Brest, port de désarmement des liberty ships

D'avril à août 1962, **quatre liberty ships gagnent le port de Brest pour y être désarmés** . Après vingt ans de bons et loyaux services passés à naviguer pour le compte d'armateurs français, le Verdon, le Courseulles, l'Avranches et le Saint-Lô sont rendus à l'Etat.

Construits à partir de 1941 par les Etats-Unis, **les liberty ships furent utilisés pour transporter vers l'Angleterre le matériel nécessaire à la libération de l'Europe**. Avec près de 1300 navires de charge coulés en 1941, la conception de masse d'un navire simplifié au maximum apparaissait comme la solution idéale pour palier à ce manque.

Basé sur un modèle unique, ces bateaux sont élaborés à partir de différents modules construits dans les usines des villes et acheminés vers les chantiers de constructions des côtes pour y être assemblés. 130 cales réparties entre 17 chantiers se partagèrent ainsi la construction des liberty durant la période du conflit qui engagea les Etats-Unis. La conception standardisée permit de lancer 2710 navires de 1941 à 1945, avec une moyenne de construction de deux mois par navire et même un record de 4 jours et 15 heures pour le Robert E. Peary en novembre 1942.

A la fin de la guerre, près de 2500 bâtiments pour la plupart pratiquement neufs s'entassent dans les mouillages des côtes américaines. L'Europe en reconstruction a de son côté un important besoin en navires de fret. En effet, le tonnage de la flotte de commerce française qui était de 2 800 000 tonneaux en 1939 n'est plus que de 900 000 tonneaux en 1945. A la même époque, le tonnage américain s'élève à 56 800 000 tonneaux !

Il apparaît dès lors évident que cette flotte immobilisée peut s'avérer utile dans les pays en reconstruction. C'est ainsi qu'en 1945 les États-Unis mettent en vente 500 unités sur le marché mondial. En 1946, le gouvernement français se porte acquéreur de 75 de ces liberty avec la signature des accords Blum - Byrnes. Le prix d'une unité fut fixé à 550 000 dollars, soit trois fois moins que le coût de production. Les livraisons s'échelonnèrent de 1946 à 1947. Chaque liberty devenu Français se vit attribuer le nom d'un port martyr (puis d'une ville) de la guerre. Après la prise en charge du dernier liberty en 1947, le tonnage français remonta à 2 100 000 tonneaux.

Débarrassés de leur matériel militaire, les 75 liberty français sont repeints aux couleurs des compagnies maritimes qui en assurent la gestion. Utilisés principalement pour le tramping et le transport du bois, ils furent remplacés au gré des nouvelles mises en service entre 1960 et 1968, et rendus à l'Etat dans les ports militaires, ce qui explique la présence de quatre d'entre eux à Brest. Si pour le Verdon et le Courseulles, Brest fut la dernière escale avant le chantier de démolition, l'Avranches et le Saint-Lô continuèrent à naviguer durant quelques années pour le compte d'armateurs étrangers. En 1971, le Pont-l'Evêque, dernier liberty naviguant sous pavillon français, était démoli, marquant la fin de l'aventure entre la France et ce navire historique.

Plan du Liberty Ship Avranches (1947)

© Collection French Lines. Tous droits réservés.

Fichier
Plan du liberty ship Avranches (© Collection French Lines. Tous droits réservés). (.pdf - 4.39 Mo)

Caractéristiques des Liberty Ship

Avranches (ex Tecumseh)

- FL001513. Le cargo de type liberty-ship Avranches (CGT 1946-1962) à quai. © Collection French Lines. Tous droits réservés.

Nom : Avranches (ex Tecumseh)
- **Type :** Liberty-Ship
- **Construction :** Richmond, Californie Chantier : Richmond Shipbldg. Corp

- **Entrée dans la flotte :** 1943 pour l'U.S Shipping war administration
- **Matériau :** Acier
- **Longueur hors tout :** 134,5 m
- **Maître-bau :** 17,37 m
- **Moteur :** à pilon, triple expansion 3 cylindres
- **Puissance :** 2500 chevaux
- **Vitesse :** 11 noeuds
- **Jauge brute :** 7176 tonneaux
- **Port en lourd :** 10 432 tonnes
- **Armateurs et affectations :** U.S Shipping war administration (1943-1946). Compagnie Générale Transatlantique (1946-1956). Réquisitionné par le gouvernement français lors de la crise du Canal de Suez (1956). Compagnie Générale transatlantique, transport de voiture à destination des Etats-Unis (1957-1960). Rendu à l'Etat (1962). Société Navale Caennaise (1964-1967). Passe sous pavillon panaméen pour le compte de la Transatlantica de Navigacion SA, rebaptisé "Avranchoise" (1967-1970).
- **Démolition :** 1970 à Split, Yougoslavie

Courseulles (ex W.M Hays)

- FL001224. Le cargo de type liberty-ship Courseulles (CGT 1947-1948) en mer. © Collection French Lines. Tous droits réservés.

Nom : Courseulles (ex W.M Hays)
- **Type :** Liberty-ship
- **Construction :** Richmond, Californie
- **Chantier :** Permanente Metal Corp
- **Entrée dans la flotte :** 1944 pour l'U.S Shipping war administration
- **Matériau :** Acier
- **Longueur hors tout :** 134,5 m
- **Maître-Bau :** 17,37 m
- **Moteur :** à pilon, triple expansion 3 cylindres
- **Puissance :** 2500 chevaux
- **Vitesse :** 11 noeuds
- **Port en lourd :** 10800 tonnes
- **Jauge brut :** 7200 tonneaux
- **Armateurs et affectations :** U.S Shipping war administration (1944-1946). Compagnie Générale Transatlantique (1947-1948). Messageries Maritimes, lignes d'Extrême Orient, d'Indochines, Indes et Océans Indien (1948-1959). Delmas Vieljeux, ligne côte d'Afrique Occidentale (1959-1961). Société Maritime Nationale, Tramping internationnal (1961-1962).
- **Démolition :** 1963 à Hambourg

Saint-Lô (ex J. Buchanan)

- Le Saint-Lô à quai. © Collection French Lines. Tous droits réservés.

Nom : Saint-Lô (ex J. Buchanan)
- **Type :** Liberty-ship
- **Construction :** Los Angeles
- **Chantier :** California Shipbuilding
- **Entrée dans la flotte :** 1943 pour l'U.S shipping war
- **Matériau :** Acier
- **Longueur hors tout :** 134,5 m
- **Longueur entre PP :** 126,79 m
- **Maître-bau :** 17,37 m
- **Moteur :** à pilon, triple expansion 3 cylindres
- **Puissance :** 2500 chevaux
- **Vitesse :** 11 noeuds
- **Port en lourd :** 10972 tonnes
- **Jauge brut :** 7176 tonneaux
- **Armateurs et affectations :** U.S Shipping war administration (1943-1947). Compagnie Générale Transatlantique (1947-1962). Vendu par l'Etat Français en 1963, passe sous pavillon panaméen et rebaptisé "Athenian" (1963-1967). Passe sous pavillon chypriote et rebaptisé "Glee" (1967-1969).
- **Démolition :** 1969 à Shanghaï

Verdon (ex Victor Herbert)

- **Nom :** Verdon (ex Victor Herbert)
- **Type :** Liberty-ship
- **Construction :** Panama City, Floride
- **Chantier :** J.A Jones
- **Entrée dans la flotte :** 1943 pour l'US shipping war
- **Matériau :** acier
- **Longueur hors tout :** 134,5 m
- **Longueur entre PP :** 126,79 m
- **Largeur :** 17, 37 m
- **Moteur :** à pilon, triple expansion 3 cylindres
- **Puissance :** 2500 chevaux
- **Vitesse :** 11 noeuds
- **Port en lourd :** 10 380 tonnes
- **Jauge brut :** 7254 tonneaux
- **Armateurs et affectations :** U.S Shipping war administration (1933-1945). Delmas Vieljeux, ligne Europe du Nord / côte d'Afrique occidentale (1946-1948). Compagnie des Transports Océaniques, tramping internationnal (1948-1952). Messageries Maritimes , Extrême Orient (1952-1956). Réquisitionné par le gouvernement français lors de la crise du Canal de Suez (1956). Messageries maritimes, ligne Océan Indien (1957-1962).
- **Démolition :** 1963 à Hambourg

Retourner à la frise chronologique

FL001224© Collection French Lines. Tous droits réservés.

Etat Des Lieux Du Liberty Ship Verdon

Rapport de mer

Pour en savoir plus sur les liberty ships, vous pouvez consulter les cotes suivantes en salle de lecture à Quimper : 1694 W 24 à 28

Pour obtenir le détail de ces cotes, nous vous invitons à consulter le **répertoire méthodique Affaires maritimes**.