas, à leur tour, par certains détails architectoniques, les bâtiments de la marine?

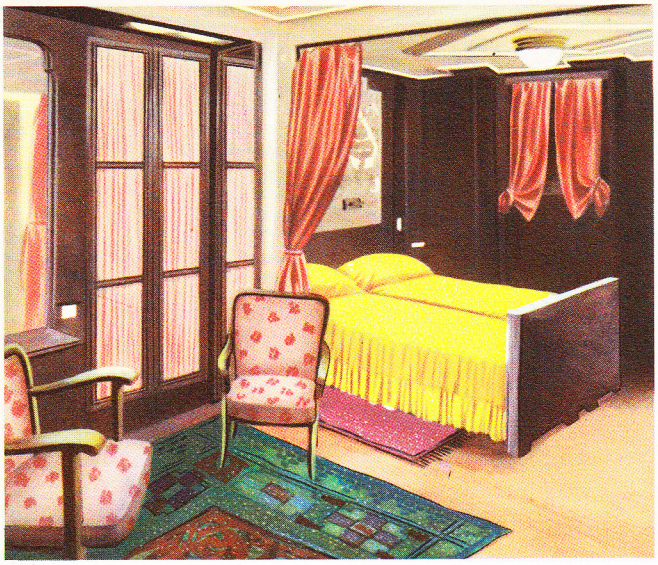
Une fois montés à bord, cette analogie nous apparaît encore plus évidente, et nous donnons spontanément à un transatlantique le nom de « palais de l'Océan ».

La coupe d'un tel paquebot évoque le plan d'une ville, avec ses passagers, ses croisements, ses points névralgiques, et nous révèle la parfaite structure, pourtant si compliquée, de ces colosses de la mer.

Tout y est prévu, calculé pour assurer, dans le plus petit espace possible, le maximum de bien-être, la plus grande facilité d'action. Le navire apparaît comme un organisme vivant. Son cerveau est placé sur la passerelle de commandement, où sont réunis les instruments nautiques les plus perfectionnés, tandis que le coeur propulseur se trouve dans les salles des machines modernes et puissantes, qui peuvent être actionnées soit par des moteurs Diesel (moto-navires), soit par des turbines (turbo-navires). Ces installations, dans les transatlantiques les plus modernes, sont en mesure d'assurer les plus grandes vitesses. Le plus grand et le plus rapide des transatlantiques français était « Le Normandie », qui avait conquis le ruban bleu en 1935,



Dans les salons les divertissements se succèdent: concerts, bals, réceptions. Chaque navire possède des salles de projection, des salles de musique, des salles de lecture, des bars. On peut y passer toutes les heures du jour et de la soirée d'une façon aussi variée que dans la plus célèbre ville du monde.



L'aménagement et la décoration de cette cabine de 1re classe la rendent intime et accueillante. L'installation d'air conditionné y maintient, comme dans les autres pièces, une température constante fort agréable.

ayant traversé l'Atlantique à 30, 31 noeuds de moyenne.

Les plus imposants géants des mers ont été, jusqu'à ce jour, les paquebots anglais *Queen Mary* et *Queen Elisabeth*, notre Normandie, et l'américain *United States*. Le Queen Elisabeth est le plus grand navire actuellement en service. Il possède une vitesse de plus de 30 noeuds (1 noeud marin = 1,852 km) heure.

La longueur totale du Normandie était de 313m.75, sa largeur de 35m.93, sa jauge brute de 83.423 tonneaux, sa puissance de 160.000 CV, alors que celle du Queen Mary est de 200.000 CV. Sur notre magnifique navire, la salle à manger des premières avait 86m. de long, comme la Galerie des Glaces du Palais de Versailles. A bord se trouvaient onze cents cabines téléphoniques, l'éclairage y était assuré par quarante mille lampes et la longueur des câbles et fils électriques y atteignait 5.000 km.

A propos des dimensions des navires, rappelons ici la signification des termes *déplacement* et *tonnage*.

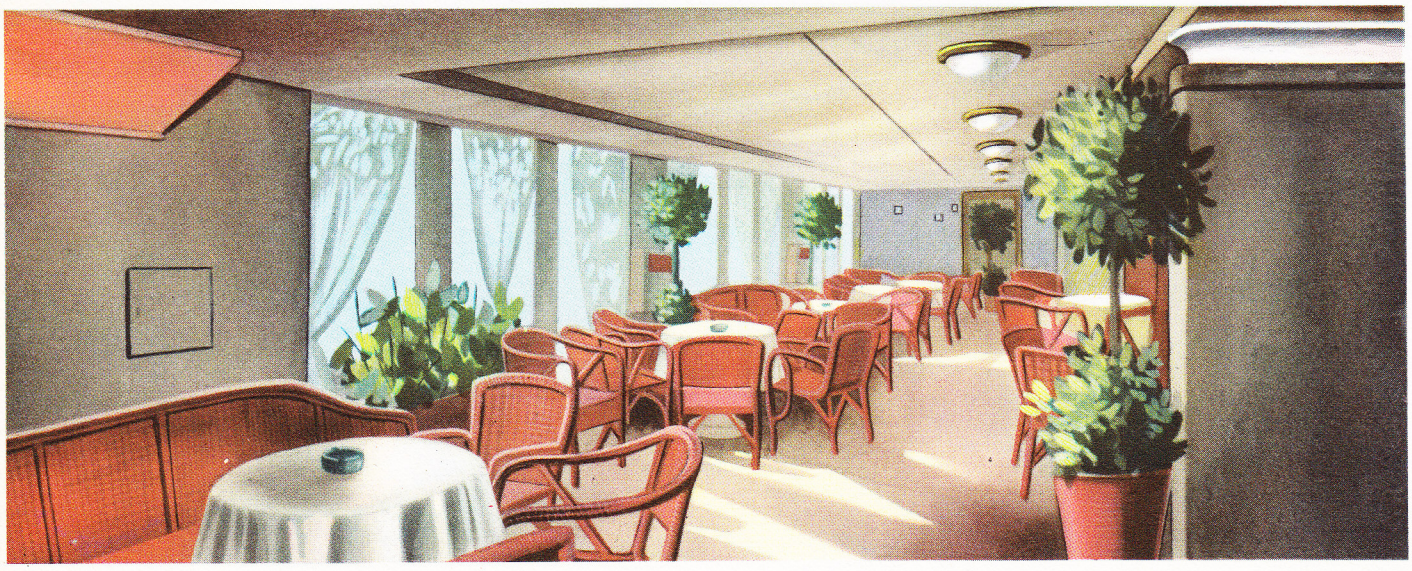
Le déplacement du navire qui transporte des passagers ou des marchandises, représente sa capacité, c'est-à-dire l'espace utilisable mesuré en tonnes (une tonne de déplacement = 2,83m^3).

En considérant la coupe d'un transatlantique, on doit remarquer le fonctionnement de chaque partie, et observer comment elle se relie aux autres d'une façon rationnelle, grâce à un ensemble étonnant de dispositifs, d'installations, de conduits, qui nous font penser de nouveau à un organisme vivant, avec ses systèmes complexes de vaisseaux et de nerfs. Mais une fois à bord, le travail intense et incessant, qui constitue la vie du navire, passe presque inaperçu, car l'attention du passager est captivée par la beauté et la nouveauté du bâtiment. Des architectes, des ingénieurs, des décorateurs, secondés par une main-d'oeuvre très habile, ont travaillé avec un rigoureux synchronisme pour offrir aux passagers le plus merveilleux des accueils. Des ascenseurs rapides relient entre eux les différents étages, qui peuvent atteindre le nombre de dix. Comme dans le meilleur hôtel, chaque pièce a été conçue de manière à en rendre le séjour agréable aux plus exigeants.

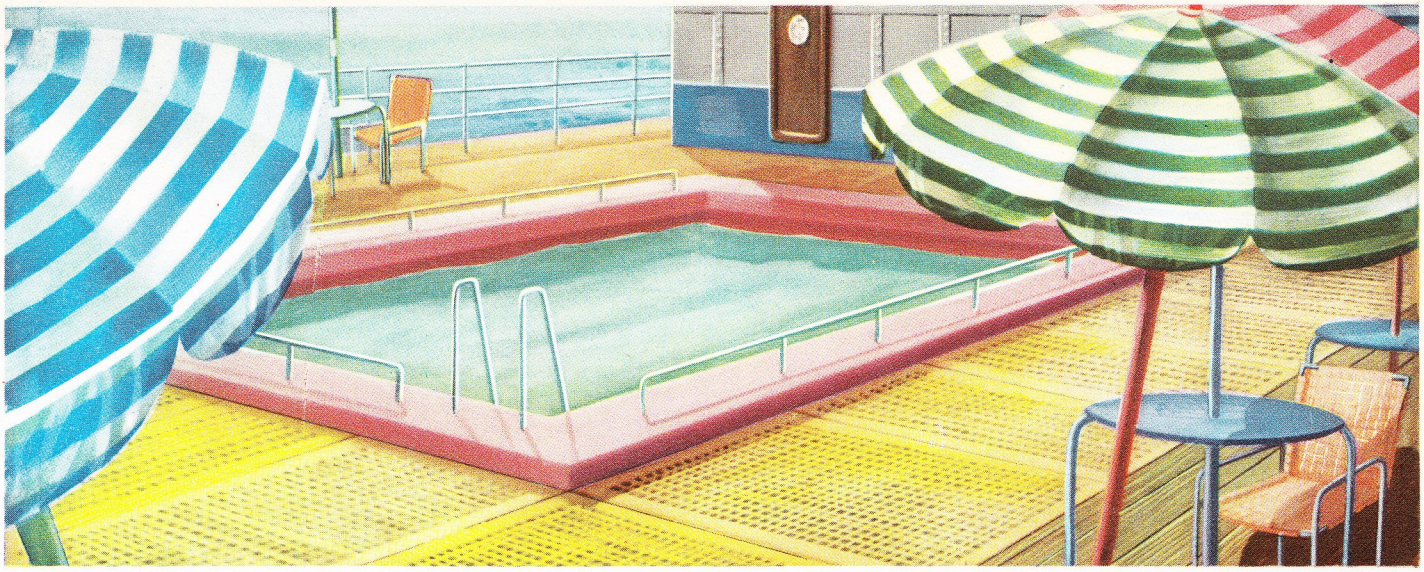
L'ancienne distinction des classes rappelait le temps où les malheureux émigrants étaient parqués, comme des bêtes, sur les ponts ou dans la cale, et ne disposaient pour dormir, dans les meilleures hypothèses, que de couchettes étroites. La dénomination actuelle des classes correspond uniquement à une différence dans l'aspect du mobilier et la décoration des cabines, ainsi que dans le nombre de lits et l'emplacement de la cabine elle-même (première classe, classe cabine ou IIe classe), classe touriste (IIIe classe).

Il n'y a pas là seulement un progrès d'ordre social et moral; de nos jours, en effet, le passager même le plus modeste bénéficie de tous les perfectionnements apportés aux aménagements. Le navire lève l'ancre et le voyage commence.

Après l'embarquement et l'installation dans sa cabine, le passager s'en va à la découverte du navire. Il



Dans les vérandas vastes et lumineuses, qui donnent sur la mer, on peut passer des heures très plaisantes en jouant aux cartes, en bavardant avec les autres voyageurs ou, si on préfère, en lisant, lorsque les conditions atmosphériques ne permettent pas de demeurer sur les ponts découverts.



Chaque classe possède sa piscine. L'eau est pompée de la mer, et continuellement renouvelée. On a l'impression de nager directement dans les flots de l'Océan, et l'on peut donc se considérer sur les ponts découverts comme sur la plage la plus à la mode.

jette un timide coup d'oeil à la passerelle de commandement, observant avec curiosité comment on dirige un navire; il se promène sur les ponts, qui s'élèvent en retrait vers la poupe comme des terrasses majestueuses.

Sur le *pont-soleil* se trouvent les installations des jeux de plein air: on y joue à une sorte de tennis en employant des anneaux de caoutchouc, en guise de balles, au ping-pong, au hand ball. Trois grandes piscines, une pour chaque classe, reçoivent et expulsent continuellement l'eau de mer; on a l'impression d'y nager en plein Océan. Le passager habituel n'est généralement pas un sportif professionnel, et, dans la plupart des cas, ce n'est même pas un amateur. En montant à bord, il ne pense pas du tout au sport, mais, une fois le voyage commencé, il s'aperçoit que le terrain de jeux n'offre pas seulement des moyens agréables de passer le temps, mais permet aussi de faire rapidement disparaître la réserve habituelle aux personnes étrangères qui se trouvent réunies dans un espace limité. Il se constitue de la sorte de petits groupes, et les connaissances en sont facilitées.

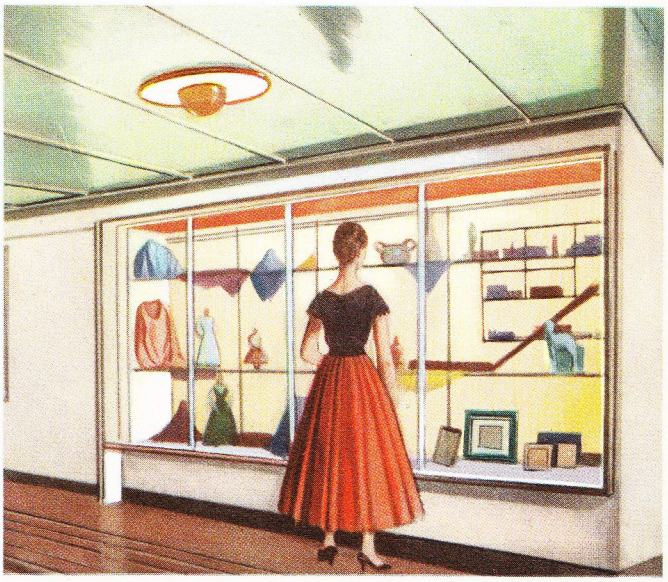
On a réservé des emplacements spéciaux aux divertissements des tout petits, et, dans des pièces joyeusement décorées, les enfants trouvent tout ce qui est susceptible de les amuser et de les intéresser. Pour ceux qui aiment laisser leur esprit vagabonder en observant le panorama toujours semblable, et cependant toujours changeant de la mer, on a ménagé d'agréables promenades couvertes ou en plein air. Il est toujours possible, selon ses goûts, de s'y réunir aux autres passagers, ou de s'y reposer en s'isolant.

Chaque classe comprend un ensemble de vastes locaux, qui sont des salles de séjour, des salles à manger, des salons de lecture, des bars, des cinémas. Dans cette espèce de ville flottante qu'est un navire moderne on n'a plus que l'embarras du choix parmi les divertissements. On a même l'avantage de les trouver tous dans un périmètre restreint, ce qui n'est pas toujours le cas dans la ville.

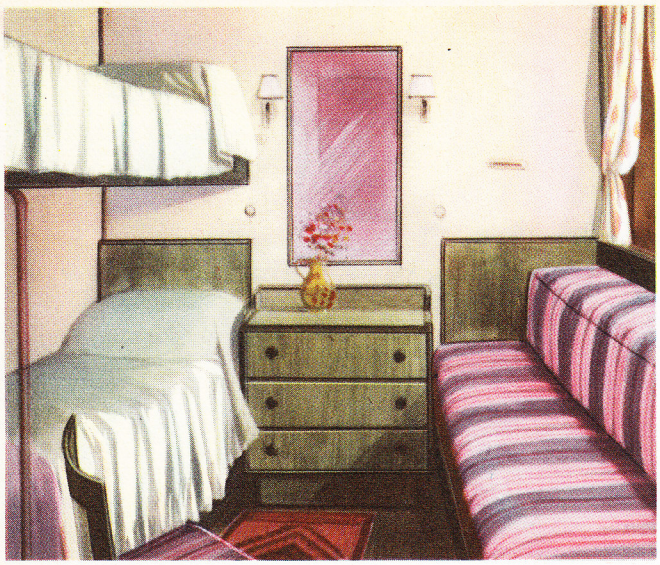
Même si les voyages en mer ne sont pas toujours et pour tous de joyeuses croisières, il est facile, dans cette nouvelle ambiance, d'oublier les occupations et les préoccupations quotidiennes que l'on a laissées à terre.

Mais le transatlantique, en pleine mer, n'est plus désormais qu'un morceau du monde, isolé pour un instant du reste de l'humanité. La terrible solitude qui, pendant des siècles, était le lot des gens de mer, n'est plus qu'un souvenir pour roman d'aventures. Les installations radio-télégraphiques et radio-téléphoniques relient le navire à n'importe quelle région du monde. L'homme d'affaires peut se tenir en relations, par téléphone, avec son bureau. Sur les unités les plus modernes, l'imprimerie du bord publie ponctuellement les dernières nouvelles captées sur les émetteurs de tous les pays. La télévision permet de suivre le déroulement d'événements qui se sont produits quelques heures plus tôt dans les régions les plus lointaines.

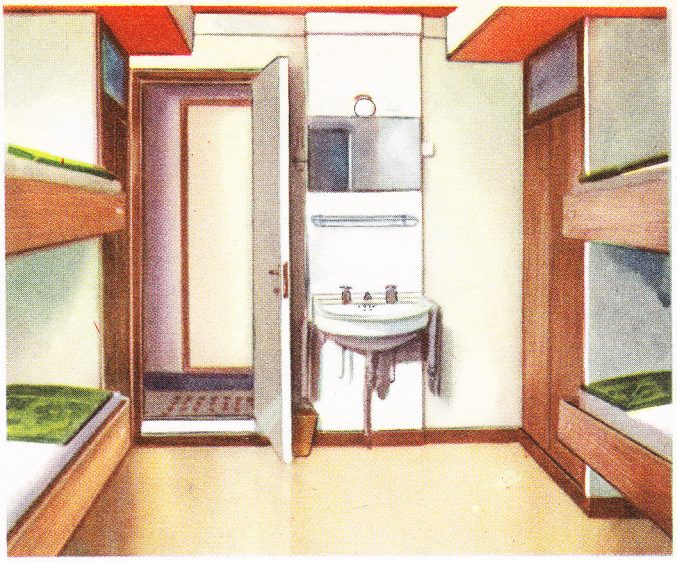
La vie à bord se déroule le plus possible à l'air libre; et ce serait dommage, en vérité, de ne pas profiter, au maximum, de l'air et du soleil qui nous sont si géné-



Les passagers du transatlantique peuvent flâner devant les vitrines des magasins du navire, et s'y laisser tenter par les derniers articles de la mode comme s'ils se promenaient dans les rues les plus élégantes d'une grande ville.



Actuellement, sur les transatlantiques, on distingue la première classe, la classe cabine (dans l'image), la classe touriste. Les voyageurs les moins fortunés peuvent, eux aussi, disposer de locaux agréables et clairs.



Toutes les cabines, celles de la classe touriste comprises sont pourvues d'eau courante chaude et froide. Les temps sont désormais révolus où les émigrants se voyaient obligés de voyager comme des colis sans valeur.

reusement dispensés. Mais, à l'intérieur même du navire, les installations modernes pour le conditionnement de l'air, se chargent de maintenir partout une température constante et agréable. Les sociétés de navigation font de leur mieux pour assurer aux passagers, au coeur même du paquebot, un printemps perpétuel. De nombreux extracteurs et des groupes de ventilation font circuler une masse d'air de milliers de mètres cube qui, en une heure, renouvellent l'air plusieurs fois dans les moindres coins du navire.

Si l'on pense à ce que pouvait être, dans le passé, l'atmosphère que l'on respirait à l'intérieur d'un bateau, on doit convenir que les glorieux monarques, que l'Histoire nous représente, s'embarquant pour des expéditions lointaines, étaient loin de connaître le confort matériel qui, de nos jours, est offert au plus modeste voyageur. L'heure des repas voit se rassembler dans des salles à manger accueillantes les passagers, qui ont un vaste choix entre les mets les plus divers.

A chaque repas le passager trouve, en effet, devant lui une liste de plats aussi abondante que dans le meilleur des restaurants. En la parcourant par curiosité, nous sommes stupéfaits de la variété et de la quantité des mets offerts.

Dans l'après-midi, ou le soir, ont lieu des concerts, des spectacles de théâtre, des fêtes, où les orchestres exécutent de la musique de tous les pays du monde. Sur les routes de l'Amérique et de l'Extrême-Orient ne manque jamais la fête traditionnelle où l'on se déguise, pour célébrer le passage de l'Equateur. Le dieu Neptune donne facétieusement le baptême de la mer à ceux qui franchissent la ligne pour la première fois.

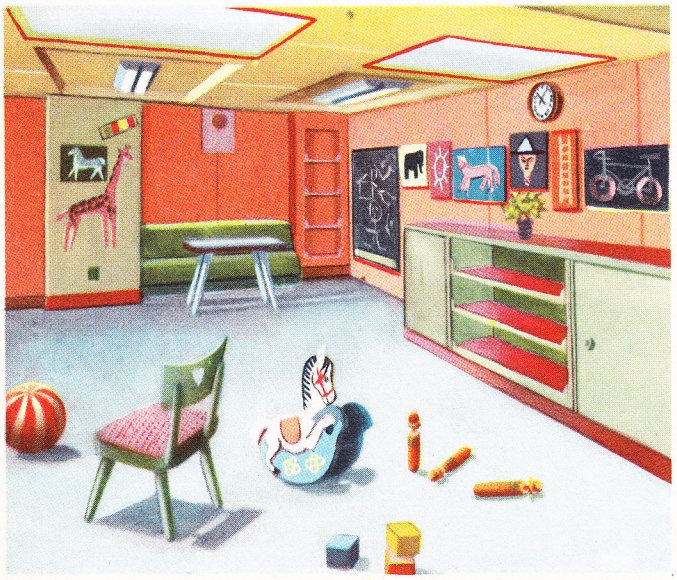
Les dames qui veulent rivaliser d'élégance peuvent faire leurs emplettes dans les magasins du navire, ou donner les dernières touches à leur maquillage, en confiant leur visage aux esthéticiens spécialisés de l'Institut de beauté. Mais celles qui préfèrent s'isoler peuvent le faire à leur gré dans les salles silencieuses réservées à la correspondance et à la lecture.

La chapelle apporte une note de spiritualité, en offrant un asile de recueillement et de prière, au milieu de la vie joyeuse et bruyante du bord. On y célèbre les Offices régulièrement.

La journée finie, chacun se retire dans l'intimité de sa propre cabine, tandis que des hommes rompus à leur métier et des instruments d'une extrême précision continuent de veiller à la régularité et à la sécurité du voyage.

Mais combien de personnes faut-il pour assurer, à bord d'un transatlantique, un tel ensemble de services? Le personnel du Normandie comptait 35 officiers, 311 hommes d'équipage, 960 cuisiniers, boulangers, pâtissiers, sommeliers, maîtres d'hôtel, valets et femmes de chambre, et 80 personnes pour services divers, soit un total de 1396 personnes.

Des sommes fabuleuses sont nécessaires pour la mise en chantier et l'aménagement d'un transatlantique. Les



Les enfants ne sont pas oubliés, car des salles leur sont exclusivement réservées où ils peuvent jouer à leur aise, sous la surveillance d'un personnel spécialisé, qui tient à leur disposition les jouets qu'ils préfèrent. La décoration de ces salles s'inspire des personnages des contes, ou des animaux familiers au monde des petits.

coques doivent être soignées jusque dans les moindres détails pour offrir aux flots une résistance déterminée et permettre les vitesses voulues.

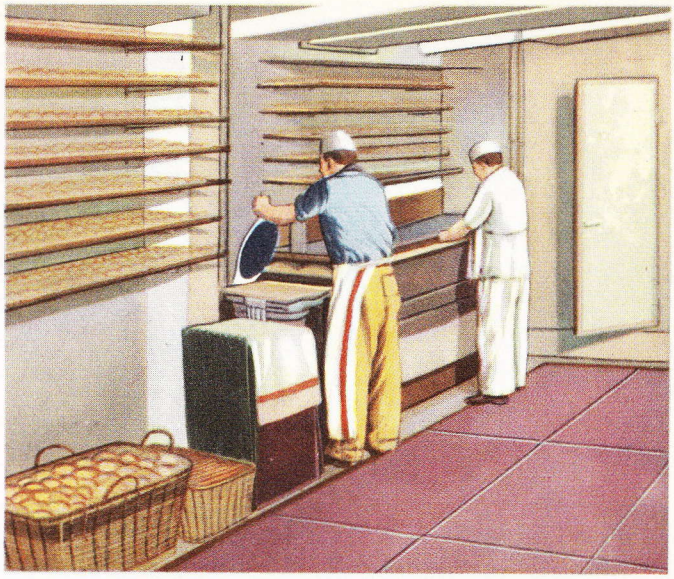
Les conditions de flottabilité doivent être satisfaites au maximum pour éliminer, dans la plus large mesure, les désagréments causés par le mauvais état de la mer, et assurer la parfaite sécurité de la marche. Les superstructures ont une grande importance, car elles sont destinées à fournir les lieux de plaisance les plus agréables, ceux d'où la vue s'étend le plus loin. On doit ensuite penser à la décoration et à l'aménagement.

Tout cela exige la mobilisation d'énormes capitaux et c'est pourquoi, presque partout, aux armateurs privés ont succédé les grandes sociétés de navigation, ou les groupes financiers subventionnés par leurs gouvernements respectifs. Le record dans ce secteur fut détenu d'abord par les grandes puissances coloniales qui assuraient la liaison entre les territoires d'outre-mer et la métropole. En 1840, Samuel Cunard créa en Angleterre une compagnie de navigation qui porte encore son nom, et qui assura un service régulier entre Liverpool et New York.

La plus célèbre de nos Compagnies de navigation est la Cie Générale Transatlantique, et c'est elle aussi qui dispose des plus belles unités. La guerre l'a privée du Normandie, et le plus grand paquebot français est, à l'heure actuelle, « l'Ile de France », mais la flotte se reconstitue peu à peu et de nouvelles unités, moins vastes mais aussi rapides et susceptibles de transporter au moins autant de voyageurs, seront mises en service d'ici quelques années.

A la Transatlantique s'ajoutent d'autres compagnies importantes, comme les Messageries Maritimes, dont les principales unités desservent les pays d'Orient, la Compagnie de Navigation mixte, qui relie la France à l'Afrique du Nord et aux Baléares, et d'autres encore, qui, malgré la concurrence de l'avion, ont toujours une nombreuse clientèle...

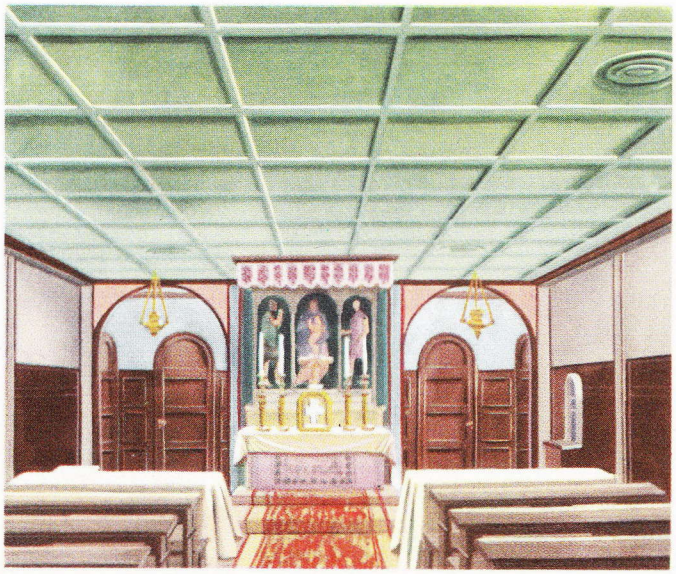
Pour les Antilles sont prévus des navires d'une jauge brute de 10.000 tonnes, et pouvant transporter 720 passagers, pour l'Extrême Orient des navires de 15.500 tonnes pouvant prendre 412 passagers, pour l'Amérique du Sud des navires de ce même tonnage, mais susceptibles d'héberger 1750 passagers, pour l'Afrique du Nord des navires de 10.000 tonnes, pouvant embarquer 750 passagers. Mais nul doute qu'en cours d'exécution, des modifications ne soient apportées à ce programme.



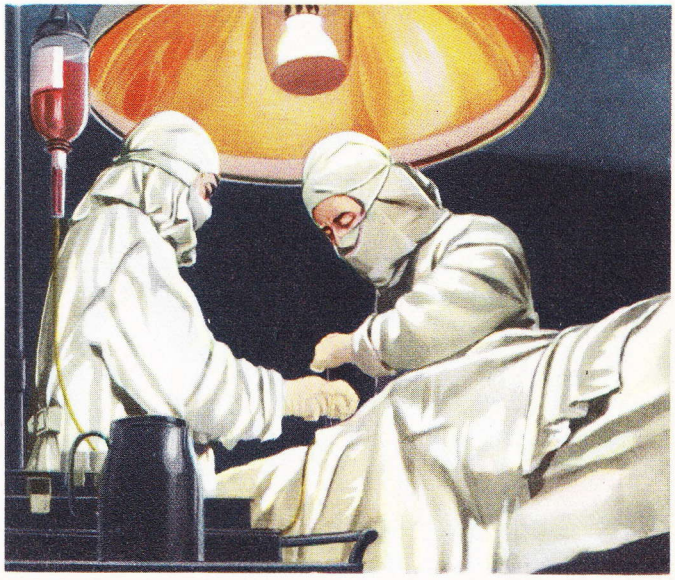
On prépare dans des fours ultra-modernes, le pain croustillant et une partie des mets servis aux passagers. La cuisine, très soignée à bord, offre une carte d'une richesse et d'une variété de plats digne des plus grands restaurants.

Veut-on maintenant comparer quelques vitesses, depuis moins d'un siècle? En 1873, le *Baltic*, le plus rapide des bateaux, non seulement de l'Angleterre, mais du monde entier traversa l'Atlantique à 15 noeuds à l'heure. La *Bretagne*, en 1887, atteignit la vitesse de 19,5 noeuds et la *Touraine*, en 1892, celle de 21 noeuds. Ce dernier record ne représentait que les deux tiers de la vitesse du paquebot Normandie. Ajoutons que le tonnage de la Touraine ne dépassait pas 7.000 tonnes de jauge brute: c'était, en son temps, un géant et son confort était encore insurpassé.

* * *

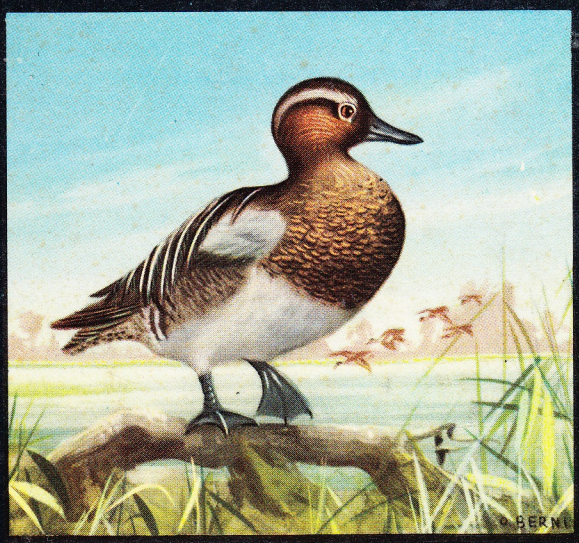


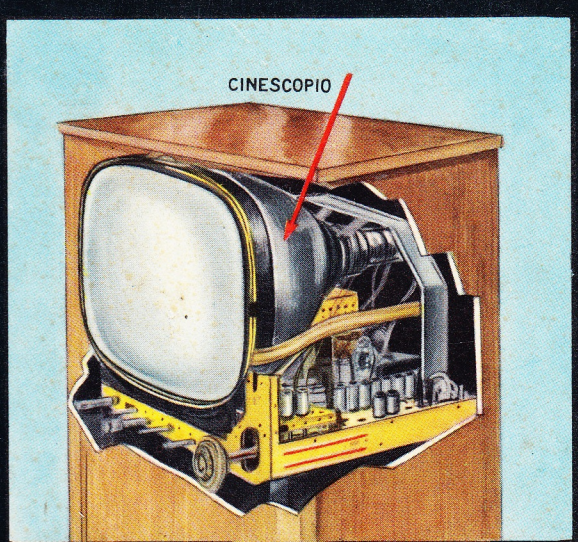
La chapelle est toujours ouverte à tous les voyageurs sans distinction de classe. Les offices que l'on célèbre à bord d'un navire voguant en plein Océan ont un attrait particulier.

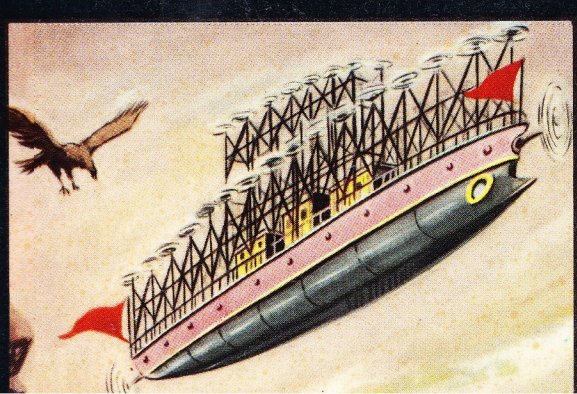


Pendant la traversée le service médical est assuré avec la plus grande méticulosité. Le personnel sanitaire est très habile, et il est toujours prêt à faire face à n'importe quelle nécessité.

La coupe d'un navire nous permet d'observer, dans les différents ponts, la distribution des pièces et des services. Les techniciens des chantiers navals ont su joindre l'économie de l'espace à l'esthétique, sans sacrifier les dispositifs pour rendre confortable le séjour des passagers.







ENCYCLOPÉDIE EN COULEURS

tout connaître

ARTS

SCIENCES

HISTOIRE

DÉCOUVERTES

LÉGENDES

DOCUMENTS

INSTRUCTIFS

VOL. VI

TOUT CONNAITRE

Encyclopédie en couleurs

M CONFALONIERI - Milan, Via P. Chieti, 8 Editeur

Tous droits réservés

BELGIQUE - GRAND DUCHÉ - CONGO BELGE

AGENCE BELGE DES GRANDES EDITIONS S. A.
Bruxelles