

Texte de Patrick DAVID, décembre 2008

Le fait historique

Les blockships

Le blockship est un navire marchand ou militaire volontairement coulé en eau peu profonde pour fabriquer un obstacle ou une protection artificielle.

Les blockships qui servirent à confectionner les rades artificielles devant les plages normandes, au cours de juin 1944, sont, à quatre exceptions près, des navires marchands ayant participé à de nombreux convois chargés du ravitaillement dans les différentes zones de conflits.

Ce sont des navires de tous âges. Du plus vieux, 1901, au plus récent, 1943, tous sont en mauvais état, soit par des faits de guerre soit par un manque d'entretien évident dû à un usage intensif.

La plupart des blockships "normands" ont sillonné les océans et les mers du monde sous de multiples pavillons avant d'être réquisitionnés et mis au service du ravitaillement et du transport des armées alliées. L'Angleterre, seul pays européen belligérant non occupé, va devenir la destination première de cette armada internationale où les équipages parlent pratiquement toutes les langues du monde.

Avant de participer à la plus formidable opération de débarquement amphibie et de finir dépecés par les ferrailleurs, de nombreux blockships arrivèrent en Irlande du Nord ou en Angleterre au cours du printemps 44 après avoir intégré un ultime convoi au départ de la côte Est de l'Amérique, le plus souvent le port d'Halifax ou de l'Afrique occidentale et australe

Des épaves rémanentes

Jusqu'à une date très récente, on pouvait considérer que les navires sabordés devant les plages normandes avaient totalement disparu des fonds marins. Seul le cuirassé Courbet, épave récalcitrante au ferrailage, continuait de marquer les esprits en prolongeant l'histoire de cette phase historique par ses vestiges et ses obus.

Les campagnes de relevés sonar, menées par Caen Plongée en association avec le Ceres, allaient nous révéler qu'il n'en était rien ! La série de photos numériques obtenues par ce procédé au-dessus du port artificiel d'Omaha Beach et plus tard, sur celui de Sword Beach, démontre, au contraire, que ces navires existent toujours. La détection de leur forme et de leur emplacement est un véritable enchantement. Certes, rien de comparable avec quelques épaves voisines de pleine eau, qui possèdent encore des superstructures, mais les moyens technologiques qui voient, là où les yeux sont aveugles, apportent les preuves tangibles et irréfutables de leur présence. Les fonds envasés des coques arasées appartiennent bien à ces navires oubliés qu'il faut maintenant comptabiliser dans l'épais corpus des épaves répertoriées en Baie de Seine.

Tous n'ont pas été abandonnés au fond de l'eau ; plusieurs furent renfloués et démolis sur la plage, d'autres allèrent vers les chantiers d'Ecosse, d'Irlande du Nord, du Pays de Galles et de Belgique pour disparaître dans les hauts-fourneaux.

Des ports venus d'ailleurs

Après la conférence Quadrant, tenue à Québec en août 1943 qui entérine la volonté politique d'ouvrir un second front en Europe, cinq sites furent reconnus pour établir les têtes de pont alliées sur les plages bas-normandes en prévision du débarquement prévu l'été 44, permettant ainsi l'ouverture de ce front ouest tant réclamé par Staline.

La géographie des lieux répartit ces plages entre la Baie des Veys à l'ouest et la Baie de l'Orne à l'est.

S'il fallait mettre pied sur le continent, il fallait surtout s'y maintenir et amplifier chaque jour les forces nécessaires qui ne pouvaient venir que par la mer.

L'improvisation et le désastre du débarquement canadien de 1942 à Dieppe ayant servi de leçon, les Alliés, décidèrent alors d'une autre stratégie de débarquement.

Inédite, la construction de ces ports est une idée qui germa, devant l'encombrement des ports anglais, dès 1940. C'est ainsi que l'on va décider de construire et de transporter des ports en "kit", fabriqués dans le sud de l'Angleterre et la Tamise; les caissons de béton seront remorqués à travers la Manche, et réunis ensuite pour former artificiellement deux ports dont le nom de code sera "mulberry".

Ce concept novateur mais très onéreux fut défendu par les britanniques tandis que les américains n'y voyaient que complications logistique et perte de temps. Les officiers généraux américains avaient une confiance absolue dans la capacité de leurs arsenaux pour construire en nombre et en temps voulu les navires amphibies tels que LST, LCT et LCI. A cette période du conflit, les anglais sont au maximum de leur capacité militaire et bien que les objectifs soient communs, il existe une rivalité qui explique cette recherche de moyens techniques audacieux moins coûteuse en hommes

Deux plages furent choisies pour les installer: Vierville/Saint Laurent, nom de code Omaha Beach et Arromanches nom de code Gold Beach. Chacun de ces ports préfabriqués étaient composé de caissons dont les plus gros mesurent 60 mètres de long, 20 mètres de haut et pèsent 6 000 tonnes. Certains recevront des installations de défense antiaérienne.

Deux constructions servirent de test ; deux ports, en eau profonde, sur la côte Ouest de l'Ecosse.

Le Military port n° 1 à Gareloch

Le Military port n° 2 à Caimryan (Loch Ryan)

Construits par le Royal Engineers et par le Pioneer Corps, les premiers bateaux accostèrent dans ces ports en juillet 1942.

Les ports d'Omaha et de Gold étaient de plus complétés par des rades servant de brise-lames ; les Alliés en réalisèrent 3 autres d'inégales importances et de formes variées devant les plages retenues pour les opérations de débarquement. L'ensemble des blockships constituant un brise-lames, s'appelle un "gooseberry" ; ils sont numérotés de 1 à 5 en partant de l'Ouest.

Les gooseberries permettaient théoriquement à J+2 aux navires de débarquement et aux cargos de mouiller rapidement dans ces plans d'eau à l'abri de la houle.

Cette décision ne fut pas sans poser de problèmes dans les états-majors car le prélèvement de bateaux marchands et leur disparition inéluctable, amenuisait sérieusement le potentiel de cargos faisant la navette entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. La constitution de cette flotte sacrifiée portera le nom d'Opération Corncocks.

Les plages devant lesquelles seront installés les brise-lames:

- G1 Utah Beach, Sainte Marie-du-Mont (Manche) US
- G2 Omaha Beach, Saint Laurent-sur-mer (Calvados) US
- G3 Gold Beach, Arromanches / Asnelles (Calvados) GB
- G4 Juno Beach, Courseulles-sur-mer (Calvados) GB
- G5 Sword Beach, Hermanville-sur-mer (Calvados) GB

Sept jours avant le D-Day, les cargos sont regroupés dans le Loch Linne, devant le port d'Oban à l'ouest de l'Ecosse. Ils viennent de divers ports anglais, d'autres arrivent de Rosyth près d'Edimbourg où ils sont restés sans usage ou dans l'attente d'une affectation. Les équipages sont tenus au secret et les bateaux sont préparés pour leur dernière mission. Toutes les identifications sont supprimées et seul un numéro est apposé sur les parties latérales des passerelles. Selon le "Naval Orders from Operation", 10 remorqueurs et 6 corvettes d'escorte sont venus les rejoindre. Vers le 31 mai, le convoi se met en branle pour rejoindre le canal de Bristol. Le voyage se passe sans problème majeur et les cargos arrivent le 6 juin au matin dans la Baie de Poole où ils se mettent au mouillage. Vers minuit, le CENTURION venu de Méditerranée se mêle aux bateaux destinés à être sabordés les jours suivants.

Dès le 7 juin à 12 h 30, quelques blockships sont en place, mais devant le danger de l'artillerie allemande et les attaques nocturnes de la ludwaffe, la majorité des cargos ne sera alignée que le 11 juin, aidés de 4 remorqueurs chargés aussi de récupérer les équipages civils quittant les navires sabordés, pour ne laisser que des militaires chargés de servir des pièces de DCA.

Chargés de béton à fond de cale, les bateaux coulèrent droit et rapidement. La profondeur d'échouage était prévue pour laisser les coques émergées à 2 mètres au-dessus des eaux de marée haute. Des charges explosives furent déclenchées électriquement depuis les passerelles. Auparavant, des trous avaient été pratiqués dans les cloisons pour permettre une évacuation équilibrée de l'air contenu dans les cales. Grâce aux superstructures constamment hors d'eau, beaucoup de soldats des unités chargées du fonctionnement des rades, trouvèrent à bord de certains cargos des cabines plus confortables que les cantonnements terrestres et y établirent des zones de vie.

Des témoignages

César POROPAT, marin américain à bord du WEST HONAKER apporte son témoignage à propos des blockships, avant et après le débarquement.

"Le dernier trajet marchand du WEST HONAKER s'arrêta à Newport près de Cardiff où il fut déchargé. Ensuite le navire fut pris d'assaut par des ouvriers qui firent de nombreux travaux assez étranges. Puis, nous partîmes vers le nord de l'Ecosse pour jeter l'ancre dans un Loch près d'Oban. D'autres cargos se joignirent à nous pour atteindre une flotte de 24 bâtiments. Nous apprîmes alors que ces cargos étaient destinés à former un breakwater devant les côtes françaises dans le cadre d'une invasion de l'Europe. Nous devions manœuvrer jusqu'au sabordage puis rentrer en Angleterre immédiatement après. Nous restâmes 5 semaines à attendre le jour décisif, ce furent les plus longues et ennuyeuses semaines de ma vie. Finalement, nous reçûmes l'ordre d'appareiller vers le Sud en direction de la mer d'Irlande. Le convoi se traîna à 3 nœuds à l'heure. Le WEST HONAKER ne pouvait laisser son moteur diesel à une allure si basse,

et nous devions stopper la machine régulièrement pour laisser l'hélice tourner de manière à ce que le cargo reste sur son erre. Le compresseur à air servant à lancer la machine donnait l'impression que nous naviguions sur une locomotive à vapeur. En route, nous fûmes rejoints par d'autres bateaux qui intégrèrent le convoi. Puis, nous arrivâmes dans le sud de l'Angleterre où nous avions rendez-vous avec un grand nombre de bateaux. Nous naviguâmes avec cette armada toute une journée, puis nous fûmes réunis selon nos destinations vers les côtes françaises. Lors de notre traversée finale, alors que nous arrivions vers la côte, il y eut une attaque aérienne et une explosion se fit entendre sur le cargo. Nous venions de recevoir une torpille aérienne. Le capitaine ordonna à la moitié de l'équipage dont je faisais partie de rejoindre les canots de sauvetage. Nous restâmes dans le noir à attendre en dérivant dans l'obscurité. Il n'y avait personne autour de nous bien que l'invasion fût commencée. Aux premières lueurs du jour, un trawler anglais (chalutier armé) nous accosta et nous prit à bord à notre grand soulagement. C'était un ancien chalutier français équipé d'un sonar de détection sous-marine. Toute la journée, nos patrouillâmes dans les eaux françaises qui étaient recouvertes d'épaves et d'objets perdus à la mer. Il y avait de nombreux gilets de sauvetage, des panneaux d'écoutes, des vêtements, des bateaux de sauvetage sans personne à bord. Nous vîmes une chose étrange : trois hommes debout sur un échafaudage peignant un navire américain pendant qu'ils tiraient sur des positions ennemies.

L'équipage du chalutier était "brut" et n'avait pas le confort auquel nous étions habitués. Ils n'avaient pas beaucoup à manger et seulement de l'eau à boire. Nous partagions nos rations K. Dans la soirée, le trawler regagna l'Angleterre et les naufragés dormirent sur le pont. Au matin, le capitaine reçut l'ordre de nous déposer sur un dock de Bournemouth. Un jour, tous les hommes d'équipage des cargos sabordés furent réunis dans un grand hall de la ville pour un meeting des services officiels de la Navy. Un amiral nous fit un discours pour nous complimenter et nous dire que nous avions rendu un grand service pour notre pays et pour l'effort de guerre. Si certains furent contents d'entendre cela, beaucoup d'entre nous reprochèrent à l'amiral d'avoir utilisé des marins au statut civil pour une opération militaire et que cela était une injustice. L'amiral répondit qu'un dédommagement financier était prévu pour compenser ce problème. Je pense que c'est à cause de cette dispute que les événements de ces cargos de la Corncob Fleet ne sont jamais mentionnés dans l'histoire officielle du D-Day. Je possède une lettre de félicitations venant de la War Shipping Administration, mais il est impossible de savoir pour quelle raison je suis félicité dans cette lettre.

Ensuite, nous fûmes transportés en train vers Glasgow puis l'ensemble des hommes furent embarqués sur le Queen Elizabeth qui, après six jours de traversée en zigzag en raison des sous-marins ennemis, entra à New York. Dès notre arrivée, nous fûmes interrogés à tour de rôle par une douzaine d'officiels de différentes agences, installés autour d'une lourde table ronde. Ils me questionnèrent sur mes sentiments, ma santé et les différentes réflexions que je pouvais avoir sur les événements que je venais de vivre sur les côtes françaises. J'étais à la maison."

Extrait de "Beyond the palissades, the Corncob Fleet on D-Day, Chapter 17, Cesar Poropat."

Ce n'est que très tardivement que César Poropat apprit que son bateau fut sabordé à Utah Beach.

Parmi les navires sabordés, 2 bâtiments n'ont pas eu le temps de connaître les péripéties de la navigation commerciale, le VITRUVIUS et le DAVID O. SAYLOR. Conçus à l'origine pour transporter du sucre entre Cuba, les Antilles et les Etats-Unis, ils sont curieusement dirigés, peu après leur mise en service, vers l'Angleterre, pour être incorporés aux futurs gooseberries.

Ce sont des cargos dont la coque est en béton armé moulé. Ils sont le résultat d'une commande passée par la United States Maritime Commission au chantier naval Mac Closkey and Company

de Philadelphie. Vingt-quatre “concrete ships” seront construits à Tampa en Floride à partir de juillet 1943. Ces navires de 4 690 tonnes mesurent 110 mètres de long et 16 mètres de large.

Richard R. Powers, qui reçut son affectation sur le VITRUVIUS à destination de la Grande-Bretagne.

“Le 1er mars 1944, le War Shipping Adminis-tration me faisait une proposition que je ne pouvais pas refuser : faire partie de l'équipage d'un bateau pour son voyage inaugural, vers l'Angleterre, et revenir aux Etats-Unis, à bord du paquebot britannique Queen Mary. J'étais impatient d'être à bord de ce nouveau navire, mais plus encore, de pouvoir marcher sur le pont du prestigieux Queen Mary.

Le jour suivant, je me suis rendu sur les docks de Baltimore et suis monté à bord du SS VITRUVIUS. Je ne pouvais pas ne pas m'apercevoir que ce navire était différent de ceux sur lesquels j'avais préalablement navigué. Il était construit totalement en béton. Je me suis demandé si cette chose était en mesure de flotter et surtout quel serait son comportement en plein Atlantique. J'ai vu des dockers charger du bois de charpente dans toutes les cales ce qui m'a redonné confiance, et j'ai signé le document prouvant que je faisais partie de l'équipage de ce navire.

Après tout, je ne pouvais pas laisser le Queen Mary m'attendre !

Nous avons quitté Baltimore le 5 mars et avons rencontré notre convoi, juste au large de Charleston en Caroline du Sud. Ce n'était pas un convoi rutilant. Il comprenait 15 vieux rafiot, dont le panaméen OLAMBALA, construit en 1901. Il y avait des Hog Islanders, des liberty ships endommagés et un autre navire avec une coque en béton, le DAVID O. SAYLOR. Nous ressemblions à un dépotoir flottant de chantiers navals.*

Nous avons effectué la traversée de l'Atlantique sans aucune attaque de sous-marins allemands. Je présume qu'ils étaient trop futés pour gaspiller leurs torpilles contre nous. Cependant, nous avons été abordés par un navire de notre convoi. Je n'oublierai jamais le spectacle du bosco, récupérant un sac de ciment pour obturer les fissures.

A une vitesse moyenne de 3 nœuds, il nous a fallu 33 jours pour rejoindre Liverpool, où nous avons déchargé notre cargaison de bois de charpente.

Je me suis renseigné à propos du voyage de retour sur le Queen Mary mais on m'a demandé de patienter. Une semaine plus tard, nouvelle demande, sans obtenir la moindre réponse précise.

La nouvelle s'est répandue qu'il y avait un navire en béton dans le port et beaucoup de personnes sont venues le voir. Un vieux monsieur s'est aidé de sa canne pour taper sur la coque et vérifier qu'elle était bien en béton.

Un jour, les ingénieurs de l'Armée sont montés à bord avec plusieurs caisses de dynamite et les ont installées dans chacune des cales. Le 1er juin 1944, nous avons quitté Liverpool, et deux jours plus tard, le commandant a appelé tout l'équipage sur le pont pour nous lire une lettre du général Dwight D. Eisenhower, nous expliquant que nous participions à l'invasion de la Normandie. Nous sommes arrivés à Portsmouth, avec les autres navires destinés à devenir des blockships ; traverser la Manche le jour du débarquement n'a pas été un problème pour nous.

La côte française fourmillait de cuirassés, de destroyers, d'escorteurs et d'une multitude d'engins de débarquement. Le ciel était couvert, mais de temps à autre, un avion traversait la couche de nuages et chaque bateau, y compris le nôtre, ouvrait le feu avec ses canons Oerlikon de 20 mm. On aurait dit le 4 juillet, jour de l'Indépendance, multiplié par dix.

Nous avons une vue d'ensemble des barges de débarquement en route vers le rivage, des combats sur la plage et des corps flottant dans l'eau. J'étais heureux d'être sur ce bateau, même s'il était en béton.

A J+1, nous avons tenté de manœuvrer pour nous positionner dans notre emplacement assigné, mais les canons de 88 mm allemands ont commencé à nous encadrer. Nous sommes sortis de la zone juste à temps. A J+3, nous avons de nouveau essayé avec les mêmes résultats. A J+4, nous nous sommes ancrés, sans le moindre problème et avons embarqué sur un LCI, tandis que les ingénieurs de l'Armée ont placé la dynamite ; un grand souffle de fumée et le bateau a coulé rapidement, bien droit, en eaux peu profondes, la moitié du navire restant au-dessus de l'eau.

Du LCI, nous avons embarqué sur un transport de troupes qui nous a conduit à Bournemouth, en Angleterre. Nous avions très faim car, en raison du temps passé pour nous mettre en position, les vivres étaient épuisés à bord du VITRUVIUS. Les Britanniques nous ont offert un maigre repas composé de chou, de pommes vapeur et de petits pains durs, mais nous leur en étions reconnaissants.

Tout l'équipage est monté à bord du Queen Mary à l'exception de 5 hommes volontaires pour demeurer à Liverpool, afin de laisser nos places à des marins blessés. J'étais l'un des volontaires. J'ai manqué la seule chance qui m'ait été donnée de naviguer sur le Queen Mary.

La tempête du 22 juin

Les mulberries étaient toujours en voie d'aménagement, quand se leva la formidable tempête du 19 juin 1944. Les tronçons de routes flottantes en cours de traversée furent perdus à 40 %. Les opérations avaient été bloquées dès le 14 juin, tant la météo devenait exécrable. L'arrivée d'une éclaircie vers le 17 ainsi qu'une mer plus calme permirent de tenter une traversée composée de 22 touées de quais flottants et de caissons. Mais la terrible journée du 19 fut fatale, et une seule touée arriva sur les côtes normandes, les autres furent naufragées.

Cette fameuse tempête commença dans la matinée du 18 juin ; un vent de nord-est d'une force de 25 nœuds s'installa et empêcha toute opération sur les plages. Puis le coup de vent tourna en tempête, et les petites embarcations furent projetées contre les galets. A Omaha Beach, des navires de débarquement, malmenés par la mer en furie causèrent des dégâts irréversibles aux passerelles routières. Un grand nombre de caissons Phoenix se brisa sous le choc des vagues. Le vent forçit à 30 nœuds et il en fut ainsi pour les journées des 19 et 20 juin. Le 21, la tempête atteignit le maximum de sa violence avec un vent de 35 nœuds. Ce fut un déchaînement de vagues à l'intérieur du port. Leur orientation nord-est eut pour effet d'arracher de leur ancrage l'ensemble des jetées du port artificiel qui virent s'échouer presque en parallèle de la plage. De nombreux navires partirent à la dérive et s'entrechoquèrent créant ainsi de multiples avaries. Les bombardons installés en ligne plus au large pour amortir l'effet de houle ne furent d'aucun secours et se transformèrent en de véritables béliers qui perforèrent les coques avant d'aller s'échouer au hasard de la côte.

Les brèches ainsi ouvertes permirent aux vagues de conserver toute leur violence jusqu'à la plage. Pendant ces journées épouvantables, les soldats virent le port de Vierville se disloquer entièrement. Ce redoutable coup de vent de solstice d'été mit en perdition bon nombre de bateaux. Le chiffre de 800 navires perdus est souvent cité ; il semble que seuls les navires modestes sombrèrent, très peu de gros bateaux sont portés disparus aux alentours du 19 et 20 juin.

Pour Omaha, sur un total de 35 caissons Phoenix, 27 furent détruits ou fortement endommagés, 286 navires subirent des dégâts ou furent jetés à la côte mais la plupart furent remis en état. Réticent à l'établissement d'un port artificiel à Omaha Beach mais ne désirant pas froisser son

allié, les américains acceptèrent cette installation. Mais rapidement monté et peut-être avec moins de rigueur que celui d'Arromanches La partie ouest du port, c'est-à-dire le mulberry était entièrement détruit et avait perdu toute son efficacité opérationnelle.

Qu'importe! Le 23 juin, les opérations de débarquement reprirent grâce aux LST qui déchargèrent directement sur le sable, les munitions qui commençaient à manquer sur la ligne de front. Maintenant détruites, les armées US oublièrent ces passerelles flottantes éphémères et fidèles à leur doctrine, ils déployèrent en grand nombre hommes et engins spécialisés pour générer un gigantesque va-et-vient amphibie servit à terre par des moyens mécaniques tels que grues sur chenilles, puissants bulldozers et niveleuses. Cette noria mécanique qui travaillait pratiquement nuit et jour était organisé par des unités non combattantes rompues à la gestion d'une armée mécanisée peu comptable des pertes matérielles.

On peut d'ailleurs se poser la question pourquoi et comment autant de matériel mécanisé dédié à la logistique était si rapidement disponible sur les plages, était-ce un manque de confiance sur la réelle efficacité du port artificiel.

La digue d'Omaha Beach est quand même renforcée par l'apport de 18 caissons dont 2 sur la section OUEST, 5 sur la section centrale et 11 parfaitement alignés sur la section EST. Le Centurion avait déjà bénéficié de la protection de 3 caissons placés les 9 et 10 juin. Au fil de l'été, 11 cargos viennent en renfort et sont sabordés en une double ligne, 3 autres arrivent à Gold-Beach à la même période. Deux cargos souvent annoncés comme sabordé à Saint Laurent sont absents des plans effectués par les américains, il s'agit du **SAHALE** et du **PENNSYLVANIAN**.

Le navire norvégien **D/S NORFALK** qui arrive le 24 juin de Glasgow pour Omaha, saute sur une mine et reste immobilisé, après avoir servi de "refuge-hôpital", on décide alors de l'inclure au gooseberry d'Utah-Beach mais malgré l'assistance du remorqueur HMS STEEPHOLM T336, le cargo coule au large du Cotentin le 20 juillet.

Un autre navire norvégien destiné comme blockship à Arromanches, le **D/S LYNNGHAUG** qui est un ancien trooper canadien de 1919, avait aussi disparu à 2 miles des côtes en sautant sur une mine le 10 juin.

Au cours de l'été, il est peu aisé de définir la réelle utilité des 4 gosseberries et du mulberry anglais. Celui de Courseulles ne voit débarquer qu'une division mais le port relié à Caen par une voie ferrée est actif pendant tout l'été, celui d'Hermanville sur Mer où il ne passe qu'une seule division le 7 juin voit son rôle militaire essentiel avec la constitution de la ligne défensive maritime nommée Trut Line opérationnelle de juin à septembre.

Au port d'Arromanches débarquent dans l'été 9 divisions et 2 brigades mais il offre peu de place d'accostage et une relative lenteur de circulation sur les passerelles flottantes. La plage d'Omaha Beach est foulée par 6 divisions tandis que celle d'Utah Beach emporte la palme de la fréquentation avec 10 divisions. Enfin la prise de Cherbourg le 30 juin et l'arrivée des premiers cargos dans la rade le 16 juillet va enfin offrir un lieu sur et étendu pour amener le précieux pétrole et les locomotives qui transporteront l'incroyable quantité de fournitures nécessaires aux soldats. Le port de Cherbourg, devenant en septembre plus actif que celui de New-York s'inscrit à cette période comme le plus important du monde jusqu'à l'ouverture du port d'Anvers. En novembre 1944 les plages et le port artificiel sont fermés au mouvement des troupes combattantes et les unités du génie se chargent alors du démontage et du nettoyage des zones de stockage en enterrant sans formalité dans les fossés anti-char et les cratères de bombes moteurs et véhicules hors d'usage. L'excédent de matériel qui n'a plus d'utilité pour la Bataille de Normandie qu'il serait compliqué de transporter vers le front se trouvant maintenant à l'est de la France est lui aussi enfoui. Ce travail va se poursuivre pendant l'hiver et le printemps 1945.

Sur la trace des ferrailleurs

La paix revenue sur le littoral bas normand cède à l'urgent besoin de remettre de l'ordre dans ce bric à brac de ferrailles qui encombrant les ports, petits et grands ainsi que les zones de débarquements.

Devant l'immensité de la tâche et l'aspect inédit de ces sabordages, plusieurs types d'opérations vont se mettre en marche sous couvert de plusieurs autorités de tutelles dès l'hiver 1944.

Ce travail va s'effectuer à vitesses variables selon les lieux et selon les difficultés administratives propres à chaque navire. La législation en vigueur relative aux droits des épaves maritimes est contraignante et ne correspond pas à la situation d'urgence du moment. Elle fait appelle à des textes anciens et reste soumise aux arcanes juridiques qui ne favorisent guère la rapidité. Il faut en effet tenir compte que l'administration de cette période ne peut procéder à la vente d'une épave sans l'accord du propriétaire quelles que soient les circonstances de cette présence, le non respect de cette règle entraîne la nullité de la vente car on ne peut pas vendre la chose d'autrui. Il faut attendre 1961 pour que les législateurs prennent des dispositions pour que les droits des propriétaires s'éteignent si le délai de destruction n'est pas respecté ou abolir tout délai dans les cas d'urgence. Si les épaves des goseberries possèdent une origine claire, celles qui encombrant la rade de Cherbourg posent beaucoup de problèmes d'identification et d'instruction car elles sont souvent le résultat de réquisitions autoritaires réalisées par les allemands durant les 4 années de guerre dans les ports de la Manche et de la Mer du Nord. Beaucoup de navires marchands, fluviaux ou de pêches sont modifiés pour un usage militaire et rebaptisés sous forme de code dans le cadre de l'opération Seelöw (projet d'invasion de la Grande Bretagne en automne 1940) puis plus ou moins laissés sans usage après la Bataille d'Angleterre. Certains d'entre eux restent difficiles à identifier par la Commission Locale des Renflouements de Cherbourg qui se met en place le 8 novembre 1944. A cette date, les responsables américains du port ont déjà déplacés quelques épaves gênantes pour leurs besoins immédiats tel que le cargo **GRANDLIEU** mais ne sont pas engagés dans la remise en état de la rade. Malgré une certaine bienveillance du Commodore Sullivan sous forme de prêt de matériel, la Commission doit se débrouiller seule pour ce nettoyage qui se termine vers 1950.

La commission de Cherbourg a également autorité pour les épaves de Saint Malo, les navires et les chalands requis par l'occupant et retrouvés aux îles Anglo-Normandes, celles abandonnées à Port en Bessin ou dans le canal de Caen à la Mer et les deux bâtiments français utilisés par les anglais à Hermanville. Dans une plus large mesure, elle s'occupe aussi de recenser et de faire éliminer les débris de toutes natures qui encombrant les plages. La tâche est immense tandis que les moyens disponibles sont quasi inexistantes

A Arromanches, Courseulles et Hermanville sur Mer, les choses sont plus expéditives et dès 1945, l'Amirauté britannique qui entame le démontage du port artificiel confie la récupération des blockships à une entreprise anglaise qui se charge de renflouer ce qui peut l'être ou de découper sur place les navires trop détériorés. Le croiseur hollandais **HNLMS SUMATRA** est abandonné par les autorités bataves et entre dans le lot des futures épaves destinées aux chalumeaux britanniques tandis que le polonais **ORP DRAGON** reste visiblement préservé de cette première vague de démolition. L'activité de l'entreprise cesse soudainement à l'automne 1949 en laissant plusieurs bateaux à leur triste sort.

1949 est l'année où commence le vaste chantier de récupération d'Omaha Beach mené par une importante mais obscure entreprise d'Anvers, chantier qui se poursuit jusqu'en 1958.

Pendant ces 25 années, les épaves représentent un gisement de métaux souvent rares et chers dans la période des premières années de restrictions mais aussi dans celle des années plus abondante de la reconstruction. C'est comme un phénomène financier permanent avec ses corollaires plus ou moins heureux qu'il faut envisager cette vaste récupération si on veut bien la comprendre. Dans cette économie particulière riche de péripéties, qui se raconte en période d'abandon, en défaillances d'entreprises, en fraudes financières et en procès, se retrouvent aventuriers et spéculateurs contre fonctionnaires de la Commission et de la Société Nationale des Ventes de Surplus créée le 25 août 1946. Ces personnages aux intérêts souvent divergents vont ensemble ou tour à tour participer pour le meilleur ou pour le pire à l'élimination définitive de ces bateaux.

Les plages américaines

Utah Beach, les Cargos sabordés

1 - BENJAMIN CONTEE

Construit par Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc. à Baltimore (Maryland -USA)
Liberty-ship N° 125
Mis sur cale le 2 février 1942
Lancé le 15 juin 1942
Mis en service le 7 août 1942
Affecté à United States War Shipping Administration
Géré par Mississippi Shipping Co Inc. (Delta Line) à New Orleans
Déplacement : 7 219 tjb
Port en lourd : 10 860 tonnes
Longueur : 134,57 m - Largeur : 17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)
Propulsion : machine à triple expansion construite par General Machinery Corp. à Hamilton (Ohio)
Puissance : 2 500 cv
Vitesse : 11 nd
Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière, 8 canons de 20 mm
Endommagé par une torpille aérienne le 16 août 1943 entre Bône et Oran (DZ)
[Remorqué à Gibraltar puis en Grande-Bretagne où il est remis en état.](#)

2 - GEORGE S. WASSON

Construit par New England Shipbuilding Corp. East Yard à South Portland (Maine - USA)
Liberty-ship N° 2206
Mis sur cale le 22 octobre 1943
Lancé le 7 décembre 1943
Mis en service le 23 décembre 1943
Affecté à United States War Shipping Administration
Géré par R. A. Nicol & Co à New York
Déplacement : 7 219 tjb
Port en lourd : 10 860 tonnes
Longueur : 134,57 m - Largeur : 17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)
Propulsion : machine à triple expansion construite par Harrisburg Machinery Corp. à Harrisburg : (Pennsylvanie)
Puissance : 2 500 cv
Vitesse : 11 nd
Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière,
8 canons de 20 mm
[Endommagé par une mine le 31 janvier 1944 près de Milford Haven](#)

3 - MATT W. RANSOM

Construit par North Carolina Shipbuilding Company à Wilmington (Caroline du Nord - USA)
liberty-ship N°887
Mis sur cale le 9 janvier 1943
Lancé le 6 février 1943
Mis en service le 16 février 1943
Affecté à United States War Shipping Administration
Géré par Smith & Johnson Co à New York
Déplacement : 7 219 tjb
Port en lourd : 10 860 tonnes
Longueur : 134,57 m - Largeur : 17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)
Propulsion : machine à triple expansion construite par Vulcan Iron Works à Wilkes-Barre (Pennsylv.)
Puissance : 2 500 cv
Vitesse : 11 nd
Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière,
8 canons de 20 mm
Torpillé et endommagé le 15 avril 1943 par le U 117 au large de Casablanca
Remorqué à Gibraltar puis en Grande-Bretagne où il est remis en état.

4 - VICTORY SWORD

Construit par Fore River Engine Co. à Quincy (Massachusetts - USA)
Lancé le 26 septembre 1910
Mis en service en 1910 sous le nom de **Currier**
Armé par Cuba Distribution Co La Havane
Armé par United States War Shipping Administration
Géré par Sword Steamship Line à New York (USA)
Renommé **Victory Sword** en 1941
Déplacement : 4 750 tjb
Longueur : 112,78 m - Largeur :
15,85 m - Tirant d'eau : 8,23 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd

5 - WEST CHESWALD

Construit par Northwest Steel Co à Portland (Oregon - USA)
Affecté au 13e District comme charbonnier
Mis en service en septembre 1919
Non requis par l'U. S. Navy
Affecté à l'United States Maritime Commission
Reçoit un détachement de gardes armés au cours de la seconde guerre mondiale
Déplacement : 5 711 tjb
Port en lourd : 8 587 tonnes
Longueur : 129,18 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,29 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 10,5 nd
Equipage : 60 officiers et marins

6 - WEST HONAKER

Construit par Los Angeles Shipbuilding & Dry Dock Corp. à San Pedro (Californie - USA)
Mis en service en décembre 1920
Inspecté le 13 décembre 1921 par l'U. S. Navy pour une possible utilisation comme charbonnier
Numéro d'identification 4455 Jamais requis par l'U. S. Navy
Affecté à l'United States Maritime Commission
Déplacement : 5 428 tjb
Port en lourd : 8 006 tonnes
Longueur : 128,93 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,32 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11,5 nd

7 - WEST NOHNO

Construit par Northwest Steel Co à Portland (Oregon - USA)
Mis en service en avril 1919
Inspecté par l'U. S. Navy pour une possible affectation dans le Naval
Overseas Transportation Service Considéré comme adapté à ce service,
reçoit le numéro d'identification 4029 Jamais requis par l'U. S. Navy
Affecté à l'United States Maritime Commission
Déplacement : 5 711 tjb
Port en lourd : 8 587 tonnes
Longueur : 129,18 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,29 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 12 nd
Endommagé le 15 janvier 1942 par une collision avec le croiseur lourd Wichita (USA)

8 - DAVID O. SAYLOR

Bâtiment du type Concrete ships (coques en béton)
Construit par McCloskey & Co à Tampa (Floride - USA) Premier navire de ce type construit par ce chantier
Mis en service en novembre 1943
Déplacement : 4 690 tjb 2 738 tjn
Port en lourd : 5 004 tonnes
Longueur : 111,70 m - Largeur : 16,45 m - Tirant d'eau : 10,66 m
Propulsion : machine à triple expansion construite par Prescott Mehly Co.
Se rend en Grande-Bretagne en mars 1944 pour participer à Overlord

9 - VITRUVIUS

Bâtiment du type Concrete ships (coques en béton)
Construit par McClosey & Co à Tampa (Floride - USA)
Deuxième navire de ce type construit par ce chantier
Mis en service décembre 1943
Affecté à l'United States Maritime Commission
Utilisé pour le transport du sucre avec Cuba
Déplacement : 4 825 tjb
Port en lourd : 5 004 tonnes
Longueur : 111,56 m - Largeur : 16,46 m - Tirant d'eau : 10,66 m
Propulsion : machine à triple expansion construite par Prescott Mehy Co.
Puissance : 1 300 cv
Vitesse : 7 nd
Se rend en Grande-Bretagne en mars 1944 pour participer à Overlord

Les frères Grignani

Les épaves d'Utah Beach sont étonnamment discrètes. Elles sont selon le témoignage de Gabriel Serra, acquises par l'entreprise des frères Grignani venue d'Impéria. Mais on ne connaît pas la date et les modalités de l'achat. On peut s'étonner qu'elles ne fassent pas partie du lot de l'échange Van Loo, dans la mesure où tous les navires du site sont aussi d'origine américaine. Visiblement cette entreprise artisanale a peu de moyens et doit faire appel à ses collègues pour effectuer les manœuvres de relevage pour les grosses pièces.

Le destroyer **USS MEREDITH** coulé non loin des blockships de cette plage est acheté à l'US NAVY le 5 août 1960 par la Société Française de Recherches, et ferrailé en septembre de la même année.

Les épaves d'Omaha Beach, un enjeu économique en 1948.

Dans leur ouvrage "Histoire d'Arromanches", tome 2 de 1850 à 1960, publiée en juillet 2003, Hervé et Pascal Baptiste, rapportent le témoignage de Raymond Triboulet, fondateur du Comité du Débarquement.

Selon ce témoignage, le gouvernement américain cède gracieusement le 23 décembre 1946, les épaves d'Omaha au Comité du Débarquement. Cette donation est visiblement facilitée par le prestige que Raymond Triboulet a acquis auprès de quelques officiers américains.

Le produit de cette vente devant, selon les vœux américains, financer la construction d'un réseau d'eau potable pour l'ensemble des communes formant le site d'Omaha Beach.

Propriétaire terrien, rédacteur en chef de la revue agricole le Cri du Sol de 1936 à 1939, Raymond Triboulet entre dans le mouvement de résistance CDLR (Ceux de la Résistance) de 1939 à 1944. Lors du débarquement allié, il prend rapidement le parti de De Gaulle. Nommé sous-préfet de Bayeux dès la libération du Bessin, il est élu député du Calvados en 1946.

Le 8 mai 1947, une loi déclare "site national" la partie terrestre de Port Winston (port artificiel d'Arromanches); les vestiges maritimes du port restent propriété des Anglais et on peut imaginer que les épaves aussi. En 1947, le port de Caen voit la sortie de 2757 tonnes de matériel allié pour les 3 premiers mois de cette année.

Le 21 mai 1947, une loi votée par le Parlement sur l'initiative de Raymond Triboulet concerne la construction de deux musées relatifs au souvenir du débarquement, l'un à Arromanches, l'autre à Cherbourg.

Après les élections d'octobre 1947, Raymond Triboulet se retrouve dans l'opposition et perd ses relais ministériels, son projet de musée s'en trouve ralenti. En fait, il semble tout simplement tomber dans les oubliettes du pouvoir.

Max Lejeune député socialiste de 1948 à 1951 est aussi Secrétaire d'Etat aux Forces Armées du gouvernement Henri Queuille de septembre 1948 à octobre 1949; c'est lui qui, un jour de décembre 1948, signe une troublante convention d'échange remettant en cause le projet de Raymond Triboulet.

Cette convention signée le 24 décembre 1948 entre un négociant en métaux et ferrailleur d'Anvers et l'Etat Français, notifie l'échange officiel des épaves d'Omaha contre 735 blindés Sherman M4 A4 et 2 000 tonnes d'armes et de pièces détachées diverses. Cet échange bien que singulier est peut-être à rapprocher avec la naissance de l'OECE (Organisation Européenne des Organisation Economique) le 18 avril 1948 qui détermine la répartition des fonds du plan d'aide américain en Europe (Plan Marshall). Ce type de blindé présent en grande quantité sur le sol européens n'ont plus de valeur militaire pour les armées américaines stationnées en Europe qui ont développées des armes bien plus modernes capables de faire face à ceux de la menaçante Armée Rouge. En revanche, ces chars anciens peuvent faire partie d'un plan d'aide à la France sous forme de biens matériels qui, bien que lançant un programme de construction national (AMX et PANHARD), est sûrement satisfaite de faire cette bonne opération pour réarmer ses troupes. Une piste plus obscure mais qui n'est pas a écarté consiste à une participation française à l'équipement militaire de façon indirecte au tout récent état d'Israël, de nombreux Sherman y sont en effet présents souvent modifiés vers 1949 et y servent de longues années. L'état français restant un pourvoyeur d'armes de tous types à destination du Moyen Orient. De nombreux chars allemands récupérés sur le terrain seront exportés vers le Syrie. Pour clore la liste des indices en faveur de cette piste, Max Lejeune fut aussi membre de l'association France-Israël créée en 1948. Depuis sa signature et malgré les rumeurs, cette convention est restée très discrète et ne rentre pas dans l'histoire "officielle" des épaves américaines délivrée par l'élu du Bessin.

Vers 1950, toujours selon les auteurs, le Comité du Débarquement décide de vendre ces épaves et, cette "vente" aurait libéré la somme de 180 millions de francs versée sur le budget du Ministère de l'Education Nationale. L'argent est officiellement mis en réserve en prévision de la construction d'un musée à Arromanches sur le thème du D-DAY avec l'appui de quelques entreprises privées britanniques dont on ne connaît pas les noms et le rôle exacte.

Nous sommes en droit de nous interroger sur le chiffre de cette vente qui donne (si on divise par 24 navires, option la plus haute) à chaque épave une valeur de 7 500 000 francs ce qui est énorme pour des cargos usés par des années de navigation et qui se détériorent au fil des hivers depuis 5 années. Pour mémoire, le Courbet et ses 23 000 tonnes d'aciers spéciaux n'est vendu que 6 460 000 francs.

La crise gouvernementale de 1951, permet au Normand de retrouver les oreilles attentives du pouvoir qui peut enfin réaliser son cher musée et nous sommes au moins sur d'une chose, c'est qu'il est mis en œuvre en 1952 puis inauguré en 1954. Ce musée dont le succès ne s'est jamais démenti, assura la fortune du Comité de Débarquement.

Les zones d'ombres

Quoi qu'en dise Raymond Triboulet, à Saint Laurent sur Mer, la plupart des épaves selon la convention signée par Max Lejeune, étaient encore la propriété de l'Etat en 1948. Comment a-t-il pu en disposer en 1950 alors qu'elles avaient été échangées deux ans auparavant contre des armes. Dans ces sources, qui rapportent la seule version de Raymond Triboulet, on ne sait pas comment ce s'aurait effectuée cette "vente", de gré à gré ou aux enchères ? L'acheteur n'est jamais cité.

Pour tenter de démêler cette situation qui peut contenir une part de vérité, il faut sûrement revenir à l'étude du statut juridique des navires sabordés en consultant les sources et regarder au plus près les photographies disponibles pour se faire une idée de l'état des lieux avant la présence de l'entreprise Van Loo.

Sur l'ensemble des 33 cargos sabordés par les américains à Utah et Omaha, 8 relèvent de l'United States War Shipping, ce sont des liberty-ships, 8 de l'United States Maritime Commission, 6 de l'US Shipping Board et plus particulièrement à Omaha, 5 bateaux sont sous pavillon panaméen tandis que 6 autres n'ont pas d'appartenance avec l'administration américaine. Ces 6 derniers sont tous coulés après la tempête des 19/22 juin et ; dans ce dernier lot, existent un cargo d'origine anglaise: le **STANWELL N°440** réquisitionné par le MOWT le 29 juin 1944 et renfloué en 1946 ainsi que la **MAYCREST N°439** qui est sous contrôle de l'administration yougoslave réfugiée à Londres qui arrive en remorque. De là à penser que le gooseberry d'Omaha ai servi de cimetière pour certains cargos hors d'usage, il n'y a qu'un pas à franchir.

Sur les photos aériennes IGN de 1947 des plages d'Omaha, un an avant la cession à la Société Van Loo, il semble manquer les 3 panaméens **FLIGHT COMMAND N°267**, **l'AUDACIOUS N° 555** et le **BALALOIDE N°570**, renfloué et démoli à Gand (certaines sources indiquent 1949). Les deux derniers de cette famille, le **POTTER N°468** et **l'OLAMBALA N°266** n'étant sûrement plus apte à reprendre la mer, sont restés dans le gooseberry. Ces navires navigants au cours de la guerre sous ce pavillon de complaisance crée vers 1920 ont-ils eu un sort final particulier, celui qui pourrait être l'objet de cette donation à notre député datée de décembre 1946.

Le plus gros navire du gooseberry d'Omaha est le cuirassé **HMS CENTURION** de 23 000 tonnes appartenant à la Royal Navy. Il paraît très douteux que ce bateau fasse partie de la cession par les Américains au Comité du Débarquement. Cette absence possible du lot dévalorise le potentiel de métaux à récupérer bien que ce navire ne possède plus son artillerie. Toutefois, des photos aériennes prises après 1951 indiquent que le cuirassé est bien présent et qu'il est en cours de démantèlement. On vérifie que dans le cadre des épaves de Saint Laurent, l'administration française n'a aucun droit de regard et que Van Loo quitte les lieux vers 1958 sans se préoccuper de l'élimination complète des épaves.

Par ailleurs, de nombreuses photos et cartes postales montrent 2 navires échoués tout près sur la plage des Moulins. Sur ces images on voit sans ambiguïté que les navires sont en cours de démolition et que l'un d'entre eux a été déplacé à une date inconnue, après 1947?

La présence de ces deux cargos n'est pas en rapport avec les événements militaires. Il s'agit du cargo danois **AARO** (Mowt 1940) et du charbonnier anglais **YEWDALE** qui sont venus s'échoués, victimes des forts coups de vent à l'automne 1944. De droit britannique, ces épaves ont put être découpé par l'entreprise travaillant sur Gold Beach avant le démarrage du chantier anversois ou par une entreprise parfois citée sous le nom de SERMA.

Le YEWDALE

Vapeur charbonnier de 823 tonnes construit chez Scott Bowling et lancé le 11 février 1929.
Il participe à l'opération dynamo en 1940 et il subit plusieurs fois le feu de l'ennemi.
Il arrive de Grimsby avec un chargement de charbon quand il s'échoue le 30 septembre 1944.

L'AARO

Cargo de 1426 tonnes construit au chantier Helsingor Vaerft à Elsimore en 1925.
Il appartient à l'armement danois A/S D/S HEIMDAL quand il passe au Mowt en 1940.
Stationné devant Omaha, il chasse sur ses ancrs pendant une tempête et s'échoue.

Pour ajouter à cette confusion chronologique, un témoignage que l'on peut considérer crédible affirme qu'aucun navire de ce site ne fut déplacé ou ferrailé avant 1949.

Omaha-Beach, les Cargos sabordés

10 - ARTEMAS WARD

Construit par North Carolina Shipbuilding Company à Wilmington (Caroline du Nord - USA)
Liberty-ship N°0156
Mis sur cale le 24 mars 1942
Lancé le 14 juin 1942
Mis en service le 30 juin 1942
Affecté à United States War Shipping Administration
Géré par American Export Lines à New York
Déplacement : 7 219 tjb
Port en lourd : 10 860 tonnes
Longueur : 134,57 m - Largeur : 17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)
Propulsion : machine à triple expansion construite par General Machinery Corp. à Hamilton (Ohio)
Puissance : 2 500 cv
Vitesse : 11 nd
Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière, 8 canons de 20 mm
Endommagé par une collision le 24 mars 1944 avec le cargo Manassas

11 - AUDACIOUS

Construit par Cantiere Navale Triestino à Monfalcone (I)
Lancé le 8 avril 1913
Mis en service en août 1913 sous le nom de **Belvedere**
Armé par Unione Austriaca di Navigazione S. A. à Trieste en 1913 Armé par la Società Anonima du Navigazione Italia à Gênes
Transformé en cargo mixte en 1937
Déplacement : 6 889 tjb
Port en lourd : 7 300 tonnes
Longueur : 133,45 m - Largeur : 16,46 m - Tirant d'eau : 7,85 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 13 nd
Immobilisé à Philadelphie en mars 1941
Saisi par les Américains le 6 juin 1941
Affecté à l'United States Maritime Commission en octobre 1941
Renommé **Audacious** sous pavillon panaméen

12 - BAIALOIDE

Construit par William Hamilton & Co Ltd à Port Glasgow (GB)
Lancé le 9 juin 1914
Mis en service en 1914 sous le nom de **Bawean**
Armé par N V Stoomvaart Maatschappij Nederland à Amsterdam en 1914
Renommé **Giekerk** en 1927
Armé par Achille Lauro à Naples
Renommé **Liana** en 1935
Déplacement : 6 400 tjb
Port en lourd : 10 107 tonnes
Longueur : 133,02 m - Largeur : 16,61 m - Tirant d'eau : 8,48 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11 nd
Saisi par les Brésiliens en décembre 1941
Renommé **Baialoide**
Affecté à l'United States War Shipping Administration en 1944
Sous pavillon panaméen
[Renfloué, démolé à Gand \(B\)](#)

13 - COURAGEOUS

Construit par Bethlehem Shipbuilding Corp. à Alameda (Californie - USA)
Lancé le 22 septembre 1918 comme paquebot mixte sous le nom de **War Sea**
Mis en service en décembre 1918 sous le nom de **Courageous**
Armé par US Shipping Board à San Francisco
Coque rallongée en 1928 Transformé en cargo
Affecté à l'United States Maritime Commission en 1937
Déplacement : 7 573 tjb
Port en lourd : 10 680 tonnes
Longueur : 139,60 m - Largeur : 17,07 m - Tirant d'eau : 8,71 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 11,5 nd

14 - FLIGHT COMMAND

Construit par Northumberland Shipbuilding Co à Howden-on-Tyne (GB)

Lancé le 28 avril 1911

Mis en service en 1911 sous le nom de **Oreland**

Armé par Noreuro Traders Ltd (Grughorn) à Londres en 1911

Armé par Slobodna Plovidba Topic DD à

Susak (YU)

Renommé **Ante Topic** en 1931

Vendu à Brodarstvo Feric à Split en 1939

Renommé **Vicko Feric**

Déplacement : 4 173 tjb

Port en lourd : 7 560 tonnes

Longueur : 112,83 m - Largeur :

15,54 m - Tirant d'eau : 7,19 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 8,5 nd

Affecté à l'**United States Maritime Commission** en 1942

Renommé **Flight Command** sous pavillon panaméen

15 - GALVESTON

Construit par Doullut & Williams Shipbuilding Co Inc. à New Orleans (Louisiane - USA)

Mis en service en avril 1921

Converti à la vapeur en 1929

Affecté à l'**United States Maritime Commission**

Déplacement : 6 173 tjb

Port en lourd : 9 217 tonnes

Longueur : 125,43 m - Largeur :

16,76 m - Tirant d'eau : 8,28 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse: 13 nd

16 - GEORGE W. CHILDS

Construit par Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc. à Baltimore (Maryland - USA)

Liberty-ship N°1014

Mis sur cale le 9 juin 1943

Lancé le 16 juillet 1943

Mis en service le 26 juillet 1943

Affecté à United States War Shipping Administration

Géré par Dichmann, Wright & Pugh à Norfolk (Virginie)

Déplacement : 7 219 tjb

Port en lourd : 10 860 tonnes

Longueur : 134,57 m - Largeur :

17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)

Propulsion : machine à triple expansion construite par General Machinery Corp. à Hamilton (Ohio)

Puissance : 2 500 cv

Vitesse : 11 nd

Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière, 8 canons de 20 mm

Endommagé par le ripage de sa cargaison en Atlantique Nord. Après échouage dans le Lock Ewe, il est remorqué vers Greenock en février 1944.

17 - JAMES IREDELL

Construit par North Carolina Shipbuilding Company à Wilmington (Caroline du Nord - USA)

Liberty-ship N°0867

Mis sur cale le 25 octobre 1942

Lancé le 29 novembre 1942

Mis en service le 12 décembre 1942

Affecté à United States War Shipping Administration

Géré par American Export Lines à New York

Déplacement : 7 219 tjb

Port en lourd : 10 860 tonnes

Longueur : 134,57 m - Largeur :

17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)

Propulsion : machine à triple expansion construite par Worthington Pump & Machinery Corp. à Harrison (New Jersey)

Puissance : 2 500 cv

Vitesse : 11 nd

Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière, 8 canons de 20 mm

Endommagé par une attaque aérienne le 14 juillet 1943 au large de la Sicile, remorqué en Grande-Bretagne.

18 - JAMES W. MARSHALL

Construit par California Shipbuilding Corporation à Los Angeles (Californie USA)
Liberty-ship N°0670
Mis sur cale le 15 octobre 1942
Lancé le 16 novembre 1942
Mis en service le 5 décembre 1942
Affecté à United States War Shipping Administration
Géré par McCormick Steamship Co à San Francisco
Déplacement : 7 219 tjb
Port en lourd : 10 860 tonnes
Longueur : 134,57 m - Largeur : 17,37 m - Tirant d'eau : 8,40 m (pc)
Propulsion : machine à triple expansion construite par General Machinery Corp. à Hamilton (Ohio)
Puissance : 2 500 cv
Vitesse : 11 nd
Armement : 1 canon de 75 mm à l'avant, 1 canon de 125 mm à l'arrière, 8 canons de 20 mm
Endommagé par une bombe planante au large de Salerne le 15 septembre 1943. réparé à Bizerte, il rejoint Methyl en Ecosse

19 - OLAMBALA

Construit par Napier & Miller Ltd, Old Kilpatrick à Glasgow (GB)
Lancé le 6 décembre 1900
Mis en service en février 1901 sous le nom de **Atholl**
Armé par J. Warrack & Co à Leith
Armé par Giuseppe Bozzo Fu Lorenzo à Gênes en 1929
Renommé **Antonietta** en 1929
Déplacement : 4 423 tjb
Port en lourd : 6 946 tonnes
Longueur : 121,59 m - Largeur : 14,86 m - Tirant d'eau : 7,42 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11 nd
Saisi par les Américains en 1941
Affecté à l'United States Maritime Commission en 1942
Renommé **Olambala** sous pavillon panaméen

20 - POTTER

Construit par Doullut & Williams Shipbuilding Co Inc. à New Orleans (Louisiane - USA)
Mis en service en décembre 1920
Converti à la vapeur en 1929
Affecté à l'United States Maritime Commission
Géré par American Pioneer Line (Roosevelt Steamship Co Inc.) à New York
Déplacement : 6 174 tjb
Port en lourd : 9 000 tonnes
Longueur : 125,43 m - Largeur : 16,76 m - Tirant d'eau : 8,28 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 13 nd
Navigue sous pavillon panaméen

21 - WEST GRAMA

Construit par Los Angeles Shipbuilding & Dry Dock Corp. à San Pedro (Californie - USA)
Mis en service en décembre 1918
Affecté à l'U. S. Shipping Board à Los Angeles
Affecté à l'United States Maritime Commission
Converti à la vapeur en 1927
Déplacement : 5 326 tjb
Port en lourd : 8 028 tonnes
Longueur : 128,93 m - Largeur : 16,56 m - Tirant d'eau : 7,32 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11,5 nd

22 - WILSCOX

Construit par O. Daniels Shipbuilding Co à Tampa (Floride - USA)
Lancé le 19 avril 1919
Mis en service en décembre 1919
Affecté à l'United States Maritime Commission
Converti à la vapeur en 1927
Déplacement : 5 861 tjb
Port en lourd : 9 169 tonnes
Longueur : 122,45 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 8,23 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 12 nd

Cargos sabordés après la tempête

23 - WEST NILUS

Construit par South Western Shipbuilding Co à San Pedro (Californie - USA)

Lancé le 4 janvier 1920

Mis en service en mars 1920

Armé par Pacific Argentine Brazil Line Inc. (Pope & Talbot Lumber Co) à San Francisco

Déplacement : 5 495 tjb

Port en lourd : 8 573 tonnes

Longueur : 130,15 m - Largeur : 16,56 m - Tirant d'eau : 7,52 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 10,5 nd

A obtenu deux "battle stars" au cours de la seconde guerre mondiale pour sa participation aux convois de Mourmansk et sa participation au convoi UGS 6

24 - KOFRESI

Construit par American International Shipbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie - USA)

Lancé le 26 novembre 1919 sous le nom de **Cochituate**

Mis en service en 1910 sous le nom de **Kenowis**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Philadelphie

Armé par Waterman Steamship Corporation à Mobile

Renommé **Kofresi** en 1939

Déplacement : 4 934 tjb

Port en lourd : 7 999 tonnes

Longueur : 122,02 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,44 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 13 nd

Passagers : 16

Fin du navire : sabordé le 14 juillet 1944, en provenance de Penarth

25 - STANWELL

Construit par Sir James Laing & Sons Ltd à Sunderland (GB)

Lancé le 7 septembre 1914

Mis en service en novembre 1914 sous le nom de **Stockwell**

Armé par Well Line Ltd (Tyzack & Branfoot) à Newcastle upon Tyne

Armé par Stanhope Steamship Co Ltd (J. A. Billmeir & Co Ltd) à Londres

Renommé **Stanwell** en 1938

Déplacement : 5 767 tjb

Port en lourd : 9 050 tonnes

Longueur : 129,54 m - Largeur : 16,44 m - Tirant d'eau : 8,00 m

Propulsion : une machine alternative quadruple expansion

Vitesse : 12 nd

Affecté au Ministry of War Transport le 29 juin 1944

Fin du navire : sabordé le 16 juillet 1944, en provenance de Swansea

[Renfloué en 1946, démoli en 1947](#)

26 ILLINOIAN

Construit par Osaka Iron Works à Osaka (J)

Mis en service en septembre 1918 sous le nom de **Eastern Light**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Seattle

Renommé **Wilkenno** en 1926

Armé par American Hawaiian Steamship Co à San Francisco

Renommé **Isthmian** en 1937

Renommé **Illinoian** en 1939

Déplacement : 6 473 tjb

Port en lourd : 10 695 tonnes

Longueur : 126,52 m - Largeur : 16,99 m - Tirant d'eau : 8,41 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 11,5 nd

Fin du navire : sabordé le 28 juillet 1944, en provenance de Glasgow

27 - MAYCREST

Construit par Russell & Co à Port Glasgow (GB)
Lancé le 14 mars 1913
Mis en service en avril 1913 sous le nom de **Verdala**
Armé par Verdala Steamship Co Ltd (Gow Harrison & Co) à Glasgow
Vendu à Prince Line Ltd à Londres en 1917
Renommé **Mongolian Prince**
Vendu à Jugoslavenski Llyod Ackionarsko Drustvo à Zagreb en 1928
Renommé **Istok**
Saisi en 1940 par Jugoslav Controlled Crest Shipping à Londres
Renommé **Maycrest**
Déplacement : 5 904 tjb
Port en lourd : 9 670 tonnes
Longueur : 133,50 m - Largeur : 17,07 m - Tirant d'eau : 7,72 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9 nd
Fin du navire : quitte Cardiff pour Omaha Beach, en remorque le 29 juillet 1944, sabordé le 1er août 1944

28 - LENA LUCKENBACH

Construit par Harima Dockyard à Harima (J)
Mis en service en juin 1920 sous le nom de **Eastern Soldier**
Armé par Luckenbach Steamship Co Inc. à New York
Renommé **Lena Luckenbach** en 1922
Déplacement : 5 238 tjb
Port en lourd : 8 930 tonnes
Longueur : 129,54 m - Largeur : 16,36 m - Tirant d'eau : 7,82 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd
Fin du navire : sabordé le 4 août 1944, en provenance de Glasgow

29 - KENTUCKIAN

Construit par Maryland Steel Co à Sparrow's Point (Maryland - USA)
Mis en service en juin 1910
Armé par American Hawaiian Steamship Co à San Francisco
Déplacement : 5 200 tjb
Port en lourd : 8 825 tonnes
Longueur : 130,76 m - Largeur : 16,38 m - Tirant d'eau : 8,99 m
Propulsion : une machine alternative quadruple expansion
Vitesse : 12 nd
Fin du navire : sabordé le 12 août 1944, en provenance de Barry

30 - ALCOA LEADER

Construit par American International Shipbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie - USA)
Mis sur cale le 27 mai 1918
Lancé le 18 janvier 1919
Mis en service le 3 mai 1919 sous le nom de **Shodack**
Affecté à l'United Shipping Board à Philadelphie
Armé par America-France Line (Cosmopolitan Shipping Co Inc.) à New York
Armé par Alcoa Steamship Co Inc. à New York
Renommé **Alcoa Leader** en 1940
Déplacement : 5 041 tjb
Port en lourd : 8 000 tonnes
Longueur : 122,22 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,44 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 12 nd
Fin du navire : sabordé le 13 août 1944, en provenance de Newport

31 - ROBIN GRAY

Construit par Skinner & Eddy Corp. à Seattle (Washington - USA)
Lancé le 29 novembre 1919
Mis en service en janvier 1920
Armé par Seas Shipping Co Inc. à New York
Déplacement : 6 896 tjb
Port en lourd : 10 400 tonnes
Longueur : 129,44 m - Largeur : 16,81 m - Tirant d'eau : 8,53 m
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 12 nd
Fin du navire : sabordé le 18 août 1944, en provenance de Newport

32 - EXFORD

Construit par American International Shipbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie - USA)

Mis sur cale le 28 janvier 1919 sous le nom de **Cimarron**

Lancé le 28 août 1919

Mis en service le 17 octobre 1919 sous le nom de Hog Island

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Philadelphie

Renommé **Express** en 1928

Armé par American Export Lines Inc. à New York

Déplacement : 4 969 tjb

Port en lourd : 7 800 tonnes

Longueur : 122,22 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,44 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 12 nd

Passagers : 12

Renommé **Exford** en 1940

Fin du navire : sabordé le 26 août 1944 en provenance de Liverpool

Renfloué en 1951, remorqué pour Anvers mais échoué à Vierville le 1er décembre 1951, démolé sur place

33 - SAHALE

Construit par American International Shipbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie - USA)

Mis sur cale le 15 avril 1918

Lancé le 27 décembre 1918

Mis en service le 30 avril 1919

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Philadelphie

Armé par Lyke Bros Steamship Co Inc. à New Orleans

Géré par Tampa Interoccean Steamship Co à New Orleans (Louisiane)

Déplacement : 5 028 tjb

Port en lourd : 7 800 tonnes

Longueur : 122,22 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,44 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 12 nd

Fin du navire : sabordé le 24 août 1944, en provenance de Hull

Bien que clairement indiqué dans certaines sources, ce cargo reste absent dans le positionnement des épaves.

Victor F. Van Loo

Cette firme de démolisseurs de navires, fondée le 1er janvier 1939 et dirigée par Victor F. Van Loo, est établie près du Kruisshans au n°13, canal de l'Ancre où se trouvent actuellement les écluses Baudouin et Van Cauwelaert à Anvers.

Elle est enregistrée au registre du commerce d'Anvers sous le n° 55 244.

Il n'existe que peu d'informations au cours des cinq années de guerre sur l'activité de l'entreprise Van Loo, créée au début du conflit. Elle est absente des entreprises de renflouement installées à Toulon en 1943 après le sabordage de la flotte française, alors que Mario Serra y déploie déjà tout son savoir-faire; on peut considérer que Van Loo travaille dans la récupération des métaux à destination de l'économie de guerre allemande qui est le seul débouché plausible pour cette période.

Le chantier belge s'installe en France en 1949 à Saint Laurent-sur-mer, l'une des trois plages composant Omaha Beach. L'entreprise appelée V F VAN LOO CHANTIER NORMANDIE est visiblement une entité de droit français. Le directeur, Monsieur Maille, est français et réside le temps des travaux dans une villa de Vierville-sur-mer.

La plupart des employés sont des ruraux, habitant les bourgs des alentours et sont couverts par le régime social alors en vigueur.

Le travail est dangereux, en novembre 1951, 4 ouvriers meurent noyés et écrasés sous 15 tonnes de ferrailles disloquées par un coup de mer. Quelques années plus tard, une bouteille de gaz explose à bord d'un remorqueur en faisant 1 mort et 2 blessés.

Selon des témoignages, des employés, scaphandriers et mécaniciens spécialisés, semblent appartenir à l'entreprise d'origine et sont de nationalité belge. Ils logent sur place comme l'indique le recensement national de 1954 qui comptabilise 12 personnes "à part" sur la commune.

La définition de l'Insee indique que ce sont des ouvriers logés dans des baraquements de chantiers temporaires, ce qui est assez commun dans une région alors en pleine reconstruction où

la main-d'œuvre étrangère est nombreuse.

L'ampleur du chantier est tel, que la société se hisse dans la revue, "Études Économiques Concernant la Normandie de 1946 à 1954" au rang des industries métallurgiques. Au plus fort de son activité, il compte plus de 200 employés.

Des 5 gooseberries installés par les Alliés, celui de Saint Laurent compte le plus grand nombre de navires sabordés. A cette époque, on en dénombre 23, ainsi que de nombreuses épaves liées aux combats et abandonnées par les Forces Américaines telles que le **LCT 25** et les **LCI 91, 92 et 93**.

Van Loo paraît surtout intéressé par la récupération des métaux non ferreux (bronze, laiton, cuivre) contenus dans les chaudières et les machines fonctionnant à la vapeur.

Van Loo met en place un système efficace pour valoriser ses prises. Le cours de ces métaux nobles étant bien plus élevé en Belgique, le Flamand organise un circuit pour l'exportation au départ des quais d'Isigny-sur-mer, port distant d'une trentaine de kilomètres par la route.

Le transport se fait aussi par mer grâce à des navettes de LCT puis des petits caboteurs emmènent les métaux vers Anvers. La chambre de commerce de Caen, gestionnaire du port, indique les mouvements en quelques chiffres: en 1953, 6 000 tonnes, en 1955, 5 000 tonnes et en 1957, 1 760 tonnes. Ces chiffres statistiques sont à ventiler sur plusieurs transports au cours de la période 1949/1957.

Bien que disposant de gros moyens, Van Loo n'exploite que la "ferraille facile" et laisse après son départ vers 1958, un gros gisement repris ensuite par l'entreprise Jean Demota de Courseulles.

Le chantier est installé près du rivage au Ruquet, sur une ancienne zone nivelée par les ingénieurs américains près d'un blockhaus resté intact. Peu accessible des curieux, il est desservi par une petite route qui monte à travers une dense végétation vers le plateau en rejoignant le bourg ou par une piste qui borde la plage en allant vers Les Moulins. Des logements, des bureaux et des ateliers où y sont reconditionnés des moteurs sont construits avec des hangars Nissens. Pendant que l'exploitation des épaves se poursuit, l'impressionnant cimetière militaire américain qui surplombe le chantier se met définitivement en place avec la tragique réunion de 9386 sépultures et que l'on grave le nom des 1557 disparus en mer ou dans le feu des combats.

L'entreprise possède de gros moyens maritimes et terrestres pour mener à bien ses opérations. Sur les photographies qui nous sont parvenues, on aperçoit une puissante grue sur barge d'origine américaine comme on peut en voir dans la rade de Cherbourg en 1944 et de nombreux camions d'origine militaire anglais et américains. Originaire d'Anvers qui fut la plaque tournante des opérations logistiques américaines en 1945, le ferrailleur a visiblement joué un rôle majeur auprès des responsables alliés pour pouvoir construire une telle puissance et se rendre incontournable dans cette exploitation du métal. On pense notamment au vaste marché plus ou moins occulte des surplus militaires de l'immédiat après guerre.

Deux épaves à visiter

LE CENTURION

N° du SHOM : 14590105

Position : extrémité ouest du goosberry d'Omaha à 2 milles de la plage de Saint Laurent-sur-Mer

Ce bateau fait partie de la classe King Georges V. Construit à l'arsenal de Davenport, il est mis sur cale le 16 janvier 1911 et lancé le 18 novembre de la même année. Lors de ses essais, le 9 décembre 1912, il aborde un cargo italien, le Derna, et le coule. Lui-même endommagé, il restera bloqué jusqu'en mars de l'année suivante pour être réparé. Il entre officiellement en service en mars 1913 pour être affecté à la 2e Escadre de la Home Fleet et de la Grand Fleet en Août 1914.

Comme la plupart de ses congénères, il participe à la bataille du Jutland le 31 mai 1916, mais ne subit aucun dommage. Après la guerre, il est affecté à la Mediterranean Fleet jusqu'en 1924. Il participe notamment à "l'intervention contre les Bolcheviques" en Mer Noire. Désarmé en 1926 à Portsmouth, il est converti deux ans plus tard en navire-cible radiocommandé jusqu'en 1941 au sein du Fleet Target Service de la Royal Navy.

Il est alors transformé en "dummy" du nouveau cuirassé Anson qui vient d'entrer en service.

"Les dummy" sont une invention de Winston Churchill, alors Ministre de la Marine pendant la première guerre. Afin de dissimuler les pertes de la flotte anglaise et de leurrer l'ennemi, chaque cuirassé avait un double choisi parmi de vieux cargos maquillés, aux apparences de leur illustre modèle.

Sous ses nouvelles apparences, Le **CENTURION** va effectuer un périple qui va le mener jusqu'à Bombay via le Cap de Bonne Espérance. Il participe en 1942 à l'Opération Vigorous, opération destinée à ravitailler l'île de Malte, puis, début 1944, il regagne le Royaume Uni. Enfin, à bout de course après toutes ces années de bons et loyaux services, il est coulé comme blockship le 9 juin de la même année. Il ne reste aujourd'hui que le fond de la cale qui repose à moins de 10 mètres de profondeur à l'abri d'un ponton immergé. Cette plongée, sans réel intérêt, peut toutefois permettre à des débutants de se familiariser à l'exploration sur épave sans danger.

L'EXFORD

49°23'0502"N / 000°52'7721"W

Ce cargo a été sommairement renfloué en 1951 pour être dans un premier temps mis au sec sur la plage puis expédié à Anvers dans un second temps. Le parcours prévu pour cette brève opération passe par l'ouest de la rangée de pontons à demi détruits du port artificiel de Vierville sur Mer et invisible à marée haute.

Le capitaine chargé de l'opération devait être distrait car il fit une erreur d'un quart de mille à l'ouest et si son remorqueur à faible tirant d'eau passa sans encombre, l'énorme carcasse qu'il tractait vint s'empaler sur la muraille de béton dissimulée par la marée haute. Des témoins racontent qu'après avoir rompu son amarre, la proue du bateau se souleva d'une dizaine de mètres avant de retomber en se fracassant sur les pontons. Il dut être finalement ferrailé sur place et c'est le fond de la cale qui apparaît aujourd'hui sur ces images originales.

Ce bateau dont la fin fut mouvementée participa sous le nom de EXFORD au fameux convoi PQ 17 qui en juillet 1942 relia l'Islande à Mourmansk afin de ravitailler les Russes ; puis en mars 1943, il fut intégré à un nouveau convoi, le UG S6 qui relia les U.S.A. à Gibraltar.

C'est sous le numéro 384 qu'il fut sabordé le 26 août 1944.

Le site actuel de ce navire est peu profond et ne dépasse jamais 15 mètres. Orientée Nord-Est/Sud-Ouest, avec la proue au Nord, l'épave, en travers sur le ponton, est intéressante. Même si elle a été ferrailée, elle garde encore toute sa forme, et la partie la plus haute, le côté tribord arrière remonte de plus de 3 mètres. Après le premier tiers arrière de l'épave on croise le ponton. Du côté bâbord on pourra se promener sur une section de ponton de 5 mètres de haut, aller jusqu'à la passe et revenir à l'épave, tandis que du côté tribord, la balade pourra se poursuivre assez loin sur les vestiges du port artificiel. C'est en tout cas une plongée accessible aux débutants et riche en faune locale.

Les plages anglaises

Les prisonniers allemands.

Dès l'hiver 1944, l'armée britannique met à contribution beaucoup de soldats allemands pour participer aux travaux de récupération sur le littoral. Quelques photographies publiées dans le petit album de Marc Elmer, Album Souvenir du Débarquement 3e partie (après la bataille) 1945, montrent les vaincus au travail. Celle de la dernière page est très intéressante car elle nous montre que cette ferraille est expédiée vers l'Angleterre au départ du port de Caen dont les quais sont restés pratiquement intacts après la prise de la ville.

Gold Beach, Les Cargos sabordés

34 - AGHIOS SPYRIDON

Construit par Craig, Taylor & Co à Stockton-on-Tees (GB)
Lancé le 20 mai 1905
Mis en service en juin 1905 sous le nom de **Ballochmyle**
Armé par Kyle Transporter Co Ltd (Bickett) à Liverpool en 1905
Renommé **Kylestrome** en 1911
Renommé **Gyp** en 1916
Renommé **Dimitris** en 1924
Armé par G. D. Halkias (Lemos & Pateras) à Chios
Renommé **Aghios Spyridon** en 1938
Déplacement : 3 338 tjb
Port en lourd : 5 500 tonnes
Longueur : 103,63 m - Largeur : 14,58 m - Tirant d'eau : 6,58 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 7,5 nd
[Vendu pour démolition à Briton Ferry le 20 septembre 1945, arrive pour démolition le 21 octobre 1945](#)

35 - ALYNBANK

Construit en 1924 par Harland & Wolff Ltd à Gowan (Glasgow - GB)
Lancé le 15 janvier 1925
Mis en service le 26 mars 1925
Armé par Bank Line Ltd à Londres
Déplacement : 5 151 tjb
Port en lourd : 8 876 tonnes
Longueur : 132,89 m - Largeur : 16,43 m - Tirant d'eau : 7,82 m
Propulsion : deux moteurs diesel Vitesse : 12 nd
Combustible : 577 tonnes de fuel
Réquisitionné le 12 octobre 1939
Mis en service en avril 1940 comme navire auxiliaire antiaérien
Affecté au Ministry of War Transport le 30 octobre 1941
Armement : 8 canons de 102 mm Mk XVI, 8 canons de 2 pdr
Restitué à l'amirauté britannique en 1944
L'Alynbank n'est pas qu'un simple cargo. Il a participé à des convois, comme escorte. PQ 16, PQ 18 et QP 14 (il est transféré du PQ 18 au QP 14)
[Renfloué en décembre 1945, démoli à Troon par West of Scotland Shipbreaking Co Ltd](#)

36 - ELSWICK PARK

Construit par Blyth Shipbuilding & Dry Docks Co Ltd à Blyth (GB)
Lancé le 4 mars 1920
Mis en service en 1920
Armé par Elswick Steam Shipping Co Ltd (Weidner, Hopkins & Co) à Newcastle upon Tyne
Déplacement : 4 188 tjb
Port en lourd : 7 450 tonnes
Longueur : 110,95 m - Largeur : 15,54 m - Tirant d'eau : 7,59 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd
Réquisitionné par l'Amirauté britannique le 10 février 1944
[Renfloué en 1947 et démoli sur place](#)

37 - FLOWERGATE

Construit par Joh C. Tecklenborg AG Schiffswerft u Maschinefabrik à Wesermünde (D)
Lancé le 10 mai 1911
Mis en service en juillet 1911 sous le nom de Schildturm
Armé par Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft Hansa à Brême en 1911
Armé par Turnbull Scott Shipping Co Ltd (Turnbull, Scott & Co) à Londres en 1921
Renommé Flowergate
Déplacement : 5 156 tjb
Port en lourd : 7 820 tonnes
Longueur : 122,16 m - Largeur : 16,36 m - Tirant d'eau : 7,72 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10,5 nd
Vendu à la marine britannique en 1941
Acheté par l'Amirauté le 7 février 1944
[Remis à flot en 1946, échoué à Mumbles le 7 juillet 1946, démolé en 1946 et 1947 à Briton Ferry](#)

38 - GEORGIOS P.

Construit C. S. Swan & Hunter Ltd à Wallsend (GB)
Lancé le 12 février 1903
Mis en service en mai 1903 sous le nom de Crosby Hall
Armé par Ellerman Lines Ltd (R. Alexander) à Liverpool en 1903
Armé par W. T. Epiphaniades and Demetrios G. Coucoumbanis (T. N. Epiphaniades & Co) au Pirée
Renommé Georgios P. en 1927
Déplacement : 4 052 tjb
Port en lourd : 6 800 tonnes
Longueur : 111,25 m - Largeur : 14,25 m - Tirant d'eau : 7,32 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 8,5 nd
Réquisitionné par l'amirauté en 1944

39 - INGMAN

Construit par A. Rodger & Co à Port Glasgow (GB)
Lancé le 11 septembre 1907
Mis en service en octobre 1907 sous le nom de **Helmsdale**
Armé par Strath Steamship Co Ltd (Dow-ning & Sutherland) à Cardiff en 1907
Renommé **Carol** en 1931
Renommé **Carol Dorian** en 1932
Armé par Anton Truberg à Tallinn (Estonie)
Géré par Miss Maria Inkapõõl & Others
Renommé **Lake Hallwil** en 1938
Déplacement : 3 165 tjb
Port en lourd : 5 600 tonnes
Longueur : 100,71 m - Largeur : 14,94 m - Tirant d'eau : 6,40 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 8 nd
Affecté au Ministry of War Transport en 1941
Renommé **Signe**
Renommé **Ingman** en 1941
[Renfloué en 1945, vendu pour démolition à Newport où il arrive le 12 août 1945](#)

40 INNERTON

Construit par Ropner & Sons Ltd à Stockton-on-Tees (GB)
Lancé le 27 juin 1919 sous le nom de **War Scilla**
Mis en service le 15 août 1919 sous le nom d' **Innerton**
Armé par Carlton Steamship Co (R. Chapman & Son) à Newcastle upon Tyne
Affecté au Ministry of War Transport en 1944
Géré par J. & J. Delholm Ltd à Glasgow
Déplacement : 5 276 tjb
Port en lourd : 8 335 tonnes
Longueur : 125,68 m - Largeur : 15,95 m - Tirant d'eau : 7,70 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11 nd
Réquisitionné par l'Amirauté britannique le 16 avril 1944
[Renfloué et démolé sur place](#)

41 - MODLIN

Construit par Flensburger Schiffsbaueres à Flensburg (D)
Mis sur cale en septembre 1905
Lancé le 26 mai 1906
Mis en service en 1906 sous le nom de **Hilda Horn** (D)
Armé par Roland Linie AG à Brême en 1906
Renommé **Ganelon** (D)
Renommé **Tinos** (D) en 1911
Renommé **Le Bourget** (F) en 1916
Armé par la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord Charles Schiaffino & Cie à Alger
Renommé **Laurent Schiaffino** en 1922
Vendu à la Pologne en 1925
Renommé Wilja
Commissionné le 8 août 1925
Refonte en 1935
Utilisé comme navire d'entraînement
Déplacement : 3 569 tjb 2 015 tjn
Port en lourd : 5 640 tonnes
Pleine charge : 8 400 tonnes
Longueur : 104,02 m - Largeur : 14,86 m - Tirant d'eau : 6,65 m - 7,62 m (pc)
Propulsion : une machine à triple expansion - deux chaudières
Puissance : 1 850 cv
Vitesse : 8 nd
Armement : 2 canons de 75 mm, 4 canons de 47 mm
Equipage : 5 officiers et 35 hommes + 60 élèves
Gagne la Grande-Bretagne en septembre 1939
Au moment de l'attaque allemande contre la Pologne, le 1er septembre 1939, deux groupes de navires polonais se trouvaient en dehors de la Baltique. L'un d'eux était un groupe d'entraînement, comprenant le transport de troupes Wilja, à Casablanca et le voilier-école Iskra, au nord nord-ouest de la côte d'Afrique. Le deuxième groupe comprenait les trois destroyers Blyskawica, Burza et Grom. Ces navires, qui avaient quitté Gdynia le 30 juillet 1939, vont se rendre à Rosyth, en Grande-Bretagne, où ils arrivent le 1er septembre 1939. Ils amènent avec eux 70 officiers, 69 cadets et 804 sous-officiers et marins.
Affecté au Ministry of War Transport en 1940
Renommé **Modlin**
Le cargo polonais Modlin prend place dans la 8e colonne du convoi ONS 5, qui appareille de Liverpool le 21 avril 1943, à destination de Halifax, au Canada. Cependant, le Modlin connaît de gros problèmes de machines au cours de la première nuit et doit quitter sa position dans le convoi pour se rendre à la Clyde.
[Démoli à Douvres en 1946](#)

42 - NJEGOS

Construit par A. McMillan & Son Ltd à Dumbarton (GB)
Lancé le 17 décembre 1907
Mis en service en février 1908 sous le nom de **Suruga**
Armé par New York & Oriental Steamship Co Ltd (Barber) à Liverpool en 1908
Renommé **Norman Isles** en 1924
Armé par Jugoslavenski Lloyd Ackionarsko Drustvo à Zagreb (Yougoslavie)
Renommé **Njegos** en 1926
Déplacement : 4 387 tjb
Port en lourd : 7 510 tonnes
Longueur : 114,38 m - Largeur : 15,85 m - Tirant d'eau : 7,37 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 8 nd
Affecté au Ministry of War Transport en mai 1944
Transféré à l'Amirauté britannique en mai 1944
Géré par J. & J. Delholm Ltd à Glasgow
Réquisitionné par l'Amirauté britannique le 16 avril 1944
[Renfloué et démolé sur place](#)

43 - PARKLAAN

Construit par J. L. Thompson & Sons Ltd à North Sands (Sunderland - GB)
Lancé le 25 juillet 1911
Mis en service en septembre 1911 sous le nom de **Manningtry**
Imperial Steamship Co Ltd (Sivewright Bacon) à Manchester en 1911
Renommé **Arabier** en 1916
Renommé **Caldy Light** en 1922
Renommé **Rönnskär** en 1934
Armé par F. W. Iuttenbogaart à Rotterdam (NL)
Géré par NV Stoomschip "Hannah"
Renommé **Parklaan** en 1937
Déplacement : 3 807 tjb
Port en lourd : 6 710 tonnes
Longueur : 107,42 m - Largeur : 15,52 m - Tirant d'eau : 6,93 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd
Affecté à l'Amirauté britannique en 1944
[Démoli à Troon en octobre 1945](#)

44 - **SALTERSGATE**

Construit par Northumberland Shipbuilding Co à Howden-on-Tyne (GB)
Lancé le 5 février 1924
Mis en service en février 1924 sous le nom d' **Overstone**
Armé par Turnbull Scott Shipping Co Ltd (Turnbull, Scott & Co) à Londres en 1927
Renommé **Saltergate**
Déplacement : 3 940 tjb
Port en lourd : 7 385 tonnes
Longueur : 115,90 m - Largeur : 15,82 m - Tirant d'eau : 7,21 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9,5 nd
Affecté au Ministry of War Transport en 1944
Acheté par l'Amirauté le 11 février 1944
[Renfloué et démolé sur place](#)

45 - **SIREHEI**

Construit par J. L. Thompson & Sons Ltd à North Sands (Sunderland - GB)
Lancé le 25 juillet 1907
Mis en service en août 1907 sous le nom de **Bratsberg**
Armé par A/S Borgestad (G. Knudsen) à Porsgrund (N) en 1907
Armé par A/S Helgøy (A. I. Langfeldt & Co) à Kristiansand en 1935
Renommé **Sirehei**
Déplacement: 3 888 tjb
Port en lourd: 6 628 tonnes
Longueur : 155,49 m - Largeur : 15,14 m - Tirant d'eau : 7,11 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 8 nd
Acheté par l'Amirauté en 1944
[Renfloué pour Newcastle.](#)

46 - **VINLAKE**

Construit par J. L. Thompson & Sons Ltd à North Sands (Sunderland - GB)
Lancé le 3 avril 1913
Mis en service en 1913 sous le nom de **North Pacific**
Armé par Pacific Sg Ltd à Sunderland en 1913
Vendu à la Hongrie en 1934
Armé par Angol Magyar Hajózási Részvénytársaság (Hungarian Navigation Co Ltd) à Budapest (H)
Renommé **Csikós** en 1934
Le Csikós se trouve à Lisbonne en 1940, en même temps que le Csarda, de la même compagnie. Quand l'équipage du cargo belge Kabolo, coulé le 15 octobre 1940 par le sous-marin italien Comandante Alfredo Cappellini, arrive à Lisbonne, les autorités britanniques lui demandent d'amener ces deux bateaux en Angleterre. C'est ainsi que le premier officier du Kabalo, Isidore Mesmaekers, reçoit le commandement du Csikós et embarque trois autres membres de l'équipage belge. Après une longue attente, le Csikós appareille de Lisbonne à destination de Gibraltar, où il rejoint un convoi pour l'Angleterre. Dans les Western Approaches, le convoi est attaqué par des avions allemands Fw 200 Condor et le Csikós est endommagé. Deux hommes d'équipage sont tués. Le cargo arrive à Londonderry le 21 avril, et après quelques réparations, se rend à Ardrossan, sa destination finale. Cinq officiers de l'armée belge sont également à bord comme "passagers" et s'échappent ainsi vers la Grande-Bretagne.
Déplacement : 3 938 tjb
Port en lourd : 7 670 tonnes
Longueur : 120,04 m - Largeur : 16,15 m - Tirant d'eau : 7,06 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9 nd
Passe sous pavillon panaméen en 1940
Passe sous pavillon britannique en 1942
Renommé **Vinriver**
Renommé **Vinlake** en 1942
Affecté au Ministry of War Transport en 1944
[Remis à flot en 1946, arrive à Falmouth avec une importante voie d'eau, échoué à St. Mawes, démolé en 1946](#)

47 - **WINHA**

Construit par R. & W. Hawthorn, Leslie & Co Ltd à Hebburn (GB)
Lancé le 24 septembre 1904
Mis en service en octobre 1904 sous le nom de **Atlantic**
Armé par Rederi A/B Transatlantic (Lundgren) à Göteborg (S) en 1904
Armé par Winha O/Y (Antti Wihuri) à Helsinki (SF) en 1935
Renommé **Winha**
Déplacement : 3 331 tjb
Port en lourd : 5 550 tonnes
Longueur : 107,29 m - Largeur : 14,94 m - Tirant d'eau : 6,38 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 8,5 nd
Saisi par les Britanniques le 7 décembre 1941
Affecté au Ministry of War Transport en 1942
Vendu à l'Amirauté britannique en 1944

Cargos sabordés après la tempête

48 - PARKHAVEN

Construit par W. Dobson & Co à Walker-on-Tyne (GB)
Lancé le 1er juin 1920
Mis en service en novembre 1920
Armé par NV Gebr. Van Uden's Scheepvaart en Agentuur Maatschappij à Rotterdam (NL)
Géré par NV Maatschappij Stoomschip
Parkhaven
Déplacement : 4 803 tjb
Port en lourd : 7 790 tonnes
Longueur : 113,31 m - Largeur : 15,85 m - Tirant d'eau : 7,70 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd
Affecté à l'Amirauté britannique en 1944

49 - EMPIRE BITTERN

Construit par Harland & Wolff Ltd à Belfast (GB)
Lancé le 5 juillet 1902
Mis en service en le 11 novembre 1902 sous le nom de **Oiwa**
Armé par White Diamond Steamship Co Ltd (Warren) à Liverpool en 1902
Renommé **Bohemia** en 1913
Affecté à l'United States Maritime Commission à Washington (USA)
Renommé **Artemis** en 1917
Déplacement : 8 414 tjb
Port en lourd : 11 925 tonnes
Longueur : 152,53 m - Largeur : 17,78 m - Tirant d'eau : 9,22 m
Propulsion : deux machines à triple expansion
Vitesse : 12 nd
Affecté au Ministry of War Transport en 1940
Renommé **Empire Bittern**
Réquisitionné par l'amirauté en juin 1944

50 - BOSWORTH

Construit par J. L. Thompson & Sons Ltd à North Sands (Sunderland - GB)
Lancé le 31 décembre 1918
Mis en service en mars 1919 sous le nom de **War Peridot**
Affecté au Shipping Controller
Géré par Canadian Pacific Steamship Ltd à Londres
Armé par Canadian Pacific Rly Co à Londres en 1919
Renommé **Bosworth**
Armé par Henry M. Thomson à Londres en 1928
Déplacement : 6 672 tjb
Port en lourd : 10 950 tonnes
Longueur : 130,30 m - Largeur : 16,92 m - Tirant d'eau : 8,69 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 11 nd
Réquisitionné par l'Amirauté britannique le 10 juillet 1944
[Renfloué en mai 1949, ferrailé à Dalmuir en mai 1949](#)

La British Iron Steel Corporation

Cette société anglaise est active dès avril 1945 à Arromanches, à Courseulles et dans une moindre mesure à Hermanville avec le renflouement de **l'ALYMBANK** (avant la fin de la guerre) sous la direction du Capitaine John Thomas. Elle est installée dans de vastes hangars Nissens sur les cours de tennis de la commune.

Considérées comme la propriété de l'état britannique par le biais du Mowt, la gestion du ferrailage de ces épaves échappent à la Commission des Renflouements de Cherbourg (novembre 1944) et à la Société Nationale des Ventes de Surplus (août 1946), chargée de la vente aux enchères des épaves qui relèvent du droit français ou abandonnées officiellement par leur propriétaires étrangers dans les eaux territoriales.

Les Anglais renflouent 10 cargos qui sont ferrailés en Écosse ou en Irlande du nord et en démantèlent 10 autres sur place avant de quitter les lieux le 30 septembre 1949.

Cette société anglaise peut aussi avoir à son actif le renflouement du cargo de Hermanville, **l'EMPIRE TANA** acheté par John Lee qui laissera l'épave cassée en deux dans Ballyhenry-Bay

près de Belfast où elle est toujours visible.

Le départ de cette entreprise qui laisse des navires en cours de ferrailage sur ses chantiers peut trouver sa raison dans le cas où des revendications venant de l'administration française sont venus changer les règles du jeu économique très favorable aux ferrailleurs. La SNVS devient en effet un organisme liquidateur à partir du 15 octobre 1949 par le décret 49-521 du 14 avril 1949. Redevenu propriétaire des épaves et ayant la charge de les éliminer, l'Etat Français entend en tirer profit et la société anglaise qui agit sans contrat n'a sûrement pas d'autres choix que de plier bagage.

La Iron Steel laisse 9 navires sur les deux sites, dont un à demi découpé le **VERA RADCLIFF**, et 2 autres le **MARIPOSA** et **I'ELSWICKPARK**, à l'abandon dans la rade artificielle du port d'Arromanches.

Un ponton-grue sans doute hors d'usage fait également partie des engins abandonnés par les Anglais dans les eaux du port. Un des deux cargos d'origine hollandaise, le **PARKHAVEN** (connu localement sous le nom de **DUCHMAN**) reste aussi intact. Il est finalement ferrillé par René Boutin, artisan installé à Asnelles. Deux autres cargos s'ajoutent au lot des abandons, le **BELGIQUE**, reste échoué et brisé en deux sur les rochers du Calvados après une tentative infructueuse de renflouement tandis que l'**EMPIRE FLAMINGO** gît en eau profonde après un renflouement tout aussi raté. Devant Courseulles, plusieurs navires sont aussi laissés pour compte.

La Société Moyen, la Recimfex

Cette entreprise achète les 3 épaves incluses dans la rade d'Arromanches par les anglais après leurs enchères du 17 mai 1950. Son cahier des charges spécifie qu'elle doit aussi débarrasser les débris de toutes sortes restant dans le port artificiel. La société adjudicataire possède peu d'expérience dans les travaux maritimes qui ne démarrent qu'en février 1951. Elle ne respecte pas le cahier des charges et mène son chantier de découpage dans le centre de la petite commune au mépris de toute sécurité. Le contrat est résilié en 1954 mais il faut une nouvelle adjudication pour tenter de finir le nettoyage définitif de la célèbre plage. Pour troubler un plus la compréhension de l'élimination de ces ultimes épaves anglaises, s'ajoute un arrêt de la cour de cassation du 6 mai 1964 qui casse et annule un arrêt de la cour d'appel de Paris rendu le 10 janvier 1961. Ce jugement met aux prises la SNVS avec une certaine société **RECIMFEX** qui avait après adjudication, la charge d'araser un lot d'épaves coulées au "large d'Arromanches". La SNVS considérant que le travail n'avait pas été réalisé selon le cahier des charges avait donc portée cette affaire devant les tribunaux. Les dates de cette adjudication ne sont pas précisées et les griefs étant similaires, il n'est pas aisé de comprendre s'il s'agit de 2 sociétés distinctes ou d'écrire que Moyen et Recimfex sont la même entité. On apprend dans le rendu de ce jugement que l'entreprise en question est cautionnée pour ce chantier par la banque d'affaires Lehideux qui est très proche des milieux industriels français liés à la métallurgique.

Une nouvelle fois, c'est Jean Démonta qui interviendra pour finaliser l'enlèvement des dernières ferrailles de la rade artificielle.

Juno Beach, les Cargos sabordés

51 - BELGIQUE

Construit par Ropner & Sons à Stockton-on-Tees (GB)

Lancé le 18 septembre 1902

Mis en service en octobre 1902 sous le nom de **Courtfield**

Armé par Century Co Ltd (Harris & Dixon) à Londres en 1902

Armé par l'armement Century Shipping ldt à Londres de 1902 à 1919

Géré par harris & dixon

Armé par l'armement Fothergill & Nelson ldt à Londres de 1919 à 1921

Armé par l'Armement Deppe à Anvers en 1921

Géré par la Compagnie Royale Belgo-Argentine

Renommé **Belgique**

Déplacement : 4 932 tjb

Port en lourd : 8 056 tonnes

Longueur : 119,18 m - Largeur : 15,75 m - Tirant d'eau : 8,00 m

Propulsion : une machine à triple expansion Vitesse : 10 nd

Quitte ANVERS le 12 mai 1940 Affecté à l'Amirauté britannique en 1944

Quitte GLASGOW le 22 mars 1944

Fin du navire le 7 juin, vers 13 heures, le convoi auquel appartient le navire reçoit l'ordre de se mettre en route. Au large de l'Île de Wight, le convoi se scinde en plusieurs tronçons. Naviguent en ligne de file le croiseur hollandais SUMATRA, le vapeur britannique EMPIRE WATERHEN et le BELGIQUE. Le 8 juin vers 6 heures du matin, les trois bateaux arrivent en vue de la côte normande et vers 10 heures les ancres sont mouillées devant COURSEULLES. Le samedi 10, le navire est désigné pour être coulé en dernier d'une ligne à l'Ouest de COURSEULLES, l'étrave dirigée vers la SEULLES, l'arrière solidement amarré à l'avant de l'EMPIRE WATERHEN sabordé précédemment. Le BELGIQUE a permuté fin Mai avec le FORBIN sans motif connu. Le capitaine Marc Jacobs et son équipage de 26 hommes sont embarqués à bord d'un LCA puis ramenés à PORTSMOUTH le 12 juin 1944 sur un LST.

52 - BENDORAN

Construit par C. Connell & Co Ltd à Glasgow (GB)

Lancé le 12 janvier 1910

Mis en service en mars 1910 sous le nom de **Indradeo**

Armé par Indra Line Ltd (Royden) à Liverpool en 1910

Renommé **Eurybates** en 1916

Renommé **Cambrian Peeress** en 1926

Armé par William Thomson & Co à

Edinburgh en 1931

Géré par Petrograd Steamer Ltd

Renommé **Bendoran**

Déplacement : 5 567 tjb

Port en lourd : 8 550 tonnes

Longueur : 131,11 m - Largeur : 15,29 m - Tirant d'eau : 8,08 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 10 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1944

Affecté à l'Amirauté britannique le 28 mars 1944

[Remis à flot en mai 1947, démoli à Blyth \(GB\)](#)

53 - EMPIRE BUNTING

Construit par Skinner & Eddy Corp. à Seattle (Washington - USA)

Lancé le 28 juin 1919

Mis en service en août 1919 sous le nom de **Eelbeck**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Seattle (USA)

Affecté à l'United States Maritime

Commission en 1937

Déplacement : 6 318 tjb

Port en lourd : 9 693 tonnes

Longueur : 126,77 m - Largeur : 16,71 m - Tirant d'eau : 8,10 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 11 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1941

Géré par Headlam & Sons à Whitby

Renommé **Empire Bunting**

Affecté au Ministry of War Transport en 1944

Géré par J. & J. Denholm Ltd à Glasgow

[Renfloué en 1947, ferrailé à Strangford Lough](#)

54 - EMPIRE FLAMINGO

Construit par American International Shipbuilding Corp. à Hog Island (Pennsylvanie - USA)

Mis sur cale sous le nom de **Cardington**

Lancé le 20 avril 1920

Mis en service en 1920 sous le nom de **Jolee**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Philadelphie

Armé par à Houston en 1933

Armé par Lykes Coastwise Line Inc.

(Lykes Bros Steamship Co Inc.) à Houston en 1938

Affecté au Ministry of War Transport en 1941

Géré par G. Nisbet & Co à Londres

Renommé **Empire Flamingo**

Déplacement : 4 994 tjb

Port en lourd : 8 000 tonnes

Longueur : 122,02 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,44 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 12 nd

Affecté à l'Amirauté britannique en février 1944

[Renfloué en 1949 et coulé en eaux profondes](#)

55 - EMPIRE MOORHEN

Construit par Columbia River Shipbuilding Corp. à Portland (Oregon - USA)

Lancé le 3 avril 1919

Mis en service en avril 1919 sous le nom de **West Totant**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Portland (USA)

Affecté à l'United States Maritime

Commission à Portland en 1937

Déplacement : 5 628 tjb

Port en lourd : 8 649 tonnes

Longueur : 129,79 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,34 m

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 12 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1940

Géré par Booth Steamship Co Ltd à Liverpool

Renommé **Empire Moorhen** en 1941

Affecté à l'Amirauté britannique en février 1944

Géré par J. & J. Denholm Ltd à Glasgow

[Renfloué en juillet 1947, ferrailé à Troon](#)

56 - EMPIRE WATERHEN

Construit par O. Daniels Shipbuilding Co à Tampa (Floride - USA)

Lancé le 5 décembre 1919

Mis en service en juillet 1920 sous le nom de **Manatee**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Tampa (Floride)

Affecté à l'United States Maritime Commission à Tampa

Déplacement : 5 948 tjb

Port en lourd : 9 569 tonnes

Longueur : 122,56 m - Largeur : 16,46 m - Tirant d'eau : 8,23 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 11 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1940

Renommé **Empire Waterhen**

Géré par R. Chapman & Son

Géré par J. & J. Denholm Ltd à Glasgow en 1944

Affecté à l'Amirauté britannique en février 1944

[Renfloué en 1948, ferrailé à Penarth en 1948](#)

57 - MANCHESTER SPINNER

Construit par Irvine's Shipbuilding & Dry Docks Co Ltd à Middleton Shipyard (West Hartlepool - GB)

Mis en service en 1918 sous le nom de **Grampian Range**

Armé par Neptune Steam Navigation Co Ltd (Furness, Withy) à Liverpool en 1918

Armé par Manchester Liners Ltd à Manchester en 1921

Renommé **Mancheser Spinner**

Déplacement : 4 767 tjb

Port en lourd : 8 012 tonnes

Longueur : 117,35 m - Largeur : 15,88 m - Tirant d'eau : 7,42 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 10,5 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1944

Affecté à l'Amirauté britannique le 25 mars 1944

58 - MARIPOSA

Construit par John Priestman & Co à Sunderland (GB)
Lancé le 27 avril 1914
Mis en service en 1914 sous le nom de **Ionnis Vatis**
Armé par J. L. Vatis & Co à Syra (GR) en 1914
Renommé **Theofano** en 1923
Renommé **Cefnybryn** en 1928
Renommé **Dedinje** en 1931
Renommé **Galeb** en 1934
Renommé **Cefnybryn** en 1934
Renommé **Galeb** en 1935
Renommé **Greek Mariner** en 1935
Armé par Neill & Pandelis Ltd à Londres en 1938
Renommé **Mariposa**
Déplacement : 3 807 tjb
Port en lourd : 7 130 tonnes
Longueur : 106,68 m - Largeur : 15,52 m - Tirant d'eau : 7,21 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9 nd
Affecté au Ministry of War Transport
Réquisitionné par l'Amirauté britannique le 27 mars 1944
[Renfloué et démolé sur place](#)

59 - PANOS

Construit par J. Readhead & Sons à South Shields (GB)
Lancé le 19 avril 1920
Mis en service en juillet 1920 sous le nom de **Homedcliffe**
Renommé **Avon Valley** en 1934
Armé par United Merchants Shipping Co Ltd à Londres en 1937
Renommé **Panos**
Déplacement : 4 914 tjb
Port en lourd : 8 050 tonnes
Longueur : 122,30 m - Largeur : 16,36 m - Tirant d'eau : 7,47 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9 nd
Affecté au Ministry of War Transport en 1944
Affecté à l'Amirauté britannique le 25 mars 1944

60 - VERA RADCLIFFE

Construit par Craig, Taylor & Co Ltd à Stockton-on-Tees (GB)
Lancé le 30 octobre 1924
Mis en service en janvier 1925
Armé par Evan Thomas Radcliffe & Co à Cardiff
Géré par Anthony Radcliffe Steamship Co Ltd & Ethel Radcliffe Steamship Co Ltd à Cardiff
Déplacement : 5 587 tjb
Port en lourd : 9 325 tonnes
Longueur : 131,60 m - Largeur : 16,92 m - Tirant d'eau : 7,67 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 10 nd
Affecté à l'Amirauté britannique le 30 mars 1944

Cargos sabordés après la tempête

61 - NORJERV

Construit par Ames Shipbuilding & Dry Dock Co à Seattle (Washington - USA)

Lancé le 24 juin 1919

Mis en service en août 1919 sous le nom de **West Islip**

Affecté à l'U. S. Shipping Board à Seattle (Washington USA)

Armé par Oceanic & Oriental Navigation Co à San Francisco en 1928

Renommé **Golden Rod**

Armé par William Steamship Corp. à New York en 1934

Renommé **Willhilo**

Armé par American Hawaiian Steamship Co à New York en 1937

Renommé **Indianan**

Déplacement : 5 582 tjb

Port en lourd : 8 884 tonnes

Longueur : 128,93 m - Largeur : 16,51 m - Tirant d'eau : 7,85 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 11,5 nd

Affecté au Ministry of War Transport en 1941

Géré par Walter Runciman Shipping Co Ltd à Newcastle upon Tyne

Renommé **Empire Eagle**

Transféré à un armement norvégien en 1942

Géré par Nortraship

Renommé **Norjerv**

[Renfloué en 1949, coule lors de son remorquage vers un chantier de démolition](#)

Un blockship malgré lui, le Dragon

Ce croiseur britannique de la classe D est mis en chantier le 24 janvier 1917 par Scotts Ltd de Greenock (Ecosse), lancé le 29 décembre 1917 et achevé le 10 août 1918.

Tout comme ses sister-ships DAUNTLESS, DANAE, DEHLI, il a été refondu en 1929-1930 et transformé en croiseur antiaérien (1940).

La Marine Polonaise en exil en Grande-Bretagne était soucieuse d'augmenter ses forces par l'addition de navires importants. Ses seules sources d'approvisionnement étaient bien sûr la Royal Navy.

En dépit des réticences britanniques qui voyaient d'un mauvais œil le développement d'une force maritime autre que la sienne, importante bien qu'alliée, les Polonais se voient attribuer en 1942 le vieux croiseur **DRAGON** alors en réparations à Cammel Laird. Il en ressort le 15 janvier 1943.

Le choix d'un nom polonais posa un problème politique ; les Polonais souhaitaient le nommer LWOW (du nom d'une ville du sud-est de la Pologne). Cette proposition était très ambiguë pour les Britanniques à cause de leurs alliés soviétiques ; comme aucun des autres noms proposés ne fut retenu, **DRAGON**, nom d'origine, fut finalement conservé.

Au moment de son transfert, le navire est affecté à Scapa Flow. Il assure dans cette zone la protection des convois russes.

En mars 1944 il est affecté à la 10e escadre de croiseurs où il commence son entraînement pour l'Opération Neptune. En avril et mai, il repart à Chatham où son armement est renforcé.

Il quitte La Clyde le 2 juin 1944, unité de Force B, avec le WARSPITE et un destroyer d'escorte. Ces 3 navires arrivent à Sword Beach le 6 juin 1944 à 2 h 00 pour assurer la défense côtière. Les 2 jours suivants, ils attaquent les batteries de Colleville, Trouville et Caen, ainsi que des concentrations de tanks ennemis. Le 8 juin, le Dragon attaque les batteries de Houlgate et continue d'assurer la surveillance des navires ravitailleurs.

Le 8 juillet 1944, après avoir ravitaillé en munitions il arrive sur la zone de Sword Beach où il est torpillé à 4 h 30 par une torpille humaine allemande de type NEGER. Au petit matin il est remorqué, mais trop endommagé pour être à nouveau réparé, il est sabordé pour être incorporé au gooseberry 4 devant Courseulles.

Jean Demota

Le 9 mai 1949 Jean Demota arrive à Courseulles, alors qu'il est employé par l'entreprise Lepage du Havre. Le chantier qu'il doit mener est assez particulier car il s'agit de démonter pièce par pièce les 1 200 mètres de chaussée flottante construite par les Alliés en 1944.

Cette voie, visible sur de nombreuses cartes postales est située à la limite actuelle des communes de Graye et de Courseulles.

Le système de construction repose sur un assemblage ingénieux de cubes qui, une fois reliés entre eux sur deux rangées, avancent vers le large pour atteindre les navires LCT faisant la navette vers les cargos qui restent au mouillage.

Des câbles et des ancres maintiennent la chaussée perpendiculaire à la plage. La flottabilité est obtenue par ces ensembles hermétiques et creux. Le but du chantier est de récupérer le maximum d'éléments en bon état.

L'opération est fastidieuse et demande beaucoup de temps. Il faut d'abord désolidariser les cubes les uns des autres, ensuite les ouvriers percent une ouverture de 50 sur 60 centimètres sur une paroi et pénètrent à l'intérieur de chacun des blocs pour évacuer à la pelle la vase accumulée. Une fois ce travail pénible réalisé, les blocs sont remis en état, remontés entre eux pour former une longueur de 50 mètres. Ils sont ensuite remorqués vers la Hollande sur l'île de Walcheren qui commande l'accès au port d'Anvers afin de combler les brèches provoquées par les violents combats qui se sont déroulés en 1945 pour la prise du précieux port flamand.

Plusieurs caissons Phoenix du port d'Arromanches suivront la même destination.

Ces travaux vont durer 2 ans, mais en 1950, la maison Lepage disparaît. Saisissant l'opportunité, Jean Demota crée alors son entreprise de ferrailage et installe son siège au Quai Ouest à Courseulles à l'actuel emplacement des chantiers navals, les Chantiers Normands Réunis aujourd'hui fermés.

C'est en 1955 que les premiers chantiers de démolition commencent. Jean Demota se procure auprès de la SNVS, des épaves éparses situées entre la Pointe de Tracy à l'ouest et Ouistreham à l'est. Nous savons que la SNVS est chargée de vendre pour le compte de l'Etat les épaves abandonnées mais sa mission est aussi de veiller à négocier la suppression des débris moins visibles qui deviennent dangereux pour la pêche artisanale qui prend son essor, la navigation de plaisance et marchande à l'approche des ports. Dans l'histoire des ferrailages bas-normands, on peut penser que ces acquisitions sont bien tardives car plusieurs sociétés ont déjà beaucoup renfloué et beaucoup ferrillé. Malgré tout, il reste dans ce vaste périmètre les blockships, **PANOS**, **MANCHESTER SPINNER**, le croiseur polonais **DRAGON** devant Juno Beach, ainsi qu'un important gisement de carcasses et mal exploitées.

L'EMPIRE FLAMINGO perdu pendant une tentative de remorquage et le **BELGIQUE** brisé en deux sur des hauts fonds pour les mêmes raisons, et aussi exploités par Démota.

Jean Démota profite opportunément des défaillances et des négligences de ses prédécesseurs en obtenant à des prix intéressants l'ensemble des carcasses qu'il est grand temps de voir disparaître.

On peut considérer que son action est proche d'un service public bien que l'équilibre économique de son entreprise privée reste satisfaisant. Il est vraisemblablement le dernier ferrilleur de ces épaves particulières. Dans son sillage, un jeune plongeur professionnel, JACQUES LEMONCHOIS, apprendra les rudiments du métier et deviendra dans les années 70 le spécialiste local des ferrailages d'épaves en eaux profondes situées entre Ouistreham et Le Havre. Il faut ajouter à son propos que le fait d'être d'une autre génération l'homme a fait œuvre de discernement et de mémoire quand il a su conserver des pièces essentielles de ses navires pour les exposer au public dans son musée de Commes.

En juillet 1954, les embarcations de soutien de l'entreprise travaillant au large, la LOI et le NORMANDIE, assistent à l'embrasement des 1 500 litres d'essence du CATALAN, vedette

munie d'un moteur V8 Chrysler de 200 CV, achetée aux Surplus par la société.

L'accident fait 1 mort et 5 blessés.

Demota va mettre en oeuvre de gros moyens et des techniques audacieuses pour obtenir le maximum de rentabilité de son investissement. En 1960, la ferraille ordinaire est vendue aux hauts-fourneaux de Mondeville au prix de 23 francs le kilo, elle est transportée par un camionneur local du nom de Tacchi. Les aciers spéciaux partent vers l'Italie et les métaux nobles comme le bronze, le laiton et le cuivre sont achetés par un négociant parisien.

Au plus fort de ses affaires, Jean Demota emploie 7 scaphandriers dont un certain Spartako venu de La Spezia et Guiseppe Lo Monaco originaire de Trapani, qui a déjà travaillé pour Mario Serra à partir de 1952.

Une importante bigue à vapeur d'une puissance de levage de 100 tonnes est acquise pour remonter les chaudières et les pièces volumineuses d'une grande valeur marchande.

Le croiseur polonais **DRAGON** est une des nombreuses proies de l'entreprise et l'usage de la dynamite est nécessaire pour ébranler le blindage avant qu'il puisse être découpé au chalumeau. L'explosif est stocké dans les carrières de May sur Orne au sud de Caen et c'est dans une simple voiture qu'il est acheminé vers le chantier. Le navire arasé jusqu'au niveau des ballasts, est considéré comme ferrailé mais il n'a pas livré tout son potentiel.

Jean Demota intervient aussi sur le cargo **IDDLESLEIGHT** abandonné devant Langrune-sur-Mer. Ce navire, touché par une vedette lance-torpilles allemande le 10 août 1944, est venu s'échouer dans les fonds rocheux. Construit en 1927, ce beau cargo, acheté par le Capitaine Thomas ex-responsable du chantier d'Arromanches et maintenant établi à Courseulles, possède un port en lourd de 9 750 tonnes, un tirant d'eau de 7,5 mètres et mesure 132,5 mètres de long pour 17 mètres de large. Après une explosion accidentelle des munitions restées dans le navire, due aux chalumeaux des ferrailleurs le 2 août 1962, l'entreprise de Courseulles sortira les chaudières et l'hélice des entrailles de l'épave.

Après 1960, c'est à Utah Beach que l'entreprise opère avec des moyens de levage conséquents sur le chantier des frères Grignani, bien que l'entreprise Arromanches de Mario SERRA ait déjà travaillé pendant l'été 1956 au relevage des chaudières et des hélices de plusieurs des 9 navires exploitables sur ce site. Cette séquence reste malgré tout assez confuse.

Vers la même période, Jean Demota et son personnel s'installe à Omaha pour succéder à Van Loo qui quitte la France. Ce dernier laisse bon nombre de navires dont le ferrailage n'est pas achevé, car le Flamand a surtout porté ses efforts sur les métaux nobles contenus dans les gros navires riches en chaudières et en condenseurs de cuivre. Demota relève les plaques de blindage du cuirassé **HMS CENTURION** grâce à sa puissante bigue. Il existe bien des photos aériennes de ce chantier précis mais il reste difficile de dire quelle est l'entreprise qui y est représentée.

Après cette période de conquête des métaux, l'entreprise est active dans les travaux maritimes du nord de la France puis ferme ses portes en 1984.

Sword beach, les cargos sabordés

62 - BECHEVILLE

Construit par Sir John Priestman & Co à Sunderland (GB)
Lancé le 10 octobre 1924
Mis en service en novembre 1924 sous le nom de **Westlea**
Renommé **Newton Elm** en 1937
Armé par James German & Co Ltd à Cardiff
Géré par Arlon Steamship Co Ltd à Londres
Renommé **Becheville** en 1937
Déplacement : 4 228 tjb
Port en lourd : 8 160 tonnes
Longueur : 114,99 m - Largeur : 15,70 m - Tirant d'eau : 7,57 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9,5 nd
Rallie Gibraltar en juin 1940
Affecté au Ministry of War Transport en 1944
Transféré à l'Amirauté le 8 février 1944

63 - DOVER HILL

Construit par Northumberland Shipbuilding Co à Howden-on-Tyne (GB)
Lancé le 15 décembre 1917 sous le nom de **Maenwen**
Mis en service en 1918 sous le nom de **Clan Macvivar**
Armé par The Clan Line Steamers Ltd (Cayzer, Irvine) à Glasgow en 1918
Armé par Counties Ship Management Co Ltd à Londres
Géré par Dover Hill Steamship Co Ltd
Renommé **Dover Hill** en 1936
Déplacement : 5 815 tjb
Port en lourd : 9 150 tonnes
Longueur : 121,95 m - Largeur : 16,15 m - Tirant d'eau : 7,98 m
Vitesse : 10 nd
Bombardé et endommagé par la Luftwaffe le 4 avril 1943 au sein du convoi JW 53
Ancré à l'entrée de la baie de Kola (SU)
Affecté au Ministry of War Transport en février 1944
Transféré à l'Amirauté en 1944

64 - EMPIRE DEFIANCE

Construit par Reiherstieg Schiffswerfte & Maschinenfabrik à Hambourg (D)
Lancé le 14 août 1909
Mis en service en septembre 1909 sous le nom d' **Iserlohn**
Armé par Deutsche-Australische Line à Hambourg
Cédé à la Grande-Bretagne en 1919 comme dommages de guerre
Géré par British India Steam Navigation Co à Londres
Armé par St. Just Steamship Co à Bideford (GB) en 1921
Renommé **Union City**
Armé par J. A. Zachariassen (Finlande) en 1924
Renommé **Wasaborg**
Armé par Achille Lauro à Naples en 1935
Renommé **Erica**
Déplacement : 4 704 tjb
Port en lourd : 7 750 tonnes
Longueur : 125,76 m - Largeur : 16,41 m - Tirant d'eau : 7,32 m
Propulsion : une machine à triple expansion
Vitesse : 9,5 nd
Saisi le 10 juin 1940 par les Britanniques à Liverpool
Affecté au Ministry of War Transport en juin 1940
Renommé **Empire Defiance**
Géré par Thos & Jno. Brocklebank Ltd à Liverpool
Géré par J. & J. Denholm Ltd à Glasgow en 1944
[Renfloué en 1951, arrive à Anvers le 15 septembre 1951 pour démolition](#)

65 EMPIRE TAMAR

Construit par Workman, Clark & Co Ltd à Belfast (GB)
Lancé le 10 octobre 1907
Mis en service en novembre 1907 sous le nom de **Kia Ora**
Armé par Shaw, Savill & Albion Line à Londres
Armé par Achille Lauro à Naples en 1935
Renommé **Verbania**
Déplacement : 6 640 tjb
Port en lourd : 9 640 tonnes
Longueur : 141,25 m - Largeur : 17,17 m - Tirant d'eau : 8,69 m
Propulsion : deux machines à triple expansion
Vitesse : 11 nd
Détenu le 10 juin 1940 par les Britanniques à Port Saïd
Saisi en 1940 à Haïfa

Affecté au Ministry of War Transport en juin 1940
Renommé **Empire Tamar** en 1941

66 EMPIRE TANA

Construit par Stabilimento Tecnico Triestino à Trieste (I)

Mis sur cale le 20 juin 1921

Lancé le 23 septembre 1922

Mis en service le 21 décembre 1922 sous le nom de **Carso**

Armé par Società Anonima di Navigazione Lloyd Triestino à Trieste

Déplacement : 6 275 tjb

Port en lourd : 9 130 tonnes

Longueur : 127,71 m - Largeur : 16,46 m - Tirant d'eau : 7,72 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 10,5 nd

Passagers : 10 en 1ère classe

Sabordé à Kismayu (Somalie) le 12 février 1941

Remis à flot et réparé par les Britanniques

Affecté au Ministry of War Transport en 1943

Renommé **Empire Tana**

Renfloué en 1947, conduit à Strangford Lough (Irlande du Nord) pour démolition, casse sa remorque au large de Trevoise Head le 12 novembre 1947, récupéré et démoli

67 - FORBIN

Construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée à Gravelle (Le Havre - F)

Mis en service en mars 1923

Armé par les Chargeurs Réunis au Havre

Déplacement : 7 291 tjb

Port en lourd : 9 470 tonnes

Longueur : 127,30 m - Largeur : 16,81 m - Tirant d'eau : 8,46 m

Propulsion : une machine à triple expansion

Vitesse : 12 nd

Passagers : 12

Rallie Gibraltar en juin 1940

Affecté au Ministry of War Transport en juillet 1940

Géré par Bibby Bros & Co

Armé par un équipage F.N.F.L.

Transféré à la Royal Navy en 1944

Fin du navire : sabordé le 8 juin 1944

Equipage : 24 marins français et 26 ma-rins anglais (dont un officier de liaison)

Le cargo mouille à 14 h 30 le mercredi 7 juin en rade de Courseulles. Une heure plus tard, il appareille sur ordre pour se porter 4 milles plus à l'est où il mouille de nouveau. Le cargo Empire Defiance (numéro 512) est le premier à se saborder. Le Forbin doit suivre. A 17 h 30, trois remorqueurs passent des remorques qui cassent à deux reprises. A 22 h 15, la marée monte encore et il faut capeler une amarre sur la poupe du cargo Empire Defiance. Vingt minutes plus tard, ce travail difficile est effectué et deux remorqueurs s'éloignent, le troisième restant pour maintenir le Forbin face au courant. Le "planter" britannique, officier chargé de placer le navire à poste, ordonne au commandant Simon de faire mettre bas les feux et d'évacuer le plus vite possible sur l'une des deux barges rangées le long du bord. L'opération de transbordement à peine terminée, l'amarre reliant le Forbin à l'Empire Defiance casse et le Forbin, suite à la renverse du courant, s'écarte. Le remorqueur ne parvient pas à le maintenir et les quelques hommes restés à bord pour le sabordage doivent mouiller les ancres. Le 8 juin, au matin, à 7 h 30, la totalité de l'équipage a regagné le bord pour rallumer les chaudières afin de reprendre la manœuvre à la marée suivante, c'est-à-dire, dans une heure et demie. A 9 heures, les remorqueurs sont à nouveau à poste. Deux amarres sont passées sur l'Empire Defiance et les navires sont poupe à poupe. A 11 heures, le Forbin est en bonne position et le "planter" déclenche la mise à feu des charges. Deux charges, côté tribord n'ont pas explosé. Du coup, le navire gîte sur bâbord jusqu'à 20 degrés. D'autre part, le courant drossse le navire vers une position oblique tandis que le remorqueur ne parvient toujours pas à empêcher la dérive. Finalement, le Forbin se redresse et se pose droit. Il est 12 heures 30.

Renfloué après la guerre et démoli

Un brise-lames a usage militaire

Pour beaucoup, le **COURBET** représente l'image symbole de ce gooseberry. Son histoire et sa fin spectaculaire ont définitivement marqué les esprits. Aujourd'hui encore, les riverains en parlent comme étant "le" bateau français ayant participé au débarquement ! Il est maintenant entré dans la légende et son épave ou ce qu'il en reste, permet d'entretenir le mythe.

Contrairement aux quatre autres gooseberries qui longent les plages normandes du D-Day, le brise-lames d'Hermanville comporte quelques particularités qui méritent qu'on s'y attarde.

Situé complètement à l'est de la zone des combats, il ne protège ni la Baie de l'Orne, ni l'accès vers Caen par le canal qui se trouve en dehors de la zone des opérations alliées. De plus, les opérations aéroportées ne se font que sur la zone du pont de Bénouville situé à plusieurs kilomètres des plages. Nous pouvons supposer que sa forme et son emplacement le destinait à jouer un rôle particulier pendant les événements de juin 44.

Le brise-lames est composé de neuf navires sabordés les 7 et 8 juin en trois groupes qui forment une ligne brisée en zigzag.

La ligne située à l'Est au large, est pratiquement perpendiculaire à la plage, elle contient quatre navires dont deux bâtiments de guerre, des croiseurs sabordés le 9 juin sous pavillon britannique : le **HMS DURBAN** et pavillon hollandais le **HNLMS SUMATRA**. Suivent deux cargos marchands, **L'EMPIRE DEFIANCE** et le **FORBIN** servant pendant le conflit sous le pavillon FNFL.

La ligne du centre est parallèle au rivage. Elle intègre deux autres navires marchands d'origine anglaise, le **BECHEVILLE**, et le **DOVER HILL**. Cette ligne se ferme à l'Ouest par le célèbre cuirassé français de 23 000 tonnes, le **COURBET** qui, bien que totalement hors d'usage, arbore le pavillon tricolore de la France libre au moment de son sabordage.

A l'ouest, la ligne se retrouve perpendiculairement très proche de la plage. Deux cargos d'origine italienne la constituent, **L'EMPIRE TANA**, et **L'EMPIRE TAMAR** sabordé, sa proue tout près à angle droit de celle du **COURBET**.

Au contact direct des forces allemandes qui se maintiennent sur la rive droite de l'Orne, le gooseberry de Sword est soumis au feu de l'ennemi pendant les premières semaines du débarquement, ce qui explique que cette rade artificielle n'a eu aucune activité opérationnelle lors de l'arrivée des renforts au cours de l'été 1944. C'est seulement un premier barrage contre des intrusions allemandes par la mer et une riposte antiaérienne pour défendre le port de Courseulles qui à l'inverse, sera fortement utilisé dès le 12 juin pour évacuer les blessés anglo-canadiens, et décharger le ravitaillement sur les quais restés intacts.

Les batteries allemandes placées sur les falaises, les canons lourds sur les voies ferrées près de Pont-L'évêque et les armes de harcèlement telles que les torpilles humaines partant près d'Honfleur, exposent la plage de Sword au feu de l'ennemi de juin à août. Les raids des vedettes rapides S Boote venues de Cherbourg puis du Havre ajoutent à la confusion qui règne aux alentours. Plusieurs bâtiments de guerre dont deux destroyers et un croiseur, le **DRAGON** que l'on retrouvera comme blockship devant Courseulles, font les frais de cette guérilla.

Le blockship d'Hermanville premier rempart à l'Est, joue son rôle de protection et souffre aussi de ces torpillages ; le **HMS DURBAN** est pratiquement détruit tandis que le **COURBET** voit sa coque brisée en deux dans sa partie arrière, sous la violence des impacts.

D'autres bateaux, bien malgré eux, viennent compléter ce dispositif et ajouter à la désolation de ce décor d'abandon.

Face à la rade, sur la plage, le modeste cargo **DUNVEGAN-HEAD** est resté échoué au sec avec sa pleine cargaison de munitions après avoir reçu deux obus de 88 mm allemands. Ce navire a déjà réalisé une première livraison le 7 juin au sein du convoi EWC1B ; c'est au cours du second voyage le 22 juin, que le cargo est touché vers 21 h 30 et abandonné par son équipage alors qu'il est en feu.

Plus loin, un LCT anglais est à l'abandon sur le sable avec la porte restée béante depuis les premiers jours de juin.

Enfin, vers Saint Aubin-sur-mer, le cargo **IDDLESLEIGHT** est touché et désarmé le 10 août par une torpille lancée par une vedette rapide allemande, il vient s'échouer dans les rochers à la limite des eaux de marée basse et y reste bloqué à cause de son tirant d'eau de 7,5 mètres.

Le Courbet

N° du SHOM : 14590196

Position : 49°18'6157"N / 000°17'2107"W

Construit à l'Arsenal de Brest, ce cuirassé est mis sur cale le 1er octobre 1910, lancé le 23 septembre 1911, et mis en service le 19 novembre 1913.

En 1914, durant la première guerre mondiale, le **COURBET** participe au blocus du canal d'Otrante contre la flotte autrichienne puis il navigue en Atlantique et en Méditerranée. En 1921 il devient navire d'entraînement de tir basé à Toulon. En 1923, un important incendie se déclare dans la salle des chaudières. Réparé, il reprend du service dans la 3e division à Toulon, mais en 1924, il est victime d'un deuxième incendie. Entre 1927 et 1929 le Courbet sera refondu. En juillet 1930 il rejoint son affectation de navire d'entraînement jusqu'en 1937 ou il sera transformé en navire école (Ecole du Canon de Brest). En 1939, il reprend ses activités de navire d'entraînement de tir embarquant 600 élèves, et forme la 3e division des navires de guerre attachée à la 5e escadre. Cette division est rappelée à Brest et Quiberon.

Le 25 mai 1940, il est reconduit dans ces fonctions principales, il quitte la rade de Brest pour celle de Cherbourg où il sera affecté face aux troupes allemandes progressant dans le Cotentin.

En juin 1940, le **COURBET** rallie Portsmouth puis, saisi par la Royal Navy, il sert de plate-forme antiaérienne durant la bataille d'Angleterre. Rendu aux F.N.F.L. en juillet 1940, il sera désarmé en avril 1941 et ne servira plus que de dépôt de matériel. Ses machines et son artillerie hors d'usage par le manque d'entretien, le navire était devenu inutile et les Anglais l'envoyèrent se faire ferrailer ailleurs. Le **COURBET** effectua alors sa dernière traversée, tracté par deux remorqueurs jusqu'à Hermanville-sur-Mer pour y être sabordé le 9 juin 1944.

La légende raconte que pendant quelques temps encore, les batteries de canons du Courbet continuèrent à tirer sur l'ennemi.

Quelques mois plus tard, l'épave du Courbet est pillée ; charbon, éléments de cuivre et de bronze, eurent tôt fait de disparaître à une époque où de tels matériaux se vendaient à des prix record au marché noir. Le 28 février 1945 la Commission Locale de Cherbourg, consciente du problème, envoie 20 marins pour garder le bâtiment. Pendant que le maire de l'époque Philippe Dulord, fait une demande afin que ce navire soit classé monument historique, la même Commission étudie la possibilité du renflouement en septembre et prend conseil auprès du chef de la Mission Navale en Grande Bretagne.

Après un échange de courrier qui décourage toute tentative de remise à flot, la décision est prise de le ferrailer sur place et un appel d'offre est lancé le 21 juin 1946 auprès des sociétés LES ABEILLES, NAUTILIUS et NEPTUNE.

C'est la société LA SIRENE nouvellement créée par Mario Serra qui emporte le marché pour la somme de 6 400 000 francs. Mario Serra était un ancien associé de NEPTUNE avant le conflit.

Il faut beaucoup d'imagination pour reconstituer d'après les amas de ferrailles restants ce que pouvait être ce géant des mers. Au fond de la cale, des obus de 305 mm empilés en forme de pyramide n'ont pas retenu l'attention des ferrailleurs, ils gisent sagement au fond attendant le passage des visiteurs. D'autre part, des morceaux du puissant blindage de la ceinture sont toujours visibles. Les plongeurs chanceux verront un hublot, oublié par les pionniers amateurs de cuivre ! Sa faible profondeur, moins de 10 mètres, et la proximité de la côte, fait de cette épave une plongée pour débutants ; pour les mêmes raisons, c'est également un rendez-vous pour les pêcheurs amateurs du coin ; de plus, elle est signalée par une bouée cardinale Est, très souvent utilisée comme bouée de virage lors des régates organisées par la Société des Régates de Ouistreham.

La Alwick-Harnitorf

A une date indéterminée, cette société allemande de Hambourg fait main basse sur les restes de 2 croiseurs qui ont accompagné le Courbet dans son dernier voyage en juin 1944. Le **DURBAN** et le **SUMATRA** sont en cours de démolition quand, le 9 juillet 1954, une formidable explosion se fait entendre jusqu'à la côte. Une mauvaise manipulation d'explosifs à bord du navire FALKENTAL sur lequel se trouvent des employés, est à l'origine du drame. L'ouvrier Zell Helmuth est tué sur le coup tandis que les scaphandriers Dupont et Planken ainsi que le guide Olendrowsky sont sérieusement blessés. Après cet accident, les Allemands quittent les eaux normandes.

Deux versions racontent la suite de ce ferrailage qui reste assez confus et il se peut que malgré des noms différents, il s'agisse de la même histoire. La première étant une version orale digne de foi tandis que la seconde émane d'archives juridiques. On donnera crédit à la seconde en sachant que dans les deux cas la société Arromanches est mise en liquidation judiciaire et que Mario quitte la France en 1956 sans jamais plus y revenir.

Le Spéculateur Agayan

Les épaves considérées comme marchandises étrangères par les douanes, sont rachetées, selon Gabriel Serra, par un spéculateur iranien du nom d'Agayan. Il en confie l'exploitation à Arromanches jusqu'en 1955 date à laquelle il faut malheureusement renoncer à extraire les ferrailles, tant l'envasement important empêche les scaphandriers de poursuivre les élinguages des pièces à remonter.

La Stevan Credit and Commerce Corporation

Cette société américaine au nom ronflant prend possession des deux croiseurs auprès de la SNVS vers 1955/1956. Il semble qu'il ne s'agisse là que d'un spéculateur et que le travail de récupération sur le site soit réalisé par ARROMANCHES donc Mario Serra.

La présence de la Stevan C.C.C est connue grâce à un arrêt de la cour de cassation rendu le 2 novembre 1966 qui relate une plainte de l'état pour infraction douanière concernant l'importation illégale de déchets de cuivre. L'article 9 du cahier des charges de cette vente porte en effet sur l'interdiction formelle, si l'adjudicataire de ces bateaux est étranger (ce qui est le cas), d'importer les marchandises et les produits récupérés sur le territoire national.

Les faits concernent une vente fictive d'un fort tonnage de cuivre extrait des deux épaves de ces croiseurs par Stevan à la société belge Sudamin qui l'aurait ensuite revendu à la Sama (société alsacienne des métaux et alliages). Visiblement attentives et bien renseignées, les douanes françaises portent plainte pour utilisation de licence d'importation trompeuse car la cargaison de cuivre venant du Havre pour Anvers, n'a fait que transiter dans le port flamand sans qu'il y est eu exportation réelle par l'américain. Ce point signifiant une importation par la Sama non conforme au droit français alors en vigueur. Il faut attendre la création de l'Union Douanière des Six le 1^{er} juillet 1968 pour voir les droits de douane avec la Belgique supprimés.

On mesure avec cette tentative d'escroquerie financière que le gisement de cuivre qui est un métal recyclable à 100% est donc très important à bord de ces navires de guerre. Pour mémoire, le Durban possède 6 chaudières de marque Yarrow et le Sumatra en contient 8 de marque Schulz Thornycroft. Par contre, le croiseur hollandais a vu son artillerie démontée au profit de son congénère national le Flores en mars 1944 puis en juillet 44 ce qui amoindrit la valeur marchande de l'épave et qui justifie peut-être son abandon par l'Etat Hollandais en 1945.

On mesure également le rôle de la Belgique dans le commerce international du cuivre à cette époque, nous avons vu qu'à des dates similaires, Van Loo expédie par mer ses métaux non ferreux à partir du port d'Isigny, ce qui pose aussi la question d'un contrôle douanier lors des transits de cargaisons en provenance d'Omaha.

Mario Serra, La Sirène, Normandie Métaux, Arromanches

Celui-là est un revenant, son avocat Donnedieu de Vabres vient de lui sauver la tête devant les juges du tribunal de Lyon alors qu'il était inculpé d'intelligence avec l'ennemi. Le chef d'inculpation ayant changé, il s'en sort vivant mais ruiné.

Quand l'Italien arrive avec son jeune fils Gabriel à Riva Bella, tous ses biens personnels et professionnels sont saisis et une amende gigantesque fixée par le fisc l'oblige à créer des sociétés écran pour poursuivre son activité.

Mais qu'a donc fait Mario pour mériter une telle punition ?

Pas grand chose, il a fait ce qu'il a toujours fait, c'est à dire ferrailer !

Mario Serra, c'est le Mozart du ferrailage. Né en 1892, il est issu d'une famille aisée de Gênes qui pratique le sauvetage, le renflouement et le démantèlement des navires depuis longtemps, son grand-père Giovanni était scaphandrier déjà vers 1870. Il effectue ses premières armes après la première guerre mondiale en ferrillant le cuirassé austro-hongrois VERIBUS UNITIS coulé par les services secrets italiens le lendemain de l'armistice dans la rade de Pola, port situé en Estrie sur l'Adriatique.

Ce chantier réussi, c'est dans le détroit des Dardanelles qu'il installe son entreprise. Le lieu est célèbre pour la quantité d'épaves qui s'éparpillent dans les fonds suite à l'entêtement d'un certain Churchill qui voulait créer ici un second front en débarquant des troupes sur les côtes turques en 1915. L'aventure outre-mer tourne en fiasco. Les mines et les batteries côtières adverses se chargent d'envoyer par le fond plusieurs cuirassés alliés. Pour Mario Serra, l'aventure est juteuse et l'argent entre à flot dans les caisses. Soucieux de se diversifier, il s'installe alors dans le somptueux palais de Ylguiz où il ouvre un casino avec la bénédiction d'Atatürk, maître du pays - C'est là que son fils Gabriel, voit le jour en 1932.

Mais le rêve tourne au cauchemar quand, après avoir approché de trop près les jupons de la maîtresse du protecteur, celui-ci l'expulse du pays en confisquant ses biens et sa fortune. Aventurier insatiable, Mario Serra arrive en France où il s'associe en 1935 avec la société Neptune. Il s'agit cette fois de ferrailer le cuirassé LA FRANCE lancé en 1911, qui coula dans les hauts fonds par une nuit de 1922 dans la baie de Quiberon devant le phare de la Teignouse.

Le chantier ferme ses portes en 1939 bien que le navire ne soit pas complètement démoli. Il ne le sera que le 31 avril 1958.

Les premiers grands désordres maritimes de la seconde guerre mondiale se déroulent sur le littoral du nord de la France, après que les Allemands s'y sont installés. Là, se trouve une variété d'épaves qui ne peuvent laisser insensible notre spécialiste. Mario est toujours citoyen italien et donc allié objectif de l'occupant, il a donc peu de mal à négocier les chantiers où il retrouve son frère Fortunato qui arrive en renfort. Les deux frères vont ainsi se partager des épaves de Dunkerque à Dieppe. Dès la fin de novembre 1940, de la ferraille française est fondue dans les hauts-fourneaux de la Ruhr. Ce commerce est le début du grand pillage où les Français qui paient déjà des frais d'occupation exorbitants, se voient dépossédés de leurs matières premières au profit de l'occupant qui les revend en Reich Marks aux entreprises privées allemandes. Mario lui, sera payé grassement mais en monnaie de singe, le Franc. Cette économie mafieuse du Reich qui s'installe en règle dans tous les pays occupés annonce la seconde fortune virtuelle de Mario qui ne se doute pas qu'au-delà des frontières françaises, le franc ne vaut pas grand-chose. Entre 1939 et 1945, 100 F valent 5 RM tandis que 100 dollars US valent 250 RM.

Mais la vie est belle et Mario prend le chemin de l'Atlantique en avril 1941 où il s'attaque à la récupération de la cargaison du CHAMPLAIN à la Pallice.

Ce paquebot de la Société Générale Transatlantique lancé en 1931 a coulé le 17 juin 1940 en heurtant une mine magnétique. Venant des Etats-Unis, le navire transportait dans ses cales des camions, des machines-outils de précision, des moteurs de chasseurs Curtiss H-75 en caisse mais aussi et surtout, 6 000 tonnes de cuivre en lingots, le tout payé au prix fort par la France sous le

régime de l'aide américaine du Cash and Carry* alors en vigueur. Annoncé comme butin de guerre par l'occupant qui ne se trompe pas, la Kriegsmarine confie ce chantier de première importance à la très compétente entreprise Serra. Le navire sera totalement détruit de 1960 à 1967 par Antonio Serra, fils aîné de Mario.

L'ascension financière est constante et en novembre 1942, l'entreprise rejoint Toulon où les ferrailleurs italiens se retrouvent entre frères et cousins pour participer au vaste chantier de renflouement et de récupération d'acier qui fait suite au sabordage de la flotte française restée bloquée dans l'arsenal. Là, Mario va battre des records. Il se voit confier la remise à flot de 6 sous-marins, le CAÏMAN, le REDOUTABLE, le THETIS, le FRESNEL, la NAÏADE et la SIRENE. Il doit renflouer le croiseur de 7 720 tonnes JEAN DE VIENNE de 1935, destiné à la Marine italienne et enfin, il entame le découpage du cuirassé STRASBOURG de 26 924 tonnes lancé en 1936.

A mesure que la guerre allemande se perd à l'Est, les affaires de Mario vont de mieux en mieux et fin 1943 son papier à en-tête est impressionnant.

Le siège central est à Rome, 34 Via Nicolo, l'adresse française se situe 40, Avenue de la Grande Armée à Paris. La succursale de Dieppe est installée au 12, Cours Bourdon et celle de La Pallice, 128, Bd Emile Delmas. IL achète également un immeuble rue Lepic et une maison de maître à Chantilly proche des écuries où reposent ses 42 pur-sang.

En 1943, l'Italie s'est une nouvelle fois sagement rangée dans le camp des futurs vainqueurs. Mais Mario le Gênois, le seigneur du métal, "l'arrisicatore", l'audacieux, ne comprend visiblement pas que la fête insouciant et provocatrice va brutalement se terminer, que les lampions des cabarets et des dîners de galas de bienfaisance vont bientôt vaciller. En 1946, il tente sans succès de renflouer le paquebot KAIROUAN sabordé dans le port de Marseille ainsi qu'un dock flottant de 12 000 tonnes venu de Dunkerque coulé quai de l'Aiguillon dans le port de Nantes. C'est à ce moment-là que quelques gars qui ont de la mémoire vont le rattraper par la manche et l'envoyer devant les juges de l'épuration.

Après avoir sauvé sa tête, Mario arrive sur la plage d'Hermanville le **COURBET** s'offre à lui. Il a su séduire quelques spéculateurs, anciennes connaissances, pour récolter des fonds et fonder **la Sirène**, société qui fait l'acquisition de l'épave auprès de la Commission des Renflouements de Cherbourg et qui démantèle une grande partie du cuirassé français.

Après l'avoir délesté de sa cargaison d'obus avec l'aide de prisonniers allemands, elle renfloue et revend le modeste cargo **DUNVEGAN HEAD** resté échoué sur la plage depuis août 1944. En 1950, la société devient **Normandie Métaux** et renfloue le cargo **EMPIRE DEFIANCE** en 1951. L'ancien blockship est vendu 90 000 dollars aux chantiers VAN HAEGEN en Belgique et livré flottant au Havre. Cette société fait place à la société **Arromanches** en 1953 qui disparaît en 1956 après avoir passé dernier été à relever des chaudières et des hélices à Utah Beach pour le compte des frères Grignani.

Entre-temps, les restes encore conséquents du Courbet sont revendus à René Legros, ferrailleur amateur qui va se perdre avec son bateau le MARECHAL FOCH sur les pointes acérées du cuirassé lors d'un mauvais calcul de marée en mars 1955.

Ces années normandes d'après-guerre où Mario vit dans l'ombre de sa splendeur, fréquentant assidûment le casino de Ouistreham tout en continuant d'exhumer les ferrailles englouties, vont aussi voir la création en 1948 de la société Voltaire, chargée de ferrailer l'épave du cuirassé éponyme de la classe Danton. Le navire est coulé depuis 1935 sur le Plateau de la Recherche en baie de Port Navalo dans le Morbihan.

Le retour atlantique est l'occasion pour Mario de retrouver son frère Fortunato avec lequel il s'associe pour l'occasion. Les deux hommes innovent en utilisant un crapaud plongeur qui peut remonter 6 tonnes de ferraille en une seule prise.

En France, les affaires se tarissent et la fortune n'est pas au rendez-vous. En 1956, Mario Serra

quitte la Normandie pour un nouveau pari. Il s'installe au Caire et devient consultant d'une entreprise arabe, chargée de nettoyer les abords du Canal de Suez, où plusieurs navires ont été coulés par les Egyptiens pendant la crise internationale provoquée par la nationalisation du précieux passage par Nasser.

Il participe aussi aux démolitions des cargos OUALAFTOULA coulé en 1943, du CITY OF PITTSBURG et du MONTE ARADIOS coulés en 1941, de l'ASCARLARIA coulé en 1942, du SOURADA coulé en 1918 et enfin des modestes CADIO et ASCOT. Après cet ultime baroud d'honneur, l'Italien décède en 1972 au Caire où il est enterré.

Gabriel Serra, les dernières prises.

Resté seul après le départ de son père, Gabriel Serra poursuit son activité de ferrailleur pendant quelques années.

De 1957 à 1958, il revient sur les épaves du **DURBAN** et du **SUMATRA** en utilisant un crapaud venant du chantier Voltaire pour arracher en aveugle les arbres de transmissions, les rotors de turbines et les impressionnants réducteurs des puissantes machines de ces croiseurs dont les fonds sont très envasées.

Il utilise comme navire de soutien le HEB-KEN. Il procède de la même manière pour les restes du **DRAGON** devant Courseulles, il ferraille ensuite sur les quais du bassin Saint-Pierre à Caen le cargo GALLIUM de la Société Navale Caennaise en 1960, puis ferme son entreprise. La seconde carrière de Gabriel se fera dans la location de dériveurs et la vente de matériel de plaisance à Ouistreham, à bord d'une péniche amarrée sous le bâtiment actuel de la SRCO.

Le commerce du cuivre

Ce métal qui entre pour une part importante dans la construction des chaudières et des condenseurs des navires sabordés est recherché en priorité par les sociétés adjudicatrices.

Assujetti à un cours boursier, son prix est sensible aux événements de la planète notamment les conflits armés où les demandes en armement de toutes sortes se font jour. Le "boom" de la guerre de Corée en un exemple.

Le cuivre extrait des plages normandes est souvent expédié en Belgique car ce petit pays à une grande expérience de ce commerce. La société UMHK, Union Minière du Haut Katanga est en effet incontournable dans l'extraction et la transformation de ce métal. Elle est signataire du traité WORLD COPPER AGREEMENT du 28 mars 1935 qui réunit les producteurs en une sorte de club international qui protège leurs intérêts sur le marché mondial. La compagnie française des mines de Bor (Serbie) fondée en 1904 adhère aussi à cette entente. Celle ci, vu sa situation géographique ne joue plus de rôle important après la guerre et finie nationalisée en 1951 par les communistes. Après le conflit, l'ancien militaire belge, Gaston Blaise prend la tête de l'UMHK de 1947 à 1955, il achète et reconstruit les usines de la Compagnie des Métaux d'Overpelt-Lommel. Il devient un personnage très influent au sein de la banque Société Générale puis fusionne sa société avec une filiale de la banque également spécialisée dans les métaux, la Métallurgie Hoboken placée non loin des chantiers navals d'Anvers. Cette dernière cesse d'exister sous cette raison sociale e en 1958.

En 1950, l'Union Minière prend le contrôle de l'unique électrolyse de cuivre situé en France à Limoge et devient par ce fait incontournable pour la vente de cuivre raffiné aux câbliers et à l'industrie hexagonale. Mais la préoccupation des producteurs reste la surproduction qui fait baisser les cours d'autant que la situation internationale revient vers la paix. En 1950, 176 000 tonnes de cuivre sont produites et en 1954, ce sont 224 000 tonnes qui arrivent sur le marché mondial. Pour cette même année, la tonne de cuivre rendu à Anvers vaut 34 000 francs.

Ce métal stratégique pour de nombreux états occidentaux qui se reconstruisent et qui se réarment est donc un enjeu financier de premier plan et on comprend aisément que le marché soit sévèrement contrôlé par les politiques du moment. C'est en 1961 que l'empire de l'Union Minière tombe avec la mis en place de l'indépendance du Congo Belge, obligeant la Belgique à une redistribution des cartes politiques au sein de l'Europe, tant les généreuse et variées richesses de cette colonie lui apportaient pouvoir et argent.