

Frédéric CORNETTE

*Ateliers et Chantiers de France  
85 ans de lancements  
à Dunkerque*

Volume II  
1950 - 1987



*Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*

Le mardi 24 avril 1951, les ACF s'apprêtent à lancer un nouveau cargo pour l'armement Dreyfus.

Ce navire est le second construit à Dunkerque à porter le nom de *Pierre L.D.* En-effet, le premier avait été torpillé en 1936.

À 13h05, les invités, arrivés par le train spécial depuis Paris, sont accueillis à la gare de Dunkerque par Lucien Lefol, président-directeur-général des Ateliers et Chantiers de France, Louis Dewulf, directeur de la maison Dewulf-Cailleret & fils, représentant l'armement Dreyfus à Dunkerque et Merlin, agent de la compagnie.

Parmi les invités qui descendent du train, les armateurs du nouveau cargo, Pierre-Louis Dreyfus, Jean-Louis Dreyfus et leurs épouses, accompagnés de plusieurs collaborateurs directs et d'amis armateurs étrangers. La marraine, Mme Filippi, est l'épouse d'un administrateur de la compagnie, ancien chef de cabinet du président Henri Queuille. Tous les invités rejoignent les chantiers en voiture où ils sont accueillis par Jean Grenet, directeur, et par de nombreux autres invités du chantier parmi lesquels Paul Reynaud, député du Nord et ancien président du Conseil ; Prigent, député du Nord et ancien ministre ; Albert Denvers, sénateur-maire de Gravelines ; Gustave Robelet, maire de Dunkerque ; Ferdinand Schipman, maire de Malo-les-Bains ; Dubuisson, président de la Chambre de commerce, etc.

Après la bénédiction donnée par le chanoine Devémy, doyen de l'église Saint-Éloi, Mme Filippi se prépare à briser la bouteille de champagne sur l'étrave du navire.

À 13h40 le *Pierre L.D.*, glisse vers son élément et, est aussitôt remorqué vers l'écluse Guillaïn tandis que les 150 invités se dirigent vers la salle Sainte-Ursule à Malo-les-Bains pour le banquet.

Ce navire, qui a été construit sous la surveillance du bureau Veritas, a un déplacement de 13 990 tx, le volume de ses cales et de ses entreponts à marchandises est de 17 350 m<sup>3</sup>. La propulsion du cargo est assurée par une hélice et un moteur d'une puissance de 5 250 Cv qui lui confèrent une vitesse de 14 nœuds.

Les formes avant de la coque, tracées suivant la méthode de Mayer, se caractérisent par un avant très relevé et une étrave fortement inclinée. Les aménagements prévus pour loger 15 officiers et 30 hommes d'équipage, sont répartis sur les trois ponts du château central.

À bord, l'équipage dispose d'une salle de jeux et d'un local de récréation.

## PIERRE L.D.

1951-1977



n°207

**Armateur :** Armement Louis Dreyfus

**Type :** Cargo

**Port :** Le Havre

**Dimensions en mètres (LxBxC) :**

133,5 x 18,3 x 11,7

**Port en lourd (T) :** 9 316

**Jauge (tx) :** 6 142

**Propulsion :** Diesel Burmeister & Wain

**Puissance (Cv) :** 5 250

**Vitesse :** 14 nœuds

**Date de lancement :** 24/04/1951

**Date de livraison :** 14/07/1951



Lucien Lefol et Mme Filippi qui vient de recevoir le bouquet de fleurs. DR



Le *Pierre L.D.* va être lancé.

Collection particulière/cliché Desreumaux



Le *Pierre L.D.*, prêt au lancement.  
Collection particulière/cliché Desreumaux

Les travaux d'armement se déroulent en mai. Le navire effectue les essais de ses trois groupes électrogènes le 3 juin puis, ses essais au point fixe le 15, et la sortie préliminaire le 19. Il quitte ensuite Dunkerque pour Rotterdam et Hambourg, avant de revenir à son point de départ pour compléter son chargement à destination de La Plata pour ses essais officiels.



Le *Pierre L.D.*, est emmené  
par les remorqueurs.  
Collection particulière/DR

En 1961, *Pierre L.D.* est vendu à une compagnie sicilienne, la Gestioni Esercizio Navi et devient le *Capo Mele*. Celle-ci le garde dix ans avant de le céder à la Marlineas Transmundo S.A qui le nomme *Sparta* en 1971. La compagnie Agnectcar Shipping Company le rachète à son tour et le renomme *Nectaros*. Il ne reste qu'une année dans cet armement avant de rejoindre la société grecque Océan Transport & Trading Company, sous le nom de *Paulina*. Victime d'un incendie en Gambie le 20 août 1977, il est dépecé sur le chantier espagnol de Santander au mois d'octobre suivant.