

Marines

Magazine

N° 51 Trimestriel

Les deux guerres de la classe Bretagne
Les bombardiers en piqué
Les patrouilleurs des années 70 et 80
Le LCVP renaît
Le cuirassé Jauréguiberry

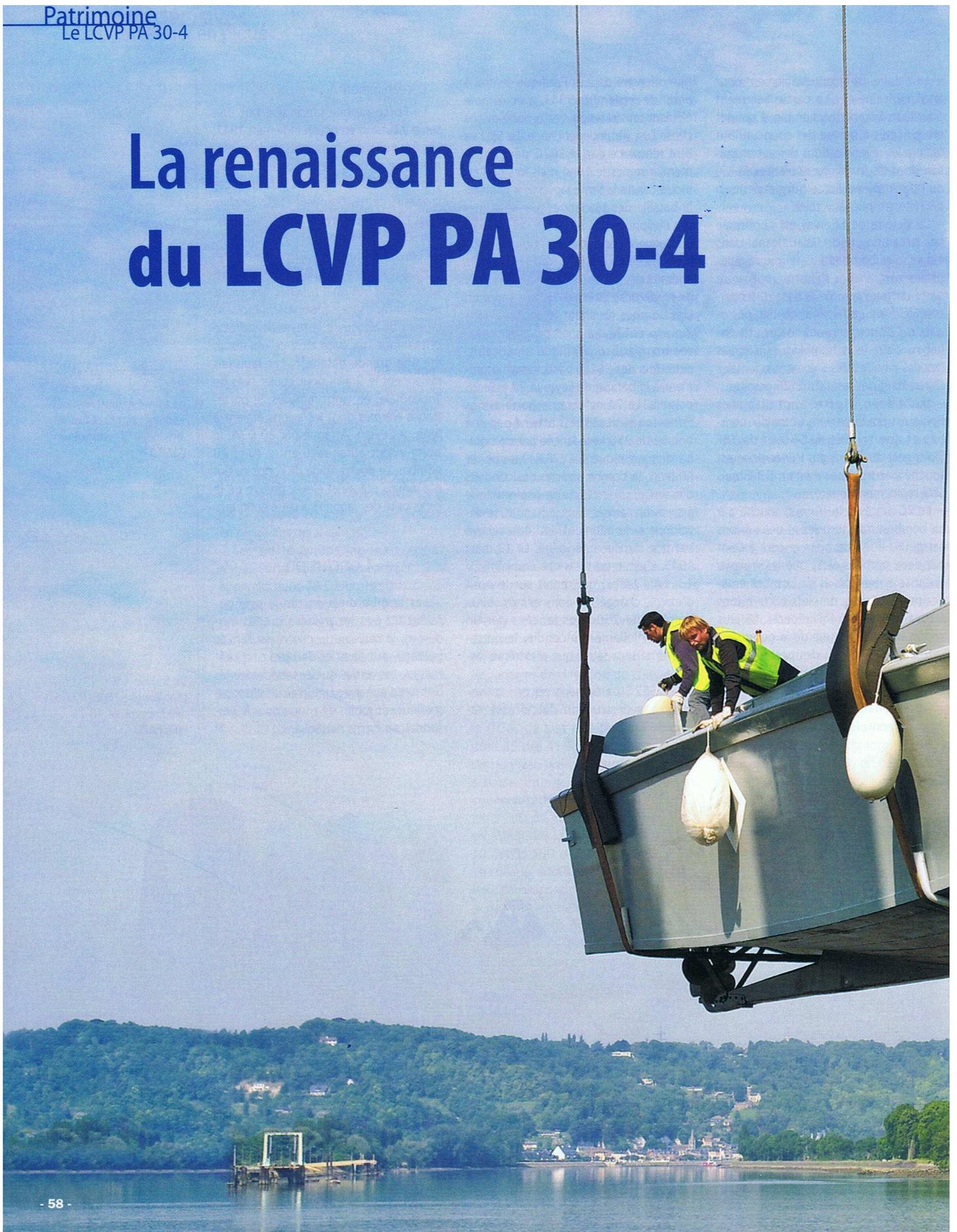


L 19248 - 51 - F: 10,00 € - RD



10 € - Bel : 11,65 € - Esp : 10,50 € - Gr : 10,50 € - 18 Fs

La renaissance du **LCVP PA 30-4**



Lors de l'Armada 2008, le plus petit bateau exposé n'était pas un grand trois-mâts, mais une péniche de débarquement longue d'une dizaine de mètres, un LCVP authentique.

Texte Yves Buffetaut - Photos Hugues Éliard



Le LCVP PA 30-4 quelques instants avant sa mise à l'eau sur la Seine, en mai 2008.



Le LCVP PA 30-4 retrouve l'élément liquide sur la Seine, après environ dix années d'une restauration exemplaire, due à l'obsession d'un homme, Hugues Éliard.

À cette occasion, nous avons pratiqué une interview de Hugues Éliard, président de l'association "CHALLENGE L.C.V.P. - Higgins Boat".

Pouvez-vous raconter à nos lecteurs comment est né votre projet ?

Tout commence il y a onze ans le jour de Noël, par une glaciale journée d'hiver au hasard d'une balade en Bretagne sud, à la limite du Finistère et du Morbihan. C'est là que je découvre ce qui va devenir en l'espace de quelques minutes le véritable projet d'une vie. Rien moins qu'un authentique LCVP (initiales de landing craft vehicle personnel). L'une de ces célèbres barges d'assaut américaines utilisées par milliers notamment en Normandie un certain 6 juin 1944, enfouie là depuis plus de 20 ans dans la vase de la rivière Laïta après avoir coulé après son abandon par son propriétaire d'alors.

C'est un bateau de légende aujourd'hui quasiment disparu, malgré plus de 20 000 exemplaires construits ! Le général Dwight D. Eisenhower a même déclaré qu'il

était "... le bateau qui permit aux alliés de gagner la guerre".

Le LCVP n'était plus qu'une épave. Comment avez-vous fait pour l'acquiescer et le restaurer ?

Il a fallu commencer par un fastidieux travail de recherche du propriétaire de l'embarcation, menée comme une véritable enquête policière... J'ai finalement découvert après quelques mois que son propriétaire n'était autre que le commandant Pierre Guillaume, bien connu de tous sous le nom de Crabe Tambour, immortalisé par le cinéaste et romancier Pierre Schoendoerffer !

Après un spectaculaire renflouage réalisé seul avec des moyens dérisoires, je me suis demandé comment mener à bien la restauration du LCVP, non pas comme une sorte de monument statique, mais bien comme un véritable bateau capable de naviguer.

Je n'ai jamais été touché par les innombrables railleries lorsque j'ai dévoilé mon projet, même s'il était - j'en conviens - plutôt audacieux. Au départ,

j'ai commencé absolument seul, puis à travers l'association que j'ai fondée en 2001 : le "CHALLENGE L.C.V.P. - Higgins Boat" entièrement basée sur le bénévolat.

Quel était l'objectif de l'association ?

Dans ses buts, il était simple : restaurer à l'identique et remettre en navigation au moins un exemplaire des célèbres barges dont tout le monde a entendu parler mais que finalement personne ne connaît. J'ai toujours pensé que la France se devait de conserver au moins un exemplaire restauré et en état de naviguer de ce bateau de légende.

N'avez-vous pas douté de l'issue ?

Au début, la tâche semblait insurmontable, mais en 2001, le ciel s'est éclairci : tout d'abord une deuxième barge du même type (a été) cédée gracieusement au projet par la Marine nationale, puis dans la foulée la découverte et l'acquisition aux États-Unis des plans d'origine Higgins. Cela m'a donné l'assurance de



Hugues Éliard, en tenue de travail rouge, pose avec d'autres passionnés devant le LCVP qui vient de quitter son hangar du port autonome de Rouen.

pouvoir procéder au remplacement de nombreuses pièces et d'éléments structurels manquants. La poursuite de la restauration de la barge PA30-4 était assurée.

En septembre 2004, nouvelle étape : l'exposition – statique – de la Barge de la Liberté (que je souhaitais depuis des années) organisée par l'association à Saint Germain-en-Laye, au pied du château royal. Suite à mon déménagement en Normandie, j'ai également souhaité ancrer le projet à Rouen où je réside désormais.

Qui vous a aidé dans cette belle aventure ?

Je vais être très franc avec vous : les deux premières années, strictement personne ou presque ! Dès que je parlais de ce qui n'était alors qu'un embryon de projet, je passais tout bonnement pour "doux-dingue de parisien !" Et puis petit à petit, les choses ont lentement, très lentement commencé à évoluer. Notamment à partir du moment où j'ai réussi le véritable exploit de renflouer le LCVP rigoureusement seul et avec des moyens pourtant dérisoires. Dans cette entreprise, détermination, ténacité, ingéniosité et bon sens ont été mes plus précieux alliés. À partir de ce moment, certaines entreprises bretonnes – en particuliers le chantier de réparations navales SOBRENA à Brest – m'a apporté



Une opération impressionnante : le levage du LCVP à la sortie de son hangar, afin de le déposer sur une remorque routière pour un court trajet jusqu'à la Seine.



La proue et la rampe de débarquement du LCVP. On le constate, la péniche possède une petite quille qui lui permet de manœuvrer un peu moins mal, malgré son fond plat.

son très précieux concours, soutenant le projet en terme d'assistance technique au fur et à mesure que celui-ci prenait corps.

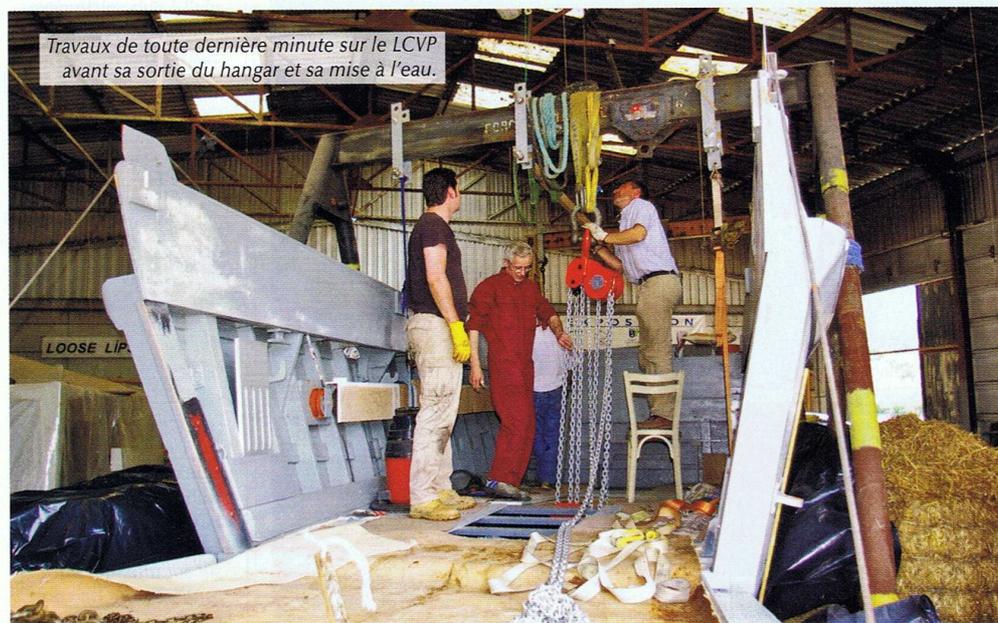
Ce n'est que bien plus tard que des relations ont été nouées avec la Marine nationale : l'acquisition d'une deuxième barge similaire nous permettant de récu-

pérer ainsi bon nombre de pièces ou éléments manquants a été déterminante. Mais depuis que je suis en Normandie, les appuis à n'ont pas manqué.

J'ai notamment reçu le soutien appuyé du Port Autonome de Rouen via différentes directions et services (mise à disposition gracieuse d'un local pour la restauration de la barge, réalisation de travaux de mécanique). Au fil des mois, ce sont de nombreuses entreprises normandes sollicitées qui ont à leur tour rejoint le projet, chacune apportant son savoir-faire respectif.

Êtes-vous près du but ?

Oui, après des années, durant lesquelles les heures se sont accumulées par centaines, tout notre travail a finalement été récompensé tout récemment tout d'abord par la certification en navigation de la barge délivrée en décembre dernier par les Affaires Maritimes/Centre de Sécurité des Navires de Rouen, puis la mise à l'eau du LCVP à Rouen le 21 mai dernier. À notre connaissance, c'est la seule et unique barge de ce type en France – mais vrai-



Travaux de toute dernière minute sur le LCVP avant sa sortie du hangar et sa mise à l'eau.



semblablement aussi en Europe – ayant obtenu le précieux sésame, restaurée à l'identique et aujourd'hui en état de naviguer! Une véritable prouesse. Mais si une étape essentielle vient effectivement d'être franchie avec la mise à l'eau réalisée en grande pompe, le projet ne s'arrête certainement pas là, loin s'en faut : de très nombreux projets sont déjà dans les cartons...

Pouvez-vous être plus concret ?

Oui. La remise à l'eau a été une étape essentielle, mais pas la fin du projet. Il reste à promouvoir, à faire vivre et à montrer le LCVP. Il va participer à l'Armada de Rouen du 5 au 14 juillet 2008. Mais au-delà de cette date, je peux déjà annoncer sa présence à la cérémonie commémorative du 65^e anniversaire du débarquement, en juin 2009. Il se rendra de Rouen à Omaha Beach.

Entre ces deux dates, le LCVP sera montré lors d'expositions thématiques à flot. Ceci nous permettra de donner aux visiteurs des explications culturelles et historiques sur le bateau lui-même et sa renaissance, mais aussi sur l'emploi des LCVP dans la guerre.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la participation du LCVP PA30-4 à l'Armada 2008 ?

La péniche était amarrée à un ponton devant le hangar 106, c'est-à-dire non loin de l'*Amerigo Vespucci*, sur la rive gauche de la Seine, au pied des fameuses grues "Picasso". Aussi petit que soit le LCVP, avec sa dizaine de mètres, sa présence a été sans aucun doute un fait marquant de cette édition de l'Armada. Pendant la durée de la manifestation, il est resté à quai et ouvert au public sous certaines conditions : il fallait obligatoirement filtrer le nombre de visiteurs, car cette barge ne peut accueillir à son bord autant de monde qu'un grand voilier. Nous organisons donc des visites commentées pour des petits groupes.

Le LCVP PA30-4 a participé à la parade du 14 juillet. Il n'a pas descendu la Seine jusqu'à son embouchure, mais il a accompagné les grands voiliers jusqu'à la Bouille, où il a fait demi-tour pour rejoindre Rouen.

Pouvez-vous nous dire à quoi correspond le marquage PA30-4 ?

Cette immatriculation n'est pas celle d'origine de notre LCVP, pour la bonne

et simple raison qu'il est impossible de retracer la carrière de cette péniche pendant la Seconde Guerre mondiale. Nous savons seulement avec certitude qu'elle a participé à l'opération Torch, le débarquement américain en Afrique du Nord. Quelques mois plus tard, elle a pris part au débarquement en Sicile et, sans doute, à celui de Salerne, en septembre 1943. Après, nous ignorons sa carrière jusqu'à sa prise en compte par la Marine nationale.

Ne pouvant lui assigner sa véritable immatriculation, nous avons choisi de lui donner un marquage assez emblématique : celui d'une péniche utilisée lors de l'assaut à Omaha Beach. L'immatriculation PA30 correspond à un transport d'assaut auxiliaire, l'APA 30, c'est-à-dire le *Thomas Jefferson*. Ce navire transportait à la fois des fantassins et une vingtaine de LCVP pour les faire débarquer. Le marquage PA30-4 désigne simplement la 4^e barge de la drome du PA30.

J'ajoute que j'ai récemment été contacté par internet par le fils du chef de bord du LCVP PA30-5, qui avait piloté de temps en temps le PA30-4 ! C'était évidemment très émouvant pour moi. ■

Le LCP PA 30-4 s'apprête au voyage inaugural de sa nouvelle vie. Notons qu'il est doté d'une immatriculation française du quartier maritime de Rouen.

Le petit LCVP sur un quai de Rouen devant la Jeanne d'Arc, en juin 2008.

