

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



1960 /1970, fin d'une époque. La Guadeloupe qui voyage passe du paquebot au *Jet*. La fin du *Colombie*, du *Flandre* et *Antilles*

Jack Caïlachon

Number 183, May–August 2019

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1064939ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1064939ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Caïlachon, J. (2019). 1960 /1970, fin d'une époque. La Guadeloupe qui voyage passe du paquebot au *Jet*. La fin du *Colombie*, du *Flandre* et *Antilles*. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (183), 109–111.
<https://doi.org/10.7202/1064939ar>

1960 /1970, fin d'une époque
La Guadeloupe qui voyage passe
du paquebot au *Jet*.
La fin du *Colombie*, du *Flandre*
et *Antilles*

Jack CAÏLACHON¹

Lorsqu'au sortir du second conflit mondial, la radio commença à se démocratiser en Guadeloupe, certaines annonces empruntèrent alors la voie radiophonique. Ainsi en fut-il des avis d'arrivée et de départ des paquebots transatlantiques que l'on pouvait encore entendre jusqu'à l'extrême fin des années 1960, entre les « avis d'obsèques » et le « disque des auditeurs ». A bien des égards, cette décennie des « sixties » fut rupture et refondation un peu partout dans le monde. L'une de ces ruptures en Guadeloupe aura été le rapide remplacement du transport maritime par le transport aérien de passagers, qui serait de plus en plus massif et fréquent, sur l'axe transatlantique, et serait longtemps « opéré » par la seule compagnie « Air France ».

La *Compagnie Générale Transatlantique* (la Transat), elle aussi, avait été en position dominante sur le même axe, mais maritime, jusqu'à l'arrêt définitif du transport régulier de passagers, en 1973. C'est en effet cette année-là que le *de Grasse*, dernier paquebot de transport régulier de passagers, fit son ultime aller-retour (12 juin/7 juillet) : cela faisait déjà 13 ans que le premier *jet* – un quadriréacteur *Boeing 707* – avait atterri à l'aéroport du Raizet (1960) inaugurant ainsi une ligne aérienne régulière Orly/le Raizet/Orly, et 3 ans (1970) qu'il avait été remplacé par le *jumbo-jet* quadriréacteur *Boeing 747*. Cet article ne s'intéresse pas à ces débuts du transport aérien (à réaction) en Guadeloupe, mais aux dernières années du transport maritime transatlantique régulier de

1. Membre du bureau de la Société d'Histoire de la Guadeloupe.

passagers ; plus précisément à trois noms emblématiques de paquebots que toute personne vivant en Guadeloupe au cours des années 1960 ne pouvait manquer d'entendre à la radio : *Colombie...Flandre...Antilles*.

Lorsqu'elle positionne *Colombie* sur la ligne des Antilles, la *Transat* n'est d'ailleurs pas un nouveau venu sur le marché du transport maritime entre la France et ses outremer coloniaux – puis départementaux à partir de 1946 pour quatre d'entre eux. Elle fut en effet un armateur majeur du convoi d'engagés indiens vers la Guadeloupe, au cours de la première moitié des 35 années que dura l'immigration indienne en Guadeloupe (1854-1889).

COLOMBIE

Quoique construit (en 1931, à Dunkerque) avec l'intention de desservir les Antilles – seul navire construit dans ce but au cours des années 1930 – c'est surtout à partir de 1950 et jusqu'à sa vente, en 1964 à un armateur grec, la compagnie Typaldos, que *Colombie* assurera la desserte régulière de la Guadeloupe. Typaldos serait liquidé en 1968, le navire désarmé en 1970 puis détruit à Barcelone en 1974. Sous pavillon grec, *Colombie* avait été rebaptisé *Atlantic*, puis *Atlantica* et naviguait en Méditerranée.

Avant 1950, *Colombie* avait connu une vie agitée. Il avait, certes, commencé à desservir les Antilles en 1935 mais, très vite, réaménagé en paquebot de croisière, il navigua ainsi – longtemps en mer baltique – jusqu'au début de la seconde guerre mondiale. Transformé en croiseur auxiliaire X10 pendant le conflit, il prend part à la campagne de Norvège en 1940, est désarmé à l'armistice, reprend du service en 1941 pour des rapatriements au départ de la Syrie, puis est saisi, à Bône en 1942, par les Américains et transformé en transport de troupes d'avril à octobre 1943.

Désormais sous autorité américaine, il effectue ensuite du transport de passagers, principalement entre New-York et Glasgow puis, rebaptisé *Adela E. Lutz* et toujours sous autorité américaine, il se métamorphose en navire-hôpital en 1945 avant que les Américains ne le restituent à la Compagnie Générale Transatlantique en 1946. Dans un premier temps, cette dernière continuera à l'utiliser comme tel en Indochine avant de le reconfigurer en paquebot, en 1948/1949, en vue de le positionner sur la ligne des Antilles : 14 années consécutives à partir 1950.

FLANDRE ET ANTILLES

Sister-ships construits après la guerre et spécifiquement pour la ligne des Antilles, (à Dunkerque, en 1949, pour *Flandre* – à Brest, en 1952, pour *Antilles*) ces deux paquebots eurent une vie moins agitée que celle de *Colombie*. *Flandre* fut mis en service en 1952, *Antilles* en 1953.

S'agissant du *Flandre*, la « *Transat* » différa cependant sa mise en service sur la ligne des Antilles jusqu'à 1962 – première année d'exploitation du paquebot *France* – et le positionna sur la desserte de New-York de 1952 à 1962 en remplacement de son vieux paquebot, *de Grasse* qui avait été lancé en 1924. Ces dix années furent émaillées d'incidents techniques et d'immobilisations multiples.

Lorsqu'en 1962, le *France* relaiera le *Flandre* sur la desserte de New-York, ce dernier sera alors repositionné sur celle des Antilles – sa vocation originelle – dont il assurera la desserte pendant cinq ans, avant d'être vendu à l'armateur italien Costa qui le remettra en service, comme paquebot de croisière, sous le nom de *Carla C.* rebaptisé *Carla Costa* en 1986...avant de le revendre à l'armateur grec Epirotiki qui le renomme *Pallas Athéna*. Partiellement détruit en 1994 par un incendie dans le port du Pirée, il sera démoli dans un chantier turc en 1995.

Plus gros paquebot (avec son *sister-ship Flandre*) jamais construit spécifiquement pour les Antilles, *Antilles* s'impose très vite comme le paquebot « haut de gamme » de la Guadeloupe et la Martinique dès son entrée en service en 1953.

A la mission initiale d'*Antilles* d'assurer une ligne régulière maritime de transport transatlantique de passagers au bénéfice de ces deux (encore) nouveaux départements, la « Transat » lui ajoutera une dimension de paquebot de croisière à partir de la fin des années 1950. D'une certaine façon, cette extension de sa mission lui serait fatale puisque c'est au cours d'une croisière, en route vers la Barbade, que, le 8 janvier 1971, *Antilles* sombrera après avoir heurté un récif non signalé à proximité de l'Île Moustique. Le *de Grasse* – ex *Bergensfjord* rebaptisé – remplacera *Antilles*, mais pour peu de temps : il effectuera son dernier voyage de et vers la Guadeloupe en 1973.

En 1973, le « 747 » avait déjà remplacé le « 707 » et le paquebot ne pouvait plus résister au *Jet* sur les lignes régulières de longue distance. La circulation transatlantique des personnes changea alors d'échelle et ainsi s'acheva, en 1973, l'histoire du transport maritime au long cours de passagers, de et vers la Guadeloupe.

Article principalement documenté à partir de http://www.frenchlines.com/ship_fr_2.php