

Les avatars de l'« Adour »

Amputé de son avant lors d'une terrible explosion en mai 1951 (« le marin » de la semaine dernière), le LST « Adour » va pourtant continuer de servir en Indochine.

Embarqué sur le navire atelier **Jules Verne**, Bernard Verney raconte : « Voici le cadre qui nous accueillit pour essayer de sauver quelque chose de l'amas de ferraille que nous avons trouvé en arrivant sur les lieux du drame. Notre équipe de scaphandriers descendit constater les dégâts et quelles étaient les chances de réussite d'un renflouement. Les ingénieurs décidèrent de couper l'étrave entièrement et de faire une fausse étrave qui serait soudée sur les flancs du bateau, raccourcissant ainsi la longueur du navire de 33 mètres.

Tout ceci devait se faire sous l'eau et le dégagement des tôles tordues ne fut pas sans difficultés, les chalumeaux dérangeant le festin des requins, attirés par tout le sang des morts et des blessés. Ce qui obligeait les scaphandriers à se servir de leurs chalumeaux comme armes anti-requins ! Les baignades étaient devenues fort dangereuses et nous apercevions souvent des ailerons qui en disaient long sur la taille de leurs propriétaires.



Arrivée de l'ex-LST à Saïgon. Son avant est refait, et s'il s'appelle toujours « Adour », il porte désormais le numéro L 07.

AUCUN NOM CITÉ

Encore une fois, les travaux durèrent assez longtemps mais beaucoup de bâtiments venaient nous accoster pour subir des réparations (le **Jules Verne** ne refusait jamais un client). La partie arrière de l'**Adour**, intacte, fut ensuite équipée d'une étrave improvisée ; le bâtiment retourna ainsi à Saïgon et continua à opérer dans un rôle secondaire tel que l'acheminement de carburants. »

Cela dit, le bâtiment a failli redevenir un navire marchand, comme il le fut en 1949 sous le nom d'**Ingénieur Général Pouyanne** (« le marin » du 30 octobre). Une note de la DCAN-Saïgon (en date du 7 janvier 1952) propose sa transformation en cargo à 3 cales avec 3 versions :

- une capacité de 670 m³ avec 2 mâts de charge de 5 tonnes ;
- de 1 800 m³ avec un mât de charge de 15 tonnes ;
- de 1 100 m³ (id).

Le 11 janvier suivant, Marine Saïgon s'adressa aux chantiers japonais d'Uruga, où de très nombreux bâtiments français furent alors carénés, bénéficiant sans doute d'un crédit sur les dommages de guerre dus par le Japon pour l'occupation de l'Indochine. La marine demanda un devis pour la transformation de l'**Adour** en cargo, mais aussi un autre devis pour sa remise en état comme LST, avec la proposition de souder sur son arrière conservé l'avant d'un LST condamné.

« Pour ce dernier, dit l'historien maritime Patrick du Cheyron, aucun nom n'est cité, mais il pourrait s'agir du **Liamone**, pourtant jugé en très mauvais état, ou de la **Vire**, pas encore condamnée à

ce moment mais aussi plus que fatiguée... »

Au SHD Vincennes, aucun document n'établit là où eut lieu la transformation a minima de l'**Adour**. Mais on peut penser que Saïgon en hérita.

ÉQUIPAGE RESTREINT

René Collier, un autre témoin, embarqué plus tard sur l'**Adour**, raconte : « À Haiphong, l'**Adour** servait de ravitailleur pour la flottille amphibie. Fin du premier semestre 1955, départ pour Saïgon, suivi de quelques petits navires (remorqueurs, etc.). L'**Adour** eut une arrivée triomphale et après être resté quelques temps au mouillage – avec seulement six personnes à bord et un « boy », j'étais le plus gradé (quartier maître 2^e classe) –, nous avons été informés que le bateau allait être amené au bassin pour être transformé en navire de transmission, ce qui fut fait.

Après cette intervention nous avons reçu quelques personnes supplémentaires pour former un équipage restreint et nous avons pris la direction de Cam-Ranh qui était sa destination. De par sa transformation suite à l'accident qu'il avait subi, la navigation était très difficile car à une certaine vitesse il vibrait de partout, un arbre porte-hélice étant volé. »

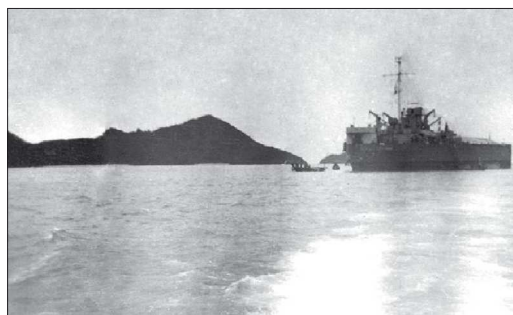
Mi-1956, l'**Adour** fut rapatrié sur la France. Un autre témoin, qui souhaite rester anonyme, raconte : « En route d'Indochine vers la France, l'**Adour** resta bloqué à Djibouti en raison de la fermeture du canal de Suez (crise de Suez à partir d'août 1956). En septembre 1957, le canal étant rouvert, un équipage de la Marine nationale chargé de son rapatriement fut constitué avec des marins provenant de diverses affectations et qui rejoignirent l'équipe de gardiennage à bord.

Cet équipage prit passage à bord du paquebot mixte **Pierre Loti** des Messageries maritimes courant octobre, départ de Marseille. Après une série d'essais, l'**Adour** appareilla le 2 novembre 1957 pour Oran, accompagné de la gabare **Tarentule** et du remorqueur **Coolie**, eux aussi bloqués à Djibouti pour les mêmes raisons.

Du fait de l'explosion dont il fut victime en Indochine, l'**Adour** avait été amputé de son avant et muni d'une fausse étrave. Il lui manquait une vingtaine de mètres de long. Il ne naviguait plus qu'à 4 ou 5 nœuds, entouré d'un immense tapis d'écume, la plage arrière soumise à d'énormes trépidations. De nuit, en mer Rouge, inquiets d'apercevoir ce convoi qui se traînait, plusieurs navires proposèrent leur assistance...

SEUL DANS LE CANAL

Afin de décrasser leurs moteurs, les **Tarentule** et **Coolie** évoluaient chaque matin « En avant toute », autour de l'**Adour**. Le 13 novembre, le trio mouilla en rade de Suez. Le lendemain, après avoir embarqué pilote et lamaneurs du canal, l'ancien LST embouqua le canal en queue de convoi eu égard à sa faible vitesse. Bientôt, il se retrouva seul... Mais avant de pouvoir atteindre Ismaïlia (à mi-parcours), il dut se garer pour laisser passer un convoi descendant. Privé de ses capacités manœuvrières, il se mit en travers. À la passerelle, des ordres fusaient en français, en anglais et en égyptien.



Le site d'Apowan en baie d'Along : un poste modeste et isolé d'où l'on n'accostait pas. Au mouillage les bateaux reçoivent la visite de sampans dont les occupants vendent boissons et menus objets de leur confection.

Décision fut prise de mettre à l'eau le LCVP bâbord qui poussa l'**Adour** contre la berge, à temps pour laisser passer le convoi ! (1).

Maltraité par les trépidations, un tuyau du circuit de refroidissement d'un moteur céda. Mais pas question de stopper dans le canal. L'équipage fit la chaîne avec des seaux pour renvoyer l'eau d'où elle venait. Cela dura plusieurs heures. L'**Adour** fut autorisé à mouiller en rade de Port-Saïd pour effectuer les réparations nécessaires le 15 novembre.

Puis le trio se remit en route. Après avoir essuyé un coup de tabac dans le sud de la Crète, il se sépara au large de la Tunisie, les **Tarentule** et **Coolie** mettant le cap sur Toulon, l'**Adour** sur Bizerte où il escala le 26 pour débarquer véhicules et matériel. Le 3 décembre, il arriva à Oran et reçut l'ordre de rallier Mers el-Kébir où il accosta le même jour.

Désarmé, il sera utilisé comme magasin. Notre équipage ralliera

diverses affectations. Une partie fut rapatriée d'Oran à Marseille par le paquebot de la Transat **Ville de Tunis**.

Un de nos officiers est aujourd'hui connu : c'est Michel Serres, le célèbre écrivain philosophe. Dans un de ses livres, il évoque ce voyage mémorable, mais sans citer le nom du bateau.

L'**Adour** séjourna un certain temps à Arzew (selon une source) puis, en tant que Q140, sera condamné à Mers el-Kébir et démolit.

FIN

(1) On note que sur l'« Adour » en tant que bateau civil « Ingénieur Général Pouyanne » (photo dans « le marin » du 30 octobre) les embarcations n'étaient pas des LCVP (petits chalands de débarquement), mais des canots habituels pour des navires marchands. On remarque d'ailleurs leur petite taille par rapport aux bossoirs d'un LST.