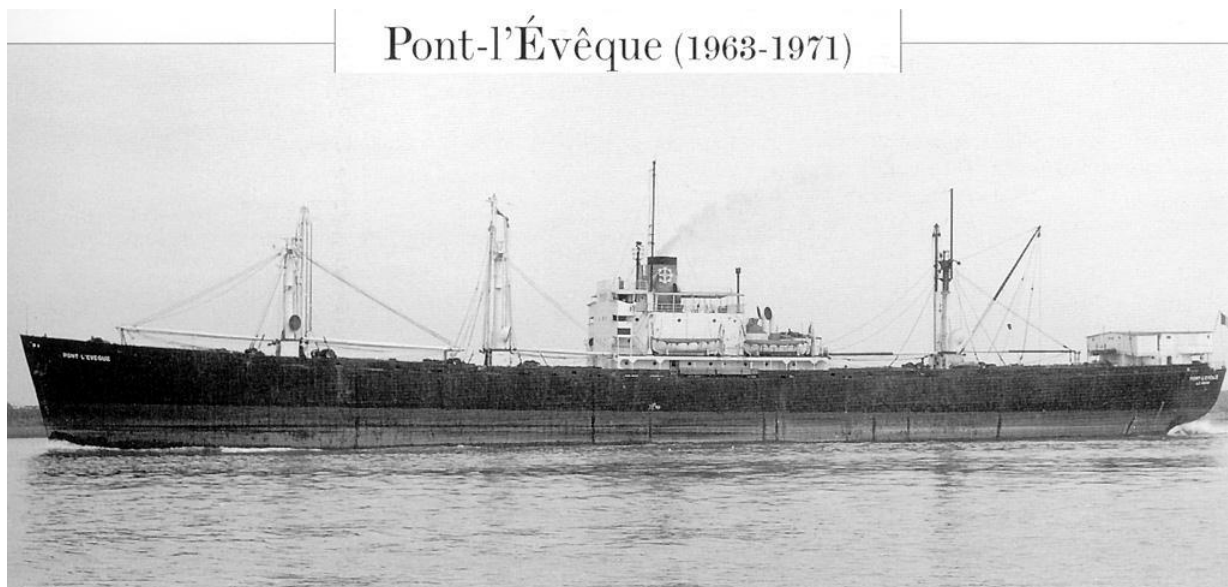


# Pont L'Évêque



Construit en vingt et un jours au chantier de la New England Shipbuilding Corporation à Portland, Maine, il est à peine lancé début mai 1945 qu'un équipage français de notre Compagnie générale transatlantique vient l'armer : il s'agit d'un des treize Liberty frétés par les Américains, dès le printemps 1945, à la France. L'équipage le découvre le 2 mai à quai, ans le chantier de construction, flambant neuf et battant pavillon étoilé, alors qu'on procède aux épreuves des mâts du navire ; il s'appelle Ernest Leroy Dawson, du nom du chef mécanicien d'un navire américain torpillé au début de la guerre. L'après-midi, le pavillon US est amené et remplacé par celui de la France.

Le 9 mai, intégré à un convoi de quarante navires, le Liberty, navigant tous feux éteints la nuit, traverse l'Atlantique, pour se rendre au Havre où sont d chargées 4 000 tonnes de marchandises, puis à Rouen pour le reste de la cargaison. Le Ernest Leroy Dawson fera ainsi quelques autres traversées. Le 8 novembre 1946, il est pris en charge par les Transports maritimes français et donné en gérance à la Transat, puis rebaptisé *Pont L'Evêque* le 1er février de l'année suivante à Los Angeles, à la réception de l'acte de francisation.

Le 3 octobre 1949, le *Pont L'Evêque* doit se dérouter pour transborder un blessé sur le navire américain *General R. L. Howze*.

Le 20 août 1950, s'échouant en arrivant à Dunkerque, il est renfloué le lendemain à l'aide de deux remorqueurs. Quatre ans plus tard, il s'échoue encore, cette fois à Pointe-à-Pitre. Renfloué au bout de quatre jours, il sera réparé au Havre en août (remplacement de 30 mètres de tôles de fond).

Le 14 novembre 1956, il participe, à la demande des garde-côtes américains, aux opérations de recherche d'un avion tombé en mer quelques jours plus tôt.

En janvier-février 1959, il est adapté au transport de voitures Renault et utilisé dans ce rôle, jusqu'en mai de l'année suivante, où il est désarmé à Landevennec près de Brest. A la mi-mars 1961, il rallie Le Havre. Là, ses installations pour le transport de voitures sont transbordées sur un autre Liberty Transat, le Troarn. A la fin du mois, la gérance passe à la compagnie havraise de navigation à vapeur Corblet. Deux ans après, en novembre, la gérance est reprise par la Delmas - Vieljeux, à la fin d'une période de cinq mois de désarmement à Rouen.

Le 21 février 1966, remontant de la côte occidentale d'Afrique sur l'Europe, il recueille au large des Canaries le navigateur solitaire suédois Ake Lennart, en perdition sur son ketch Mademoiselle

Saga. En 1967, un marin se plante une écaille de rouille dans la cornée. En plein Atlantique, aucun secours à attendre ! L'un des officiers avait été victime d'une pareille mésaventure en mer de Chine. Sur l'insistance de son commandant, il avait été hospitalisé pour l'extraction de ce corps étranger qui, à l'arrivée au port ne le faisait plus souffrir. Son médecin lui expliqua alors que le corps étranger s'était enfoncé dans la cornée même et allait la percer complètement, puis il procéda à l'extraction sous anesthésie locale. L'officier observa la méthode employée. Aussi, lorsque le cas se représente sur le Pont L'Evêque, et alors que l'évolution du patient fait craindre le pire, le commandant convoque les principaux de l'équipage ; il est décidé que l'officier en question tentera sur le malade l'extraction, fort de son expérience passée. Et l'opération réussit à merveille. En sortant de l'infirmerie, après avoir pansé le marin, l'officier a nettement l'impression de sortir de la douche, tant il transpire d'émotion... Fin juin-début juillet 1971, le Pont L'Evêque est désarmé à Port Saint Louis du Rhône, puis rendu à l'Etat. C'est donc le dernier de nos soixante-seize Liberty à avoir été exploité, durant vingt-six ans et demi, sous pavillon français.

Le 8 novembre suivant, le navire quitte Marseille pour Gandia (Espagne), où il est démoli en février 1972.