

Une concentration de vestiges sous-marins unique au monde

Environ 150 sites archéologiques sous-marins témoignent encore des opérations de Débarquement sur les plages normandes, entre le 6 juin et novembre 1944 (date de fin d'activité du port artificiel d'Arromanches). Aucun autre événement historique au monde n'est mieux illustré par ses vestiges sous-marins. Epaves de navires, de blindés, restes de deux ports artificiels, ces sites illustrent la variété des moyens mis en œuvre à cette occasion par les Alliés.

Une partie d'entre eux est connue des plongeurs normands (notamment Caen Plongée) et certaines zones ont pu être étudiées par des archéologues et hydrographes américains ou anglais. Depuis 2015, leur inventaire systématique a été entrepris par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), dans le cadre d'un partenariat avec la Région Normandie. Ces fiches ont été réalisées par le Drassm (M. Aguetaz, C. Sauvage), avec l'aide de la Région Normandie et de Caen Plongée, à partir de l'ensemble des données collectées.

LOCALISATION DES VESTIGES MARITIMES DU DÉBARQUEMENT



USS SUSAN B. ANTHONY

(Shom 14590092 - EA 3112)



CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

- **Longueur** | 147 mètres
- **Largeur** | 19,2 mètres
- **Tirant d'eau** | 7,8 mètres
- **Capacité** | 8101 tonneaux
- **Capitaine** | Gray

L'USS *Susan B. Anthony* (USS : United States' Ship) est un **paquebot américain** lancé en **mars 1930** aux chantiers New York Shipbuilding Co. de Camden (New Jersey). Sous le nom de *SS Santa Clara*, il est destiné au **transport de passagers**. Le 7 août 1942, il est **réquisitionné par l'US Navy** en tant que **Liberty Ship** et affecté au **transport de troupes**. Il est renommé *Susan B. Anthony*, du nom d'une célèbre féministe américaine de la fin du 19^e siècle.

Il effectue plusieurs **voyages entre les États-Unis et l'Afrique du Nord** pour des missions de **transport et débarquement de soldats et**

de matériel. Il ira notamment à Oran en Algérie pour préparer l'invasion de **la Sicile** prévue le 9 juillet 1943. Il retourne aux États-Unis le 3 août 1943, et jusqu'en **juin 1944**, il effectue des **allers-retours entre l'Amérique et l'Europe du Nord** pour acheminer des troupes et du matériel en **prévision de l'opération Neptune**. Ce terme désigne le débarquement en Normandie au sein de **l'opération Overlord** (création d'un nouveau front en Europe de l'Ouest).

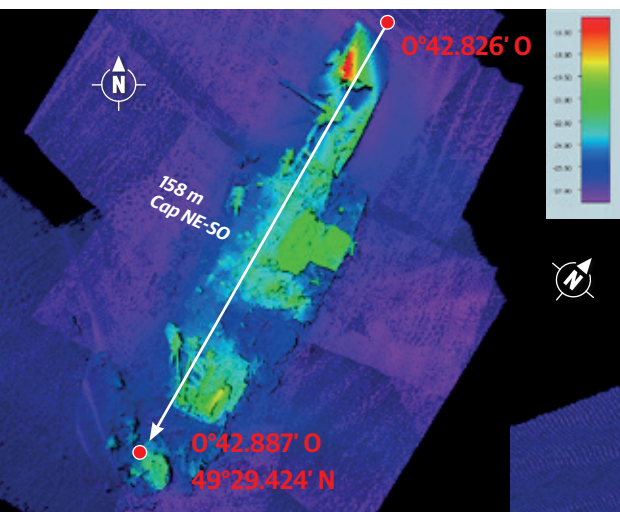
Le **7 juin 1944**, alors qu'il se dirige vers **Omaha Beach** avec à son bord **2 288 hommes**, il passe au-dessus d'une **mine allemande**

qui explose sous la cale n°4. Le navire gîte sur tribord et, pour tenter d'endiguer le phénomène, le capitaine ordonne aux passagers de se déplacer à bâbord pour stabiliser le navire. Le remorqueur Pinto AT 90 s'approche pour le remorquer mais un **feu se déclare dans la salle des machines**. Un remorqueur anti-feu l'arrime et maîtrise l'incendie le temps de l'évacuation. Le navire sombre deux heures après l'explosion de la mine, sans qu'**aucune victime** ne soit à déplorer, malgré **45 blessés**.

© NARA



Plan du site (coordonnées en WGS 84), caps et distances



1 CONSEILS D'EXPLORATION

- De la proue à la poupe (Nord > Sud)
- L'étrave, d'environ 13 m de longueur, est relativement complète.
- On peut observer à l'avant un canon Bofors antiaérien 40 mm double.

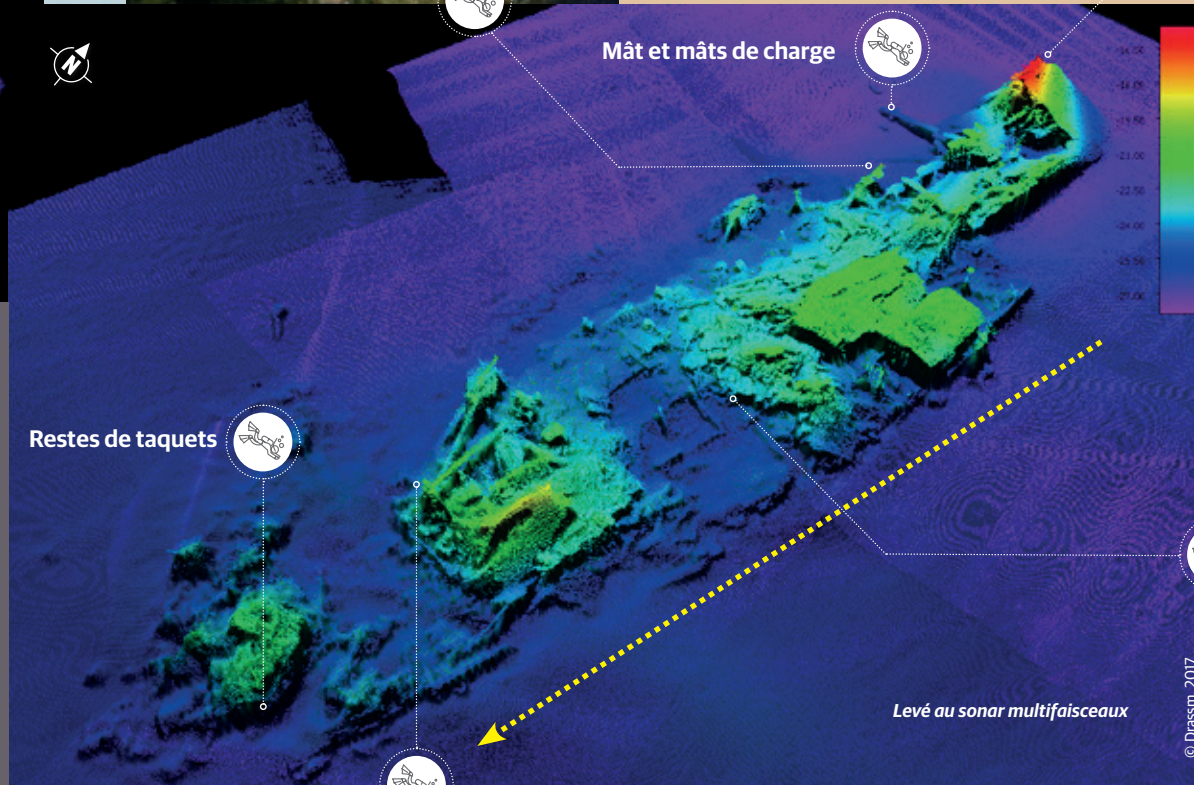
LOCALISATION DE L'ÉPAVE

à **8.6 nautiques au Nord** de Longues-sur-Mer (Calvados), près de la bouée cardinale Cussy

- **Surface totale du site** | 160 m de long, 49 m de large, 13 m de haut
- **Profondeur maximale** | 24 m aux cartes
- **Orientation** | Nord-Est / Sud-Ouest
- **Nature du fond** | Sable



- 2 En longeant l'épave **côté pont**, du nord-ouest vers le sud, on passe devant les restes d'un pont en bois, d'un **grand mât** et de deux **mâts de charge**, de deux **treuils** et d'un **support de canon antiaérien circulaire** d'environ 5 m de diamètre. On peut voir des **munitions** autour de l'épave.



- 3 En continuant vers l'arrière de l'épave, on peut observer l'**arbre d'hélice** conservé sur environ 3 m de longueur ainsi qu'un **support de canon antiaérien d'environ 5 mètres de diamètre**.



JE PLONGE RESPONSABLE !

- Je respecte les paramètres de plongée et veille sur mes partenaires
- Je ne perturbe pas la faune
- Je ne pénètre pas dans les épaves*
- Je ne prélève pas d'objets ou de fragments du site
- Je signale la présence d'engins explosifs dangereux au CROSS Jobourg (VHF 16 ou téléphone 196)
- Je signale l'évolution des sites au Drassm : le-drassm@culture.gouv.fr

* La vitesse de corrosion des épaves métalliques est de 0,5 à 1 cm par siècle. Les structures peuvent désormais s'effondrer à tout moment

- 5 Toujours plus au sud peuvent être observés des **restes d'escaliers métalliques**.

Au niveau de la poupe, trois paires de **taquets** sont bien visibles.

- 4 En allant vers la partie arrière, on surplombe un **enchevêtrement de tôles**.

Cette partie a été particulièrement **ferraillée** dans les **années 70**.

Vestiges d'escaliers