



La lettre d'infos

L'année 2023 s'achève tristement pour le Musée, par le décès de son fondateur Marcel Jaffry. Nous lui rendons hommage ci-après. Mais une année nouvelle commence, et il nous appartient de garder haute la flamme allumée par Marcel...Et d'abord, que cette année soit pour vous et ceux qui vous sont chers pleine de joies, de réussite et de santé !

Le programme de l'année n'est pas complètement finalisé, mais, outre notre participation habituelle aux événements organisés par les associations amies, les orientations suivantes se dégagent :

- Dans le cadre de la démarche prévue par la Municipalité, nous présenterons à l'Inscription maritime une exposition temporaire sur le 80^e anniversaire de la Libération. L'évènement a déjà fait l'objet de divers documents, célébrations et autres. Nous solliciterons leurs auteurs, dont beaucoup nous sont proches, pour mettre en valeur les différents points forts de ce thème.
- Nous poursuivrons en 2024 le partenariat commencé l'an dernier avec la Société Française d'Histoire Maritime. Nous présenterons fin avril une conférence de Jacques de Certaines sur la Marine de Richelieu et de Colbert, période centrale de l'histoire maritime du pays, et du Cap.
- La situation de la pêche ne peut pas nous être indifférente. Nous pensons organiser différents débats et projections sur cette thématique.
- Nous poursuivrons enfin le recours systématique aux media informatiques, en poursuivant la construction d'un site internet complet et moderne, et par notre Lettre d'informations.

Au programme de celle d'aujourd'hui, après l'hommage à notre ami Marcel, Jacques Kérouédan évoquera sa première traversée de l'Afrique vers la France à bord de l'un de ces liberty-ships, dont nous parlions dans le précédent numéro, et dont il nous racontera le parcours .

Bonne lecture.



Marcel Jaffry nous a quittés

Notre grand ami Marcel Jaffry, fondateur du Musée, s'est éteint à la fin de l'année 2023. Toute l'équipe se joint à moi pour adresser à son épouse et à toute sa famille nos affectueuses condoléances.

Marcel est né en 1943 de parents audiernais. Il nous parlait volontiers de la connaissance et du goût des choses de la mer qu'il en avait acquis ... Marcel fait ses études secondaires à Châteaulin, et ses classes préparatoires au lycée de Kérichen à Brest. Puis il intègre l'École navale en 1965. Pendant sa carrière, il alterne les postes embarqués sur les sous-marins nucléaires, les navires de surface, et en état-major à terre. En 1990, il est nommé capitaine de vaisseau, et affecté en 1994 au commandement de la Marine en Nouvelle Calédonie; il termine sa carrière comme major général du port de Lorient. Il est promu au grade d'officier de la légion d'honneur en 1999.

Avant même sa retraite en 2002, le Musée maritime prend place dans ses préoccupations : à la fin des années 1990, il organise, avec d'autres passionnés, différentes manifestations de mise en valeur du patrimoine maritime local ; en particulier, sous le titre Mémoires du Cap, des expositions sur le thème des naufrages.

Jean-Paul Coatmeur, maire de l'époque, apporte d'emblée un soutien déterminant à la démarche, notamment par la mise à disposition des locaux de l'ancien hospice d'Audierne. Après diverses discussions, les bonnes volontés s'organisent dans l'Association Fortunes de Mer, dont Marcel prend la présidence, et qui devient en 2005 l'Association des Amis du Musée maritime du Cap Sizun.

La vision de l'Association est globale : c'est toute l'histoire maritime d'Audierne et du Cap Sizun, depuis la nuit des temps, qu'elle entend raconter et promouvoir : préhistoire du territoire, expéditions maritimes de la fin du Moyen Âge, défense des côtes au XVIII^e siècle, guerres mondiales...

Bien entendu, l'histoire des pêches et des industries qui y sont liées, de même que la recherche de la sécurité en mer par le sauvetage et la signalisation maritime, occupent une place centrale dans ces réflexions.

La vie des pêcheurs, celle des femmes du Cap, celle des marins-paysans, celle des marins de l'État et du commerce est enfin largement mise en valeur.

L'équipe va rassembler les dons et prêts d'objets des membres et sympathisants, et en organiser la présentation dans les locaux de l'ancien hospice, toujours sous les yeux bienveillants de notre municipalité. Dans les années 2010, un don financier important permet au Musée de reprendre à fond ses présentations, sous la forme d'une quarantaine de panneaux extrêmement documentés.

Le travail muséographique proprement dit est complété en été par d'importantes expositions temporaires sur lesquelles Marcel et l'équipe s'investissent beaucoup, car elles leur permettent de diversifier les thèmes abordés :

Abris du Marin (2003), Anita Conti (2004), vaisseaux de pierre (2005), communications en mer (2006), signalisation maritime (2007), le Raz de Sein, (2008), le sauvetage (2008 et 2009), archéologie sous-marine (2011), naufrages (2012)...

L'Association s'emploie aussi à organiser des conférences, débats, projections, à participer aux Journées du Patrimoine et autres manifestations organisées par les associations amies, à présenter des textes dans diverses publications. Elle organise des cours de matelotage, pour les jeunes et les moins jeunes ; et Marcel en sera l'un des professeurs les plus assidus ...

En 2012, Marcel Jaffry quitte la présidence de l'Association. Mais il y reste très actif jusqu'en 2021, où la maladie le contraint à cesser ses activités.



Histoire du liberty-ship *La Rochelle*

Au mois de juillet 1962, le jeune Jacques Kérouédan, âgé de douze ans est embarqué comme passager par ses parents, qui résident à Dakar, sur le navire *La Rochelle* en escale à Dakar.

À cette époque les contrats de travail proposés en expatriation pour les parents sont de 2 ans avec 4 mois de congés en métropole.

Les congés scolaires durent alors environ 3 mois au Sénégal. Les parents de Jacques ont donc décidé d'envoyer leur fils rejoindre ses grands parents en France, le temps de ses vacances.

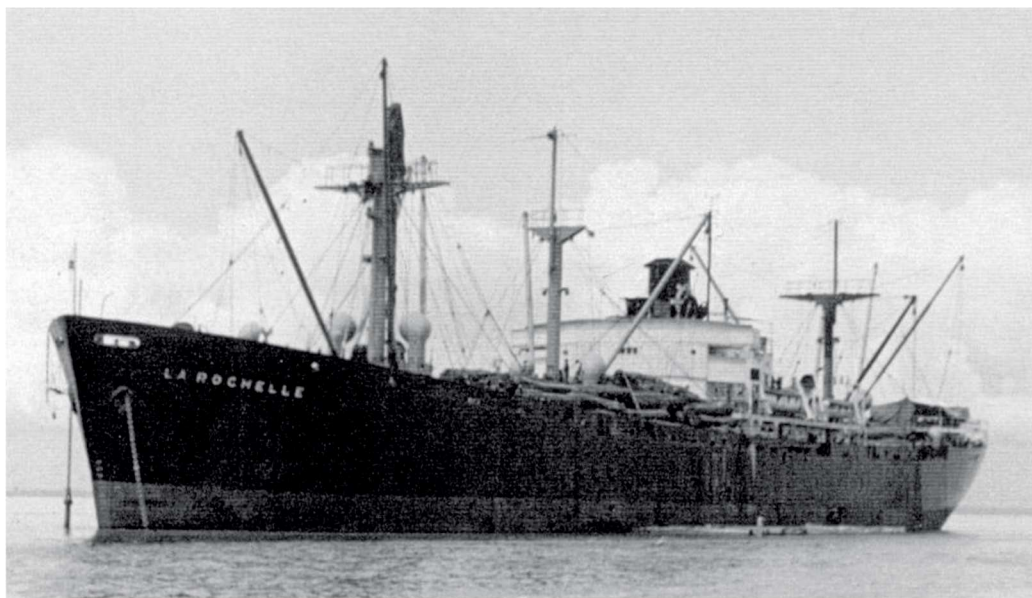
Le moyen de transport retenu par les parents est donc ce cargo de type liberty-ship de la Compagnie Delmas-Vieljeux, le *La Rochelle*, qui doit rejoindre le port de Bordeaux pour débarquer sa cargaison de grumes. L'embarquement a été autorisé par la Compagnie Delmas-Vieljeux et le commandant du cargo.

Un deuxième passager, la fille du pasteur principal de Dakar, prend également place à bord.

Le voyage dure une dizaine de jours, la vitesse du navire étant de 9 à 10 nœuds. Pendant le voyage, le jeune Jacques Kérouédan s'initie aux métiers de marin à la passerelle et dans la machine, chapeauté par le 1er lieutenant et le chef mécanicien.

À la passerelle, il est initié au travail sur les cartes marines (tracé et suivi des routes et corrections des cartes) ainsi qu'à la conduite du navire (tenue de la barre à la place de l'autopilote); À la machine, le chef mécanicien lui fait connaître les principaux dispositifs de propulsion et la façon de travailler le fer en participant à la construction d'un banc de jardin.

À Bordeaux, Jacques Kérouédan est récupéré par son grand-père maternel et tous les deux rejoignent la Bretagne en train.



Liberty-ship *La Rochelle* sur la cote africaine au début de sa carrière à Delmas-Vieljeux.

Lancé en janvier 1943...

... à la Permanent Metals Corporation, yard numéro 2, à Richmond, Californie, le *Samuel de Champlain* (futur *La Rochelle* sous pavillon français) navigue sur les deux océans, Atlantique et Pacifique. À la fin du printemps 1945, un équipage français arrivé fin juin à New York doit le prendre en charge ; ce navire fait partie des treize liberty-ships américains frétés « coque nue », à cette époque charnière. L'état-major comprend en particulier cinq officiers de la Société navale Delmas-Vieljeux.

Le navire ayant pris du retard lors de son dernier voyage sous pavillon encore américain, les Français n'en prennent possession que le 13 août 1945. La prise en charge, la passation des services, l'embarquement en catastrophe des vivres et provisions s'effectuent en moins d'une journée et, à 16 heures, le *Samuel de Champlain* battant pavillon français appareille pour Pensacola, en Floride, où il embarquera 940 tonnes de charbon à destination d'Alger et de Tunis.



Liberty Ship Samuel de Champlain mouillé à Richmond, Californie, aux Etats-Unis

Le navire a toujours ses canons et leurs servants, car la guerre avec le Japon n'est pas terminée au moment de la prise en charge.

Mi-septembre, durant la traversée de l'Océan vers l'est, l'arbre intermédiaire du système propulsif (entre la machine et l'arbre porte-hélice) se brise soudainement. Voilà le liberty-ship immobilisé! Un autre liberty-ship américain, qui, lui aussi, transporte du charbon pour Alger et suit la même route que le *Samuel de Champlain*, le prend en remorque et le conduit (au bout de deux jours) à Ponta Delgada, aux Açores.

Les tractations avec les autorités portugaises, les Transports maritimes français, la compagnie Delmas-Vieljeux, la War Shipping américaine, durent des semaines.

Cependant, le 3 octobre, le charbon de la cargaison s'enflamme spontanément... Or, le cargo transporte aussi des munitions. On noie la cale avant, mais le feu prend aux cales arrière. Alourdi par l'eau, le bateau à quai s'enfonce au-delà de sa ligne de flottaison.

Finalement, le chargement doit être allégé de 2 000 tonnes de charbon pour que le liberty-ship retrouve ses marques et puisse être remorqué jusqu'à La Pallice en France. Cela se fera grâce au remorqueur de sauvetage américain *Black Rock*, stationné à... Casablanca.

Arrivé dans les eaux territoriales françaises, le convoi *Black Rock/Samuel de Champlain*, qui avance parfois à un ou deux nœuds seulement dans le mauvais temps, doit éviter les zones où les Allemands ont mouillé des mines flottantes. Le 16 décembre, les deux navires se trouvent à la hauteur

de... Brest, où il existe, sur les cartes américaines, un "passage" dans les champs de mines de la zone côtière dangereuse; puis, ils descendent lentement vers le sud, vers La Pallice.

Mais le temps se gâte...Le 23, le *Samuel de Champlain* est mouillé à hauteur de l'Ile de Ré. Dans la nuit, par une forte tempête, les chaînes cassent et le navire dérive vers la côte. L'équipage se prépare à évacuer. Le remorqueur ne peut rien faire. Alors qu'il va se jeter sur les brisants, la renverse de courant propulse le liberty-ship in extremis vers la passe. Le jour de Noël, dans l'après-midi, le cargo entre dans le port de La Pallice.

Déchargé, caréné, réparé, il repart en mars 1946. L'équipe des canonnières a débarqué. En se rendant de Cardiff à la Nouvelle-Orléans, le *Samuel de Champlain* connaîtra une autre panne : des avaries aux deux chaudières l'obligeront à faire une escale de trois semaines aux Bermudes. L'un des buts du voyage est le port de Texas City, pour y débarquer les canons.

Quant aux munitions, elles seront immergées dans le golfe du Mexique, sur ordre de l'US Navy.

Fin 1946, le cargo est définitivement cédé à la France et fera toute sa longue carrière à la Delmas-Vieljeux, sur la côte occidentale d'Afrique sous le nom de *La Rochelle*.



Samuel de CHAMPLAIN
Gouverneur du CANADA
et fondateur du Québec
1567-1635

Le 20 avril 1954, il heurte l'écluse Watier en arrivant à Dunkerque. La porte avant de l'écluse est immobilisée pendant une heure.



Sister-ship du remorqueur américain *Black Rock*

Arrivé fin mai 1967 à Nantes pour être désarmé, il est baptisé *Jupiter* (pavillon chypriote) pour son dernier voyage à estimation de Taiwan où il doit être démolí, ce qui lui advient en mars 1968 à Kaohsiung.

En cours de route, le 17 octobre, il avait chargé à Cardiff de la ferraille, comme on le fait couramment pour rentabiliser un tel voyage.

Caractéristiques des liberty-ships

La Société Delmas-Vieljeux a armé dix de ces navires liberty-ships : les *La Rochelle*; *La Pallice*; *Rocheport*; *Royan*; *Verdon*; *Bernières*; *Argentan*; *Colmar*; *Pont l'Evêque* et *Port en Bessin*.

Leurs caractéristiques principales étaient les suivantes :

Longueur hors tout : 134,71m
Largeur hors membrure : 17,37m
Creux sur quille : 11.37m
Port en lourd : 10844 t
Déplacement en charge : 14498 t.

Machines : deux chaudières Babcock & Wilcox, fournissaient la vapeur surchauffée à une machine alternative à triple expansion, dont la puissance (environ 2500 ch.) semblait faible par rapport à la taille du navire.

C'est probablement grâce aux qualités hydrodynamiques de sa carène que ce navire,, malgré sa faible puissance propulsive, transportait ses 10.000 tonnes de fret à la vitesse de 10.5 nœuds.

La vitesse de 11 nœuds que l'on trouve sur certains ouvrages est en fait la vitesse aux essais, donc un peu exceptionnelle.

Ces machines avaient été construites par la société Harrisburg Machinery Corporation à Harrisburg en Pennsylvanie. La grande faiblesse de ces cargos, au-delà de leur vitesse lente, était, particulièrement dans les premiers temps de leur construction, la médiocre solidité des coques ; elles furent peu à peu renforcées par une ceinture d'acier (visible sur ce modèle).

Le cargo *La Rochelle* fut ainsi lancé en 1943 à la Permanent Metals Corporation sous le nom de *Samuel de Champlain*, à Richmond, en Californie. En 1945 il fut frété par la Société navale Delmas-Vieljeux, qui l'acheta en 1946. Il fit carrière sur la côte occidentale d'Afrique, jusqu'à son désarmement en 1967.

Il fut souvent employé pour le transport de gumes, comme en témoignent les logements spécifiques, visibles à la poupe, destinés aux ouvriers chargeurs de grumes africains, les *crewmen*.

Jacques Jérrouédan

