



## L'épopée des Liberty Ships

Christian Cottet, de l'Académie de Marseille, juin 2017

### Introduction

Les Liberty Ships étaient des navires de charge construits aux Etats Unis pendant la deuxième guerre mondiale. Bien que de conception britannique, ils ont été adaptés par les Américains dans un souci de construction simple, bon marché, facile et rapide. Dérivés des navires commandés aux chantiers américains pour remplacer les navires torpillés par les sous marins allemands, ils ont été construits pour la flotte américaine et pour des contrats prêts-bails au profit des britanniques. Ils ont symbolisé la capacité de production américaine : 2 751 exemplaires sont sortis de 18 chantiers répartis sur les côtes est et ouest des Etats Unis entre 1941 et 1945. C'est de loin la plus grande série de navires identiques jamais produite. L'immense effort consenti pour les livrer, le nombre hallucinant de bateaux sortis des chantiers et le fait qu'un très grand nombre d'entre eux ait largement survécu au-delà des cinq années d'exploitation pour lesquels ils étaient prévus, tout cela mérite d'être évoqué.

### Les origines

En 1940, le gouvernement britannique commande 60 navires de charge à vapeur à des chantiers américains pour remplacer les pertes dues à la guerre. Ces navires, dits de la classe « Océan », étaient simples, de bonne taille pour l'époque, propulsés par une machine alternative à vapeur d'un concept largement obsolète, mais fiable, peu onéreuse, facile à produire et à utiliser. Il était prévu des chaudières chauffant au charbon, compte tenu du fait que les britanniques disposaient de mines de charbon mais pas de champs de pétrole. Ces navires, d'une longueur d'environ 130 mètres, devaient transporter plus de 10 000 tonnes de marchandises. Ces choix étaient basés sur un type de navire construit en série depuis longtemps par les chantiers Thompson et Fils, de Sunderland, dont l'aboutissement était le *Dorrington Court*, lancé en 1938. Le premier de la série, l'*Ocean Vanguard* fut lancé le 16 août 1941.

Ces plans britanniques ont été modifiés par la Commission Maritime des Etats Unis, d'une part pour les rendre conformes aux règlements et aux usages américains, mais aussi pour diminuer les coûts et les temps de construction. La version américaine devait être désignée comme suit : « **EC2-S-C1** » EC pour Emergency Cargo ; « 2 » pour un navire d'une longueur comprise entre 120 et 140 mètres à la flottaison ; « S » pour Steam Engine ; « C1 » pour définir

les nouvelles modalités de construction. Ces nouvelles modalités définissaient le remplacement de la plus grande partie du rivetage par la soudure, et celui des chaudières à charbon par des chaudières à pétrole.

La commande de 60 unités fut alors passée à un conglomérat industriel connu sous le nom de « Six Compagnies », dirigé par Henry J. Kaiser, et les plans entérinés par le « *Merchant Marine Act* ».

Dès le 27 mars 1941, le nombre de navires commandés fut modifié pour passer à 200 par un avenant au contrat de *Prêt-Bail (lend lease)* puis de nouveau augmenté en avril pour être fixé à 306. La loi *Lend lease* votée par le Congrès en mars 1941, sous l'impulsion du président Roosevelt, affirmait la volonté des Etats Unis d'être l'arsenal du monde libre : elle mettait en œuvre une aide au financement de ces navires par la Grande Bretagne.

### Le programme de construction

L'entrée en guerre des Etats Unis après l'agression de Pearl Harbour le 7 décembre 1941 allait provoquer la décision d'étendre la construction de ce type de navire à la marine américaine. Pour faire face à la demande, compte tenu des énormes besoins de transport, la machine industrielle s'est alors mise en route.

Il a d'abord fallu construire des chantiers navals, les entreprises existantes étant en nombre insuffisant pour faire face au programme. Acquisition des terrains, construction des cales et des ateliers, formation des ouvriers, choix des procédés de construction, tout est ensuite allé très vite.

Le premier chantier a commencé à produire à Richmond, dans la baie de San Francisco, suivi par d'autres un peu partout sur les côtes est et ouest, de la Californie à Vancouver et du golfe du Mexique (Mobile, Alabama) aux provinces maritimes canadiennes. Au total, 18 chantiers comportant jusqu'à douze cales de lancement, ont produit en tout 2 751 navires de ce type, réalisant ainsi le modèle de navire le plus produit au monde.

Le nom de **Liberty Ship** a été donné à ces unités par le président Franklin Roosevelt qui en lançant le programme a évoqué la phrase de Patrick Henry, héros de l'indépendance américaine : « *Give me liberty or give me death* » Le premier Liberty allait d'ailleurs s'appeler *Patrick Henry*. Par la suite, alors que le projet lui était présenté, le président qualifia ces navires de « *ugly ducklings* » tellement il les trouvait laids.

Il était nécessaire de produire rapidement ces navires à des coûts aussi réduits que possible. Il fut donc décidé d'utiliser la soudure et non plus le rivetage comme procédé de construction, ce dernier, éprouvé, prenant trop de temps. Mais ce procédé était jusque là peu employé et des doutes persistaient quand à sa solidité. La première phase de ce gigantesque chantier fut

donc de former les ouvriers soudeurs. Un potentiel de main d'œuvre énorme était disponible aux Etats Unis et les volontaires commencèrent à affluer de tous les coins du pays. Cependant, après l'entrée en guerre fin décembre 1941, cette main d'œuvre commença à se tarir au profit des forces armées, ce qui provoqua l'embauche d'un grand nombre de femmes qui se sont révélées tout aussi performantes que les hommes.

Par ailleurs, pour la première fois fut mise en œuvre l'ingénierie systémique de la construction modulaire.

La coque se compose d'une partie centrale à laquelle s'ajoutent la proue (l'avant) et la poupe (l'arrière). Cette méthode permettait des variantes, car ces navires n'étaient pas tous identiques. De nombreuses variantes ont vu le jour. Il était ainsi possible de produire un navire plus long en ajoutant une section dans la partie centrale, sans autre modification.

Plusieurs de ces navires furent envoyés naviguer afin d'expérimenter leur solidité : dans des zones de mauvais temps, de grands froids, etc. Il eut quelques déceptions matérialisées par des fractures, mais relativement peu nombreuses, et le concept fut validé.

La construction, qui avait pu prendre tout au début jusqu'à trois mois, accéléra jusqu'à environ deux semaines en moyenne. Les tentatives d'établir des records faisaient peser un risque de travail bâclé, c'est pourquoi l'administration décida d'en achever un très vite pour régler ce problème de record.

Le *Robert E. Peary* fut ainsi lancé 4 jours 15 heures et 29 minutes après la pose de sa première tôle. Record absolu.

### Les caractéristiques

Type et classe : navire de charge **EC2-S-C1** : le Liberty Ship de base

Port en lourd : 10 856 t

Déplacement : 14 474 t

Longueur : 134,57 m

Largeur : 17,37 m

Tirant d'eau : 8,50 m

Propulsion : Machine alternative à vapeur à triple expansion ;

Deux chaudières Babcock & Wilcox à mazout ;

Une hélice à 4 pales de 5,50 m de diamètre.

Puissance propulsive : 2 500 cv à 76 t/m

Vitesse : 11 nœuds (par beau temps, coque propre)

Rayon d'action : 23 000 nautiques

Armement : Un canon de 5 pouces sur la dunette ;  
Un canon de 3 pouces sur le gaillard ;  
8 canons de 20 mm antiaériens.

Equipage : 81 hommes dont 36 canonniers de la Garde Armée

### Autres versions

Le **Z-ET1-S-C3** est un Liberty doté de citernes pour le transport en vrac du pétrole, mais dont l'aspect extérieur, identique au Liberty de base, ne le désigne pas comme un pétrolier, donc n'en fait pas une cible privilégiée des sous-marins et des avions ennemis. Ils sont équipés de salles de pompes et compartimentés en 9 tranches de citernes réparties bâbord et tribord. Les mâts et mâts de charge ne servent qu'au décor pour tromper l'ennemi.

Certains ont transporté des avions en pontée en plus de leur cargaison liquide précieuse, d'autres ont été transformés en transport d'eau pour les besoins des troupes.

Après la guerre, ces navires seront transformés en cargos classiques, d'où l'utilité des mâtures et des cornes de charge.

Le **EC2-S-A-AW1** est un Liberty charbonnier. Ces navires, construits à partir de 1944 par le chantier *Delta Shipbuilding Company*, avaient une silhouette différente, avec un château milieu et un château arrière abritant les logements des officiers mécaniciens, le système propulsif étant situé tout à l'arrière. Ils disposaient d'une puissance un peu supérieure pouvant donner 1 ou 2 nœuds de plus.

Le **Z-EC2-S-C5** est un transport d'avions conditionnés en conteneurs.

Le **Z-EC2-S-C2** est un transport de chars d'assaut.

D'autres sont transformés en transports de troupes avec des aménagements particuliers. Ils pouvaient emporter jusqu'à 600 hommes.

Quelques uns ont été transformés en navires hôpitaux. Ils recevaient alors des superstructures les faisant ressembler à des paquebots et pouvaient accommoder jusqu'à 600 blessés.

### Autres types de navires

D'autres navires sont venus compléter la gigantesque flotte des Liberty Ships. Comme les Liberties étaient plutôt lents et offraient une cible facile pour les sous-marins allemands et japonais, l'US Maritime Commission proposa au gouvernement l'idée de navires plus rapides.

### Les Victory Ships VC2-S-AP1

Par rapport aux [Liberty Ships](#), déjà construits en très grande quantité, les Victory représentaient une grande avancée, notamment une vitesse de 15 à 17 nœuds contre 11 pour les Liberty et un rayon d'action plus élevé. La vitesse accrue leur permettait de mieux échapper aux sous-marins allemands ; elle était atteinte en remplaçant la [machine à vapeur](#) alternative à triple expansion des Liberty par des moteurs plus puissants, comme des machines à vapeur type Lenz, des turbines à vapeur ou des moteurs Diesel, pour une puissance comprise en 6000 et 8500 chevaux (4,5 à 6,2 MW). La plupart utilisaient du [fioul lourd](#) comme carburant, quoique certains navires canadiens purent utiliser à la fois du pétrole et du charbon.

Leur [coque](#) était également renforcée, en raison de fractures subies par certains Liberty Ships. L'espacement des renforts longitudinaux fut porté à 914 mm (contre 762 mm) afin d'améliorer la flexibilité de la coque et sa ductilité. Les Victory étaient également un peu plus grands. Leur apparence était modifiée par leur [étrave](#) plus verticale et légèrement courbée et leur arrière de croiseur. 543 navires de ce type ont été construits, dans six chantiers, sans que la construction des Liberty n'en soit affectée.

Caractéristiques :

Longueur : 139 m.

Déplacement : 15 200 t.

Largeur au maître : 19 m.

Port en lourd : 10 600 t.

Tirant d'eau max : 7,60 m.

Puissance : 5 500 à 8 500 cv

Equipage : 62 civils, 28 militaires

Vitesse : 15 à 17 nœuds

Armement identique à celui des Liberty Ships.

Les **pétroliers T2-SE-A1**, construits selon les mêmes principes que les Liberty étaient assez différents.

Longueur : 152,7 m

Largeur : 20,7 m.

[Déplacement](#) : 21 100 tonnes.

[Port en lourd](#) de 15 850 t

Leurs turbines à vapeur de 12 000 [chevaux](#) entraînaient une [hélice](#) unique par l'intermédiaire d'un générateur et d'un moteur électrique (propulsion turbo électrique). Vitesse 15 nœuds.

Les **T2-S-A2** étaient une variante un peu plus importante et un peu plus puissante.

En tout, environ 500 de ces navires ont été construits.

### Les équipages

Construire cette immense flotte de Liberty Ships était une chose, mais y mettre des hommes, des équipages, particulièrement des officiers compétents, en était une autre. Sans équipages, tous ces navires étaient inutiles. Armer tous ces navires fut un effort considérable mais peu connu.

En 1940, la marine marchande des Etats Unis était constituée d'environ 65 000 hommes qui servaient l'ensemble de la flotte, des paquebots jusqu'aux remorqueurs. En 1943, cet effectif avait augmenté jusqu'à 85 000, pour atteindre à la fin de la guerre, en août 1945, un maximum de 250 000 hommes. Qui étaient ces hommes, d'où venaient-ils, comment étaient ils formés ?

Les marins de commerce de l'époque de la guerre venaient de tous les horizons et tous les coins des Etats Unis et de quelques pays alliés. Des volontaires trop jeunes pour s'engager aussi bien que des hommes trop vieux pour être enrôlés dans les forces armées ont trouvé dans la marine marchande, moins regardante, une possibilité de participer à l'effort de guerre. La plupart étaient moins motivés par les soldes élevées que par leur souhait de participer à l'effort de guerre.

Au début de la guerre, il persistait une poignée de marins expérimentés sur chaque navire mais plus tard, il y eut tellement de nouvelles unités construites qu'il devint rare qu'une douzaine d'hommes y embarquent avec plus d'un ou deux voyages à leur actif. La marine marchande engageait des milliers d'hommes âgés de 16 à 50 ans qui n'avaient même jamais vu un navire avant d'arriver dans un des nombreux centres de formation où on leur enseignait quelques rudiments. En l'espace de six semaines, nos néophytes se retrouvaient sur un navire en partance.

L'administration de la marine marchande ouvrit d'immenses centres de formation, le plus important à New York, mais aussi en Floride, en Californie. Des Liberty Ships étaient également utilisés comme navires école. On y apprenait tous les métiers, du matelotage à la mécanique en passant par la cuisine et le maniement des canons, sans oublier la signalisation et la navigation.

En tout, plus de 270 000 apprentis marins ont ainsi été formés, dont 10 000 officiers entre 1942 et 1945. Des cours de perfectionnement accélérés permettaient à des matelots ou des graisseurs de devenir officiers : 23 000 marins ont ainsi été transformés.

De plus, il était procédé à un recrutement extraordinaire de retraités volontaires pour reprendre du service. Percy Evans, qui avait été chef mécanicien pendant la première guerre a de nouveau embarqué dans cette fonction en 1942 à 70 ans, un commandant avait 76 ans, tandis que sur un autre navire le Cdt avait 22 ans, son second 21 ans et un de ses lieutenants 20 ans. Ces cas de figure étaient fréquents. De nombreuses femmes ont également servi sur ces navires.

La difficulté était d'armer les navires avec un minimum de marins compétents, car compléter au nombre requis un équipage était une chose, mais encore fallait-il naviguer en convoi, dans la brume, la nuit, ou savoir maîtriser une manœuvre pour se dérober, ce qui était différent, ne serait-ce que trouver sa route partout dans le monde. Finalement, en gros, les navires arrivaient à bon port, non sans incident. Les nouveaux marins, confrontés à la dure réalité de la mer, de la menace et du combat, apprenaient vite.

A mesure que les bateaux sortaient en grand nombre des chantiers, très vite, il devint de plus en plus difficile de trouver des marins expérimentés. Les vétérans étaient ceux qui avaient un ou deux voyages à leur actif.

A la guerre comme à la guerre !

L'effectif d'un Liberty moyen comprenait 45 hommes, répartis comme suit.

Officiers : un commandant, un second et deux lieutenants ; un chef mécanicien, un second mécanicien et deux officiers mécaniciens, plus un officier extérieur chargé de la partie technique des équipements de pont. Un officier radio et un commissaire.

Pont : un maître d'équipage, un charpentier, six matelots qualifiés, trois matelots légers.

Machine : trois pompiers, trois graisseurs, deux nettoyeurs

Service général : un intendant, un chef cuisinier, deux cuisiniers, un boulanger, six garçons, un aide de cuisine.

En plus de l'effectif des 45 marins, un Liberty Ship embarquait environ 36 canonnières sous l'autorité d'un officier. Ils pouvaient être des canonnières de la marine, tant qu'il y en eut de disponibles, mais aussi de l'armée.

### **Les noms des navires**

Au début du programme de construction, avec une intention de construire 2 ou 300 unités, trouver des noms semblait facile. Il était prévu de leur donner les noms des héros américains de l'indépendance et des hommes célèbres de l'histoire des Etats Unis. Il convenait de ne donner les noms que de personnalités disparues. Par la suite, il devint incontournable de faire feu de tout bois, avec des noms de personnages imaginaires ou de roman, des personnalités du spectacle ou du monde politique, des religieux, des artistes, des femmes, puis des marins qui s'étaient distingués sur d'autres Liberty Ships, ou de marins perdus en mer ou encore de correspondants de guerre. Des concours furent organisés pour trouver plus de noms. Même des étrangers donnèrent leurs noms à des Liberty Ships. C'est seulement à la fin de la guerre que l'on commença à donner d'autres noms, comme des noms d'étoile par exemple, à des navires destinés à la Marine des Etats Unis.

## Mise en service

Au début de ces constructions, la question s'est posée de la solidité et de la fiabilité de la construction par soudure. La qualité discutable de l'acier et des soudures a été mise en évidence par bon nombre de cassures, tant sur les Liberty Ships proprement dit que sur d'autres navires analogues comme les T2. En tout, on a dénombré 114 cassures, qui ont rarement provoqué la perte totale du navire, mais il fallait aller vite et avec l'expérience du personnel le procédé s'est amélioré. La plupart des cassures se produisaient juste à l'avant du château, à l'arrière de la cale 3. Mais en temps de guerre et compte tenu de l'urgence il a été décidé de passer outre. En définitive, 114 navires cassés sur 2 751 Liberty sans compter les 500 T2 et les 543 Victory, n'ont pas empêché la production massive et le transport de toute cette économie de guerre.

Après l'assemblage et le lancement, le Liberty Ship était équipé, gréé, tandis que les canons étaient mis en place puis livré à un armateur choisi par la US Maritime Commission, enfin très vite armés, chargés, approvisionnés, par des agents maritimes désignés aussi par la commission. Les taux de fret étaient fixés par le gouvernement.

Ensuite intervenait le départ pour un voyage inaugural, qui pouvait être autour du monde, mais aussi à travers l'Atlantique nord vers le Royaume Uni, la Russie par la mer de Barentz, la Méditerranée, le golfe Persique, le Pacifique.

## Opérations de guerre

Parmi les innombrables destinations auxquelles sont expédiés les Liberty Ships et leurs cargaisons, il faut mentionner tout particulièrement les rotations sur **l'Atlantique Nord**.

La bataille de l'Atlantique a été la plus longue et la plus éprouvante de toute la guerre sur mer. Le Royaume Uni, île assiégée, dépendait entièrement du trafic maritime pour ses approvisionnements: nourriture, pétrole, outils, armes, fournitures de toutes sortes. Le sort de la guerre dépendait totalement de ce cordon maritime vital. L'amiral Dönitz avait prophétisé que seuls ses sous-marins pouvaient gagner cette guerre en asphyxiant les britanniques. Il n'a pas été loin d'y arriver.

Compte tenu de la cadence à laquelle les sous-marins allemands coulaient les navires alliés, le record étant battu en mars 1943 avec 125 navires pour plus de 470 000 tonnes envoyés par le fond, principalement dans l'atlantique nord, la survie dépendit largement de la production en masse des Liberty Ships, que les Etats Unis arrivaient à construire plus vite en nombre que les sous-marins allemands n'arrivaient à les détruire. Cette survie fut aussi due à la mise en œuvre des convois escortés, au développement des armes anti sous-marines (détection par



ASDIC et par avions de patrouille maritime) et de la généralisation du porte-avions d'escorte. Karl Dönitz n'avait pas prévu ces évolutions, et n'avait pas été écouté lorsqu'il préconisait la construction massive de sous-marins : bien moins chers que les grands bâtiments de surface et redoutablement efficaces comme l'expérience l'a montré.

Par ailleurs, les Britanniques devaient marquer un point décisif. Le 9 mai 1941, au sud ouest de l'Islande, les sous-marins allemands *U 110* et *U 201* attaquent le convoi *OB-318*. Ils coulent 3 cargos britanniques et en endommagent un 4ème. Suite à l'attaque du convoi, deux destroyers et une corvette réussissent à capturer l' *U 110*, commandé par le Kapitänleutnant Julius Lemp. Le sous-marin a été sabordé avec des charges explosives pour ne pas tomber aux mains des Britanniques, mais les charges n'explorent pas. L' *U 110* est ainsi capturé par les marins du destroyer *HMS Bulldog* qui découvrent à son bord une machine Enigma intacte avec ses codes et clés de chiffrement, ainsi que d'autres documents secrets.

Il ne suffisait pas de déchiffrer toutes les communications de l'ennemi : il fallait aussi que celui-ci l'ignore, faute de quoi il aurait progressivement changé de matériel codant. La destruction de chaque navire allemand dont la position était connue était donc précédée de l'envoi d'un [avion de reconnaissance](#) censé passer là « par hasard ». Celui-ci prenait soin de bien se faire voir, et l'attaque pouvait ensuite être lancée sans intriguer l'état-major allemand. En revanche, là où l'on ne pouvait envoyer ces avions pour des raisons d'autonomie, les Alliés se gardaient d'intervenir. Ainsi ils laissaient également partir des convois alliés dont ils savaient qu'ils n'arriveraient jamais : les annuler eût été alerter immédiatement l'ennemi.

Au début, les sous-marins en maraude et en embuscade dans les zones d'approche des navires arrivant depuis les Etats Unis ou depuis les colonies de l'Empire vers les îles britanniques coulaient les cargos alliés sans stratégie particulière. Par la suite, les sous-marins ont étendu beaucoup plus loin leur territoire de chasse grâce à la mise en place de navires mères et navires ateliers, grâce aussi à la tactique de l'attaque en meute qui faisait tant de mal aux convois. Dès l'entrée en guerre des Etats Unis, les attaques se sont concentrées sur la côte est, les premiers torpillages intervenant début 1942 au large de la Nouvelle Ecosse, de Long Island, du cap Hatteras, de la Floride. Assez rapidement, les torpillages s'étendaient jusqu'aux Caraïbes et au golfe du Mexique, sur des routes maritimes très fréquentées.

Aucune zone de l'océan atlantique n'était exemptée de la menace sous-marine : du cercle arctique jusqu'aux parages du cap de Bonne Espérance, la mer était infestée de ces chasseurs diaboliques et sournois.

La bataille de l'Atlantique diffère des autres zones de combat dans la mesure où elle est constituée de harcèlement incessant, d'une multitude de torpillages, d'engagements isolés, et non pas de combats entre navires puissants munis de gros canons, de porte avions de combat et de batailles aériennes homériques comme cela s'est vu dans le Pacifique par exemple.

Il ne faut pas croire que les Liberty Ships se contentaient d'encaisser des coups et de couler :

ils étaient munis de canons et d'une solide équipe de canonnières, mis aux postes de combat à la première alerte. Dans de nombreux cas, ces hommes se sont battus avec acharnement et bien que très démunis sur leurs navires lents et poussifs équipés d'artillerie sommaire ont fait face et parfois infligé de sévères dégâts à leurs agresseurs.

Un exemple édifiant est celui du *Charles C. Pinckney*, fin janvier 1943, en route de New York vers l'Afrique du nord, et séparé de son convoi par la brume. Les veilleurs ayant aperçu un sous-marin en surface, le commandant Woolverton entreprit à pleine vitesse (10 nœuds !) des zigzags pour se dérober tandis que ses canonnières ouvraient le feu sur le sous-marin. Après que le sous-marin ait plongé et que des torpilles aient été évitées habilement, l'un d'elles toucha le navire près de l'étrave, pulvérisant la partie avant et tuant 6 hommes. Le commandant stoppa alors sa machine et décida l'évacuation. L'équipage prit place dans les embarcations à l'exception de l'officier canonnière et quelques uns de ses hommes, qui firent feu sur le sous-marin faisant surface, marquant de nombreux coups au but. Le sous-marin ne réapparaissant pas, l'équipage remonta à bord du navire qui ne coulait pas, mais la machine ne put être remise en route. L'arrivée d'un second sous-marin provoqua l'évacuation complète et le navire fut achevé par ce *U 514*. Cependant, le *U 553* était présumé perdu le même jour dans la même zone. Il est vraisemblable que le *Pinckney* soit le seul Liberty à avoir coulé un sous-marin ennemi.

Outre la bataille de l'Atlantique, il faut mentionner la **route de Mourmansk**. Cette route était vitale pour permettre à l'armée soviétique de combattre sur le front de l'Est. L'immense besoin de nourriture, d'équipements, d'armes et de munitions était alimenté depuis les Etats Unis par la mer, soit par cette route traversant l'Arctique, soit par le golfe persique, avec un parcours beaucoup plus long et dont le relais rail était insuffisant. Cette noria ne devait être interrompue à aucun prix, le risque étant que l'armée rouge soit submergée et ne puisse plus faire face aux attaques allemandes.

La route du nord était particulièrement éprouvante, tempêtes incessantes par un froid glacial, mer infestée de sous-marins et le trajet, passant près des côtes de Norvège, étant à courte portée des gros bâtiments de surface ennemis mouillés dans les fjords et des avions de l'axe. Les navires partaient d'Ecosse ou d'Islande pour arriver à Mourmansk à 1 500 ou 1 600 nautiques, le plus souvent en convois bien escortés. Plus de 800 navires organisés en 40 convois ont transporté plus de 22 000 avions, 375 000 camions, 340 000 tonnes d'explosifs, sans compter les locomotives, les wagons, les jeeps, les pneus, les chaussures, les fusils, les munitions, et autres équipements dans des conditions épouvantables. Plus d'une centaine de navires ont été coulés par la furie des éléments, les torpilles, les bombes, les mines, les canons ennemis. Le convoi le plus durement touché, le PQ 17, avec 33 navires au départ, dont une bonne proportion de Liberty Ships, n'avait à l'arrivée que 11 navires. Le PQ 18, 20 navires à l'arrivée pour 39 au départ.

**En Méditerranée**, les opérations ont commencé après le débarquement en Afrique du Nord

du 8 novembre 1942. Les combats y étaient acharnés et concentrés, les approvisionnements par mer attaqués sans interruption. Les débarquements se succédaient au rythme de violents combats : Malte, la Sicile, le sud de l'Italie, la Provence, les combats de Tripolitaine et de Cyrénaïque. Les convois étaient autant harcelés par les avions et les sous-marins que sur la route de Mourmansk.

Ces débarquements étaient les prémices de l'attaque de la forteresse Europe sous domination de l'Axe. Les navires rencontraient là une nouvelle menace : celle des nageurs de combat italiens qui minaient les coques dans les ports. Les Liberty Ships ont là encore payé un lourd tribut à la guerre.

Les voyages vers le **golfe Persique**, nécessaires pour approvisionner l'armée rouge autrement que par l'arctique, ne pouvaient passer par la Méditerranée alors fermée au trafic allié. Les routes possibles passaient soit par les Antilles, l'Atlantique sud, le cap de Bonne Espérance, l'océan indien soit par le canal de Panama, le Pacifique sud, le sud de l'Australie, l'océan indien, soit encore par le cap Horn, le Pacifique sud, l'Australie et l'océan indien. Tous ces itinéraires étaient harcelés tant par les sous-marins allemands que japonais, de nombreux navires étant torpillés plus particulièrement dans le canal de Mozambique, en océan indien, en mer d'Arabie. Les Japonais se montraient souvent particulièrement sauvages, voire sadiques, dans leur traitement des survivants qui avaient pris place dans les embarcations de sauvetage. Ces navires souffraient de très longues attentes dans les ports du golfe Persique à l'époque très mal équipés pour traiter le déchargement des marchandises. Les voyages duraient parfois plus d'un an.

Le **Pacifique** représentait le plus grand champ de bataille de la guerre, l'océan s'étendant sur quasiment la moitié du globe terrestre. De la Californie aux Aléoutiennes, de l'Australie à l'archipel japonais de gigantesques batailles aéronavales et des engagements isolés moins importants entre forces navales ont prélevé un vaste tribut sur les nombreux navires de commerce, au nombre desquels un grand pourcentage de Liberty Ships, qui apportaient les troupes et le matériel. Des centaines de marins de commerce y ont laissé leur vie, que ce soit du fait de bombes, de torpilles, de mines ou d'avions suicide.

Le **débarquement de Normandie**, le 6 juin 1944, mit en œuvre une gigantesque armada de navires de guerre mais aussi de navires de commerce pour faire face aux énormes besoins logistiques de cette opération : la participation de ces centaines de transports, principalement des Liberty Ships, fut un élément essentiel. Dans les 20 jours qui ont suivi le 6 juin, 2 millions d'hommes et 200 000 véhicules de toutes sortes, avec leurs vivres, carburants, munitions, vêtements, équipements innombrables, couchages, pharmacie ont été livrés dans les bases artificielles construites à l'approche des plages de débarquement à partir de navires échoués et de caissons en béton servant de digues de protection autant que de stockage. Plus de 20 000 hommes ont participé à la construction de ces ports artificiels. Parmi les nombreux navires sabordés dans ce but il y eut une dizaine de Liberty Ships. Ceux qui n'étaient pas ainsi

sacrifiés assuraient une navette (plus de 150 navires) pour approvisionner depuis le Royaume Uni les bases artificielles, et plus tard les ports capturés. Là encore un lourd tribut en hommes et en navires a été payé à la défense allemande. Six semaines après le jour J, 30 divisions alliées et leur matériel ont été ainsi transportés.

### **Les reconversions militaires.**

Le concept simple et polyvalent des liberty ships a permis de nombreuses utilisations dès la fin et après la guerre par la marine et l'armée des Etats Unis. Un grand nombre de ces navires a ainsi été reconverti en transport militaires, en navires ateliers, en bâtiments base de flottilles, en navires radar mobiles, en transports de prisonniers de guerre, en navires hôpitaux, en transports de bétail, en stockages flottants, en navires d'assistance aux pêches. Les coques existaient, ces reconversions évitaient de nouvelles constructions neuves et représentaient de sérieuses économies.

Environ 220 navires ont été ainsi reconvertis.

### **Autres reconversions**

Certains Liberty Ships ont été jumboisés, autrement dit allongés par l'insertion d'une tranche supplémentaire, d'autres ont été constitués de l'assemblage de demis Liberty Ships victimes de cassures et ainsi remis en service.

D'autres ont été remotorisés en fin de carrière et munis de moteurs diesel.

Enfin, quelques Liberty Ships ont reçu des étraves renforcées pour naviguer dans des zones de glaces. Six d'entre eux naviguaient encore en 1970 entre Seattle et l'Alaska.

Il faut mentionner le *Arthur M. Huddel*, transformé pour poser un pipeline sous-marin dans la Manche en vue du débarquement, puis récupéré après la guerre comme câblier. Le *Charles H. Cugle* devint la première centrale nucléaire flottante, le *Beauvais* (ex *John Lawson*) fut le premier transport de gaz naturel liquéfié.

### **L'après guerre**

Construits pour être amortis sur un voyage et pour durer environ cinq ans, ils ont fait la fortune des armateurs du monde entier après la guerre. Le dernier Liberty Ship connu a cessé son activité en 1972, trente ans après son lancement.

Dès la fin des hostilités, cette immense flotte perdait son utilité stratégique. Si l'on considère

qu'un peu plus de 220 Liberty Ships ont été perdus par faits de guerre ou de mauvais temps pendant toute la durée de la guerre et autant reconvertis, sur 2 751 unités produites, une grande quantité de navires devenait inutile après la guerre. Cependant les souvenirs de la guerre étaient vifs et la plus grande partie des Liberty Ships étaient mis sous cocon dans les estuaires des Etats Unis. La marine marchande américaine, largement absente sur les océans avant guerre, fit l'acquisition de ces navires disponibles à bas prix, ce qui lui permit, à une époque de vastes besoins de transport pour la cause de la reconstruction, de gagner de vastes parts de marché. Les marines marchandes étrangères eurent également la possibilité d'en acquérir auprès du gouvernement des Etats Unis, qui en avaient fixé le prix à environ un tiers du prix de construction. Sachant qu'une proportion importante du tonnage d'avant guerre avait été détruit ou était devenu obsolète, ces acquisitions permirent un redémarrage rapide des échanges maritimes. En 1951, les armateurs américains avaient acquis plus de 800 navires, dont des liberty et beaucoup de Victory, plus solides et plus rapides, pour une somme d'environ 80 millions de dollars. Les gouvernements étrangers en avaient alors acheté plus de 1 000, principalement des Liberty mais aussi une centaine de Victory et autres pétroliers T2.

A l'époque de la guerre de Corée, une centaine de Liberty Ships furent sortis des réserves et remis en service. Puis, les immenses besoins de transport faisant grimper les taux de fret, le prix des navires s'est mis à grimper : les Liberty Ships ont alors atteint des prix exorbitants !

On voyait alors sur toutes les mers et dans tous les ports du monde la silhouette familière des Liberty Ships, navires à tout faire à faible coût d'exploitation, navigant sous tous les pavillons possibles. Ils ont fait la fortune des armateurs de tous poils : c'est à eux que les célèbres armateurs grecs comme Niarchos (qui en avait 34), Livanos (70), Kulukundis (60), Onassis (plutôt des T2) doivent leur extraordinaire réussite. Britanniques, Français, Italiens, Grecs, Hollandais, Danois, Norvégiens, Suédois, le monde entier avait des Liberty Ships, même les Russes (qui n'en ont jamais payé les factures) et les Chinois.

Le gouvernement français, à la suite des accords Blum-Byrnes, fit l'acquisition de 76 Liberty Ships qui constituèrent la part la plus importante de la flotte marchande française de l'immédiat après guerre, ces navires étant confiés en gérance aux différentes compagnies françaises. Il faut citer en particulier la Compagnie des Messageries Maritimes qui en obtint 18.

C'est évidemment le type de navire le plus représenté dans toute l'histoire de l'armement à la Licorne.

**Brest** (John Mac Lean) ; **Les Glières** (Royal S. Copeland) ; **Nantes** (William S. Young) ; **Oyonnax** (Wilbur O. Atwater) ; **Saint Nazaire** (Emma Willard) ; **Vercors** (Benjamin H. Latrobe) ; **Grenoble** (Henry George) ; **Briançon** (John Colter) ; **Courseulles** (Will M. Hays) ; **Falaise** (Carl G. Barth) ; **Mortain** (Stephen Johnson Field) ; **Saint Valery en Caux** (George W. Campbell) ; **Auray** (Uriah M. Rose) ; **Sainte Mère Eglise** ( Stephen Girard) ; **Beauvais** (John Lawson) ; **Saint Marcouf**

(John Robert Gordon) ; **Le Verdon** (Victor Herbert) ; **Strasbourg** (John B.Lennon).

Un dix-neuvième navire, L'**Ouistream**, (Robert R. Randall) servit brièvement en 1954/55 à la Compagnie.

L'arrivée massive de ces navires dans les compagnies de navigation fut une providence pour les armateurs dont les flottes étaient quasi entièrement détruites. Ils permirent la reprise du trafic commercial à moindre coût, ils permirent aux compagnies d'assurer leur activité de transport et la reconstruction d'après guerre. Les services rendus par ces navires ont été unanimement et justement appréciés tout au long de leur exploitation. Etonnamment résistants et économiques, ils ont conservé leur rentabilité une vingtaine d'années, parfois plus.

Au-delà de ces considérations, ce fut une aubaine pour les équipages avec un outil de travail performant. Après le marasme des crises des années trente et la guerre, ces navires ont représenté la prospérité pour toute une génération d'officiers dont la carrière a été favorisée par cet afflux inespéré et providentiel. La marchandise était là, les navires sillonnaient les mers. Toute une génération de jeunes officiers y a appris son métier dans toutes les fonctions et y a gagné un avancement rapide le temps que les flottes soient reconstruites. Ces navires, qui nous paraissent bien frustes, avec très peu de puissance, une vitesse très limitée, sans radar ni aucune aide à la navigation, des installations rudimentaires, représentaient en fait un progrès considérable par rapport aux navires de charge d'avant guerre. Ils chauffaient au mazout, donc plus de corvées de charbon et son cortège de poussière noire qui s'infiltrait partout, ils étaient équipés d'un compas gyroscopique, les cabines étaient équipées d'eau courante, ce qui n'existait pas auparavant, la sécurité (temps de guerre oblige) avait fait des progrès considérables.

### Les survivants

Avec le temps et l'obsolescence, les navires mis sous cocon en réserve finirent par être ferrailés. Cependant, au cours des années 1970, l'idée de préserver un Liberty Ship dans son état d'origine commença à faire son chemin aux Etats Unis sous l'égide du contre amiral Patterson, alors directeur de l'administration maritime américaine.

Un de ces navires fut alors mis de côté et échappa à la vente à la ferraille. Le **Jeremiah O'Brien**, lancé en 1943 à Portland (Maine), fut pris en charge en 1979 par le *National Liberty Ship Memorial* et sorti de Suisan Bay, dans la rade de San Francisco. Une équipe de volontaires bénévoles parvint à ressusciter le vieux navire, à rallumer ses chaudières et à le conduire, par ses propres moyens, vers une cale sèche. Après des milliers d'heures de travail, entièrement restauré à son état d'origine comme neuf, il fut amarré à San Francisco, musée flottant dédié à l'épopée des Liberty Ships, des hommes et des femmes qui les ont construits et les ont

armés. Cette restauration, entièrement financée par des fonds privés, alla jusqu'à rendre au navire sa navigabilité, lui permettant de traverser l'océan une nouvelle fois pour participer aux cérémonies de commémoration du 50<sup>e</sup> anniversaire du Débarquement de Normandie en 1994. Depuis, le *Jeremiah O'Brien* navigue régulièrement avec des passagers entre San Francisco et les autres ports de la côte ouest des Etats Unis.

Le ***John W. Brown***, survivant de la ligne du golfe Persique, où il fit plusieurs voyages pendant la guerre, servit aussi lors du débarquement de Provence. En 1946, il fut confié à la municipalité de New York et devint navire école de la marine marchande américaine, seul et unique dans son genre. Il le resta jusqu'à 1982, chouchouté par les professeurs, les instructeurs et les étudiants qui s'attachaient à le préserver au mieux de leurs moyens. C'est ce qui permit à l'association *Project Liberty Ship* de Baltimore de le restaurer, toujours à fonds privés, grâce à une armée de bénévoles. C'est aujourd'hui également un musée flottant à la mémoire des Liberty Ships. Il navigue aussi.

Le ***Hellas Liberty*** est l'ex *Arthur M. Huddel*, construit en 1943 en Floride. Après la guerre, il rejoignit un temps la célèbre flotte de réserve de Suisan Bay (San Francisco) puis fut transformé et utilisé comme navire câblé. Définitivement retiré du service en 1984, il retrouva la *James River Fleet*. En 2006, le gouvernement des Etats Unis annonça son intention de le donner à la Grèce pour en faire un musée. Il y fut transféré en 2008 et remorqué au port du Pirée en janvier 2009 où il fut remarquablement restauré puis ouvert au public comme navire musée. Ce Liberty Ship ne navigue pas.

Les Victory Ships sont restés plus longtemps en service et ont servi dans la marine marchande américaine bien après la guerre. Puis, mis en réserve comme les Liberty, ils ont fini par prendre eux aussi le chemin des chantiers de démolition. Cependant, une dizaine d'entre eux étaient toujours sous cocon en réserve il y a quelques mois. Au moins trois d'entre eux ont été préservés et restaurés.

Le ***Lane Victory***, construit en 1945, n'a effectué qu'un voyage lors de la deuxième guerre mondiale. Placé sous cocon, il de nouveau servi lors des conflits de Corée et du Viet Nam. Placé en réserve à partir de 1970, il a été acquis en 1982 par une association de vétérans de la marine marchande américaine et entièrement restauré. Achevé en 1989, parfaitement opérationnel, il est ouvert au public à San Diego, navigue régulièrement et sert au tournage de films.

Il y a également le ***American Victory*** et le ***Red Oak Victory***, tous deux musées à flot.

## **Conclusion**

Le modèle d'ingénierie systématique de construction modulaire et de l'utilisation massive de la soudure a ensuite été repris dans l'ensemble de la construction navale. Il est toujours en vigueur. La production des Liberty Ships est un exemple frappant de la capacité industrielle américaine.

Tous ces navires, construits par les Américains à une cadence très supérieure à celle de leur destruction par les terribles U-Boote allemands, qui n'étaient pas loin de couper les routes de ravitaillement de la Grande Bretagne, formaient un « pont de navires » à travers l'Atlantique. Les Liberty Ships ont ainsi joué un rôle fondamental en transportant des dizaines de milliers de tonnes de denrées de toute sorte. Ce pont de navires a permis de nourrir les populations alliées, de transporter le matériel nécessaire aux débarquements d'Afrique du Nord, de Normandie et de Méditerranée, permettant la reconquête de l'Europe par les alliés.

Ils transportèrent tant de matériaux, de denrées alimentaires, de divers produits de première nécessité, de matériel militaire qu'ils étaient parfois familièrement appelés « *Shopping basket of the WW2* », autrement dit les paniers à provisions de la guerre.

Winston Churchill en a écrit :

***“Without the supply column of Liberty Ships that endlessly plowed the seas between America and England, the war would have been lost”.***

(Sans la colonne de ravitaillement des Liberty Ships, qui labouraient sans cesse les mers entre l'Amérique et l'Angleterre, la guerre aurait été perdue.)

Après la guerre, ce sont ces navires qui ont permis la reprise sans délai des transports par mer dans le monde entier. Leur silhouette familière est restée chère à toute une génération de jeunes officiers qui leur doivent une bonne partie de leur expérience et souvent une belle progression de carrière.