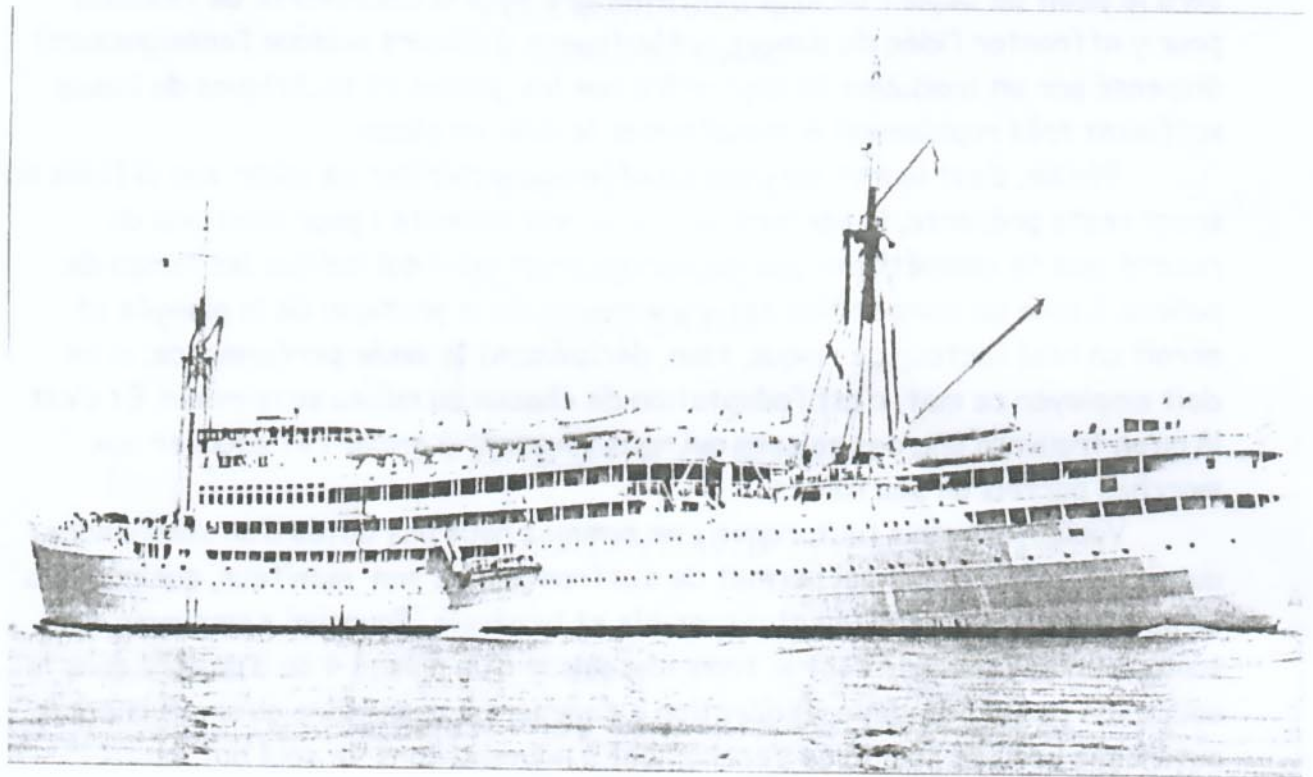


Où sont nos épaves ?

S.S LEOPOLDVILLE

Construction : 1928 - Tonnage : 11172t
Transport de Troupes
Longueur : 492 pieds - Largeur : 62 pieds
Tirant d'eau : 35 pieds



Parmi les bâtiments qui participèrent au débarquement, le naufrage du LEOPOLDVILLE constitua assurément l'un des plus grands désastres maritimes de la deuxième guerre mondiale.

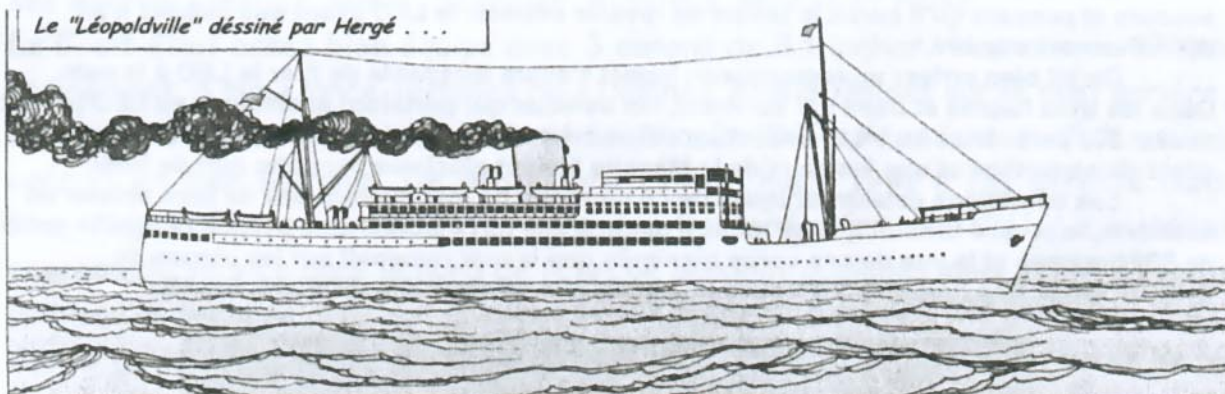
Il fut lancé le 26 septembre 1928, pour la Compagnie Maritime Belge. Son voyage inaugural le conduisit d'ANVERS (son port d'attache) à MATADI, le 8 octobre 1928 avec à son bord 180 passagers de première classe, 180 passagers de deuxième classe, servis par un équipage de 237 hommes. Paquebot et cargo à la fois, sa vitesse de croisière de 17 nœuds lui conférait une stabilité très appréciée de ses passagers.

En 1936, le LEOPOLDVILLE, fut rénové pour en améliorer le confort. Il fut alors rallongé à 157 pieds et son tonnage passa à 11509 t. Il reprit sa ligne normale en 1937, et, à la déclaration de guerre, son port d'attache devint LIVERPOOL. Le ministère de la guerre décida qu'il servirait à transporter les troupes et c'est ainsi que durant les premières années de guerre, il assura le transport des troupes anglaises entre l'Angleterre et la Méditerranée. Sa capacité de transport de 2000 hommes, le rendit incontournable lors de l'opération NEPTUNE. Il prit donc part au débarquement, à l'assaut des plages de Gold Beach et ce, dès

les premières heures du 6 Juin 1944. En 23 voyages, plus de 50000 hommes avaient été transportés vers la France.

Le 21 décembre 1944, alors que les troupes américaines de la 66^{ième} division d'infanterie Les « Black Panthers », s'apprêtaient à passer un Noël paisible dans leur camp, près de Dorchester, l'ordre est donné de se préparer à partir. C'est ainsi que par une veille de Noël glaciale, 2235 hommes arrivent au quai n° 38 du port de Southampton. Le LEO qui transportait des troupes depuis bientôt quatre ans, avait bien sûr perdu de sa superbe. Avant que les troupes américaines ne puissent monter à bord, l'attente fut longue. En effet, 2000 parachutistes britanniques devaient débarquer avant qu'elles-mêmes n'embarquent. A deux heures du matin tous les Américains étaient à bord.

Compte tenu des fêtes de Noël et de l'embarquement effectué dans l'urgence, la totalité de l'équipage anglais n'avait pu rejoindre le bateau. De plus une partie des hommes fut embarquée par erreur, et fort heureusement, sur le transporteur de troupes « Cheshire »



A 9 Heures, les deux bateaux quittent le port, escortés par les trois destroyers britanniques, HMS BRILLANT, ANTHONY, HOTHAM et la frégate française CROIX de LORRAINE, destination CHERBOURG.

Les Allemands, battant en retraite sur tous les fronts, la guerre était considérée comme terminée. Les attaques des « U boat » étaient principalement concentrées en Atlantique, par conséquent, la vigilance des équipages traversant la Manche s'en trouvait relâchée. Aucun exercice d'alerte n'avait été effectué sur le bateau, pas plus que n'avaient été distribués les gilets de sauvetage, la menace d'une attaque ennemie paraissant tout à fait improbable.

Le voyage se déroulait sans problème malgré une mer agitée et c'est aux alentours de 14 Heures 30 que le HMS BRILLANT crut déceler une présence sous-marine. Les destroyers lancèrent alors quelques charges mais on considéra rapidement qu'il s'agissait d'une fausse alerte. Un peu plus tard, le scénario se répéta et de nouveau on conclut à une fausse alerte. A 5 miles à l'horizon, on pouvait apercevoir les lumières de CHERBOURG. Les hommes sur le pont, parmi lesquels nombre d'entre eux souffraient du mal de mer, voyaient alors la fin de leur calvaire.

Pendant ce temps, l'Ober- lieutenant Gerhard MEYER qui commandait le U boat 486 lancé en mars 1944 équipé des dernières technologies de l'époque, lesquelles lui permettaient de voyager à l'insu de tous entre l'Atlantique et la Norvège, regardait par son périscope. MEYER vit le convoi s'approcher. Dans l'urgence, il se positionna et à 17 Heures 58, lança deux torpilles sur le plus gros des navires : le « LEO » qui, lui, n'avait rien vu venir.

La première torpille rata son objectif, la deuxième toucha le « LEO » par tribord, tuant instantanément 355 hommes.

Les destroyers se mirent immédiatement en chasse mais le U boat parvint à s'enfuir. A bord, on transporta les blessés sur le pont afin de les soigner. Le capitaine semblait être en état de choc. Il fit stopper les machines, jeter l'ancre pour éviter de dériver et, pensant obtenir une aide rapide, s'abstint d'envoyer un message radio et n'informa pas davantage l'escorte de la situation.

Quand, à 18 Heures 05, le bateau commença à gîter, les membres congolais de l'équipage, pris de panique, mirent à l'eau les canots de sauvetage, y entassèrent leurs effets personnels et partirent à la rame.

15 minutes après l'impact, le capitaine donna l'ordre d'abandonner le navire, ordre qui ne fut pas compris par les troupes américaines. Les escorteurs, quant à eux, n'eurent connaissance de la gravité de la situation qu'à 19 Heures 30.

Le capitaine du « HMS BRILLANT », John PRINGLE, appela alors CHERBOURG pour demander de l'aide. Avec autant d'hommes à transférer, la tâche du « BRILLANT » était des plus difficiles. On tenta de mettre les bateaux à couple et l'on put ainsi transférer 800 hommes avant que la gîte prise par le « LEO », n'obligea à rompre les amarres. Les autres escorteurs partis en chasse de l'U boat, rentrèrent sur CHERBOURG sans porter assistance au LEO.

A CHERBOURG même, le signal de détresse avait bien été reçu pourtant, à 19 Heures, rien n'avait été entrepris : pas d'hommes pour manœuvrer les canots de sauvetage dans le port ! Tous les équipages se trouvaient dans les églises ou dans les bars en cette veille de Noël.

Le capitaine PRINGLE, fit route sur CHERBOURG, assuré qu'il était de voir arriver les secours et pensant qu'il aurait le temps de revenir assister le LEO avant que celui-ci n'ait définitivement sombré.

On vit bien arriver un remorqueur, lequel s'avéra incapable de tirer le LEO à la cote. Dans les trois heures et demi qui suivirent, les bateaux qui portèrent assistance au LEO purent sauver 800 personnes au total. Beaucoup d'hommes périrent noyés car ils n'avaient pas de gilets de sauvetage et que les eaux de la Manche étaient glaciales par cette nuit de Noël.

Les conditions catastrophiques de ce naufrage ne manquèrent pas de faire éclater un scandale, la presse britannique se montra quant à elle fort discrète à ce propos malgré la perte de 802 hommes et la vue de ces corps inanimés que la mer ramenait sur les plages de CHERBOURG. Ces derniers ont trouvé une sépulture au cimetière d'Omaha Beach.



Aujourd'hui, l'épave du LEOPOLVILLE repose par 60 mètres de fond à 5miles au Nord /Ouest de CHERBOURG. Le bâtiment est couché sur son côté bâbord et, tel un ultime reproche, sa proue regarde CHERBOURG.