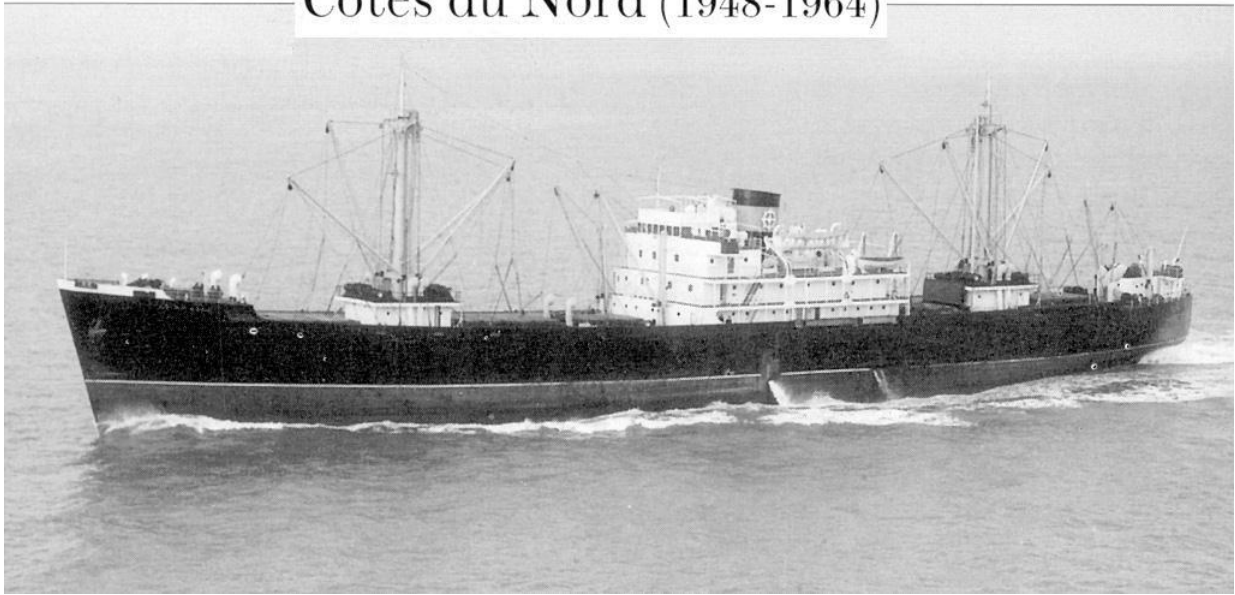


Côtes du Nord

Côtes du Nord (1948-1964)



Cargo à deux ponts à shelter-deck ouvert, type Afrique du Nord. Étrave inclinée et arrière croiseur.

À la libération, il restait environ 875.000 tonnes de navires, pour la plupart anciens et fatigués par un service intensif durant le conflit 1939-1945. Dans ce contexte, l'État français prend alors des mesures d'urgence pour remplacer le tonnage perdu. Des mesures qui seront étalées sur une période de cinq ans, dans le but de reconstruire la flotte marchande après la seconde guerre mondiale. Ces mesures seront les renflouements, les remises en état des épaves qui pouvaient être récupérées, la livraison des navires par l'Allemagne, attribués à la France au titre des réparations, les achats de navires d'occasion, et enfin, les commandes de navires neufs.

La première tranche de commandes sera passée en Grande Bretagne pour environ 100 000 tonnes. Dans le même temps, la conclusion d'un accord financier de crédit à long terme avec le Canada a permis de passer environ 140 000 tonnes de commandes.

Pour les échanges commerciaux avec l'Afrique du Nord, les besoins en navires étaient importants et il s'avéra indispensable de concevoir des séries de cargos de tonnage moyen, équipés d'installations réfrigérées pour les primeurs et les viandes.

Une série de dix cargos, dits "de 5.500 tpl", fut réalisée en Grande Bretagne et au Canada :

La Hague (1947), **La Hève** (1947), **Morbihan** (1947), **La Coubre** (1948), **Côtes du Nord** (1948), **Alberte le Borgne** (1948), **La Baule** (1948), **Croisset** (1948), **Canteleu** (1948) et **Caumont** (1948).

Deux furent placés en gérance technique sous les couleurs de la Société Navale Delmas-Vieljeux, les **Morbihan** et **Côtes du Nord**. Les navires de cette série ont été construits sur des plans conçus par le commandant Henry, de la Cie Générale d'Armements Maritimes (filiale de la Cie Générale Transatlantique) pour la desserte de l'Afrique du Nord et des Antilles.

Il porte le nom du département d'une région de Bretagne où de nombreux marins ont servi sous les couleurs Delmas- Vieljeux.

ORIGINES

Construit par les chantiers de la Canadian Vickers (Montréal) sous le n° 233
Mis sur cale le 17-11-1947
Lancé le 21-05-1948 en présence de sa marraine Mme Jacques Charles-Laurent
Essais à la mer du 29 au 30-7-1948. Pris en charge le 10-9-1948 et placé sous les ordres du
Commandant Selo
Francisé le 30-8-1947. Classification : Lloyd's Register

DIMENSIONS - JAUGES - MANUTENTION

Longueur HT	128,17 m
Longueur PP	120,58 m
Largeur HM	16,75 m
Creux au pont principal	7,33 m
Tirant d'eau en charge	6,78 m
Jauge Brute	4003,46 tx
Jauge Nette	2 205,82 tx
Port en lourd	5 700,00 t
Capacité cubique (balles)	10 284 m ³

Équipé de cinq cales (trois avant, deux arrière) avec panneaux métalliques automatiques, type Mège avec panneaux d'écouilles aux dimensions suivantes :

Cale 1	10,28 m x 5,41 m
Cale 2	9,90 m x 5,41 m
Cale 3	6,09 m x 5,41 m
Cale 4	9,14 m x 5,41 m
Cale 5	6,85 m x 5,41 m

La cale 3 entièrement réfrigérée était destinée au transport des agrumes et des viandes. En 1956, les installations frigorifiques seront modifiées pour être adaptées au trafic avec les ports africains dans le cadre du "Service Rapide".

L'ensemble est desservi par 2 mâts de charge de 10 tonnes, 6 mâts de charge de 6 tonnes, 2 de 3 tonnes, 2 de 2 tonnes et 2 bigues de 20 et 30 tonnes.

PROPULSION

Assurée par un moteur diesel Burmeister & Wain, 10 cylindres en ligne 62 VTF 115, 2 temps simple effet à crosse, placé au centre du navire.

Puissance : 5.500 CV actionnant une hélice à 135 t/mn.

Vitesse aux essais : 17,8 nœuds. Vitesse en service : 15 nœuds.

La production électrique est fournie par trois groupes auxiliaires, à moteurs diesels Harland & Wolff, 4 temps actionnant chacun une génératrice de 225 kW.

Machine construite par Harland & Wolff, de Glasgow, en 1948.

EFFECTIFS

État-major et équipage : 34 - Passagers : 5

LIGNES DESSERVIES

Affecté à sa mise en service à la Ligne régulière Nantes, La Pallice et Bordeaux vers l'Afrique du Nord. Le trafic ayant totalement changé après la guerre, il sera retiré de la ligne début 1950.

IL sera utilisé quelques mois sur La ligne Dakar, Ziguinchor, Conakry et Monrovia qui devient rapidement non rentable. En septembre 1950, il sera affrété par la Cie Cyprien Fabre, pour La

desserte de sa ligne Méditerranée/côte est des États-Unis. Les chargements retour furent assurés jusqu'à l'été 1951, par les marchandises du plan Marshall. En 1952, il est placé sur la Ligne Svedel. En 1953, il inaugure la ligne dite "Service Rapide" au départ des ports de France et du Maroc vers Dakar, Abidjan et Douala.

1948: attribuer à la SNCF au titre des dommages de guerre. Un contrat d'affrètement est passé la Société Navale Delmas-Vieljeux il est pris en location coque nue.

1956 : acheté à L'Armement Naval SNCF

1964 : Mis en vente, acquis par un armateur de Hong Kong, renommé ***Atlantic Star***

1970 : revendu à des démolisseurs, ne sera pas démoli, et sera revendu, garde son nom

1977 : revendu à Panama, garde son nom

1978 : vendu à la Chine, renommé ***Jin Fen***

1986 : démoli à Shangai