

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.

LST 523 (Shom 14590095 - EA 3152)



CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

- **Longueur** | 98 mètres
- **Largeur** | 16 mètres
- **Capacité** | 4000 tonnes de déplacement
- **Vitesse** | 12 nœuds

LOCALISATION DES VESTIGES MARITIMES DU DÉBARQUEMENT



Les **Landing Ship Tank (LST)** sont des navires américains utilisés pour le **transport et le débarquement de véhicules militaires**. Ils participent à l'**opération Neptune**, qui désigne le débarquement en Normandie au sein de l'opération Overlord (ouverture d'un nouveau front en Europe de l'Ouest), **en débarquant des chars et autres engins blindés sur les plages de Normandie** grâce à l'ouverture prévue dans leur étrave.

Le **LST 523** est construit dans les chantiers navals de **Jeffersonville Boat & Machine Co à Jefferson (Indiana)** le **6 décembre 1943**, et mis en service par

l'**US Navy le 3 février 1944**. Au sein de la 11^e flottille, il effectue trois transits pour décharger en tout 778 hommes et 175 véhicules.

Lors de son dernier voyage, le **19 juin 1944**, il transporte à son bord **195 hommes et 6 officiers** du 330th Combat Engineer, mais également une cargaison de **camions et de jeeps**, et **15 tonnes de dynamite**. Au large d'**Utah Beach**, il heurte une **mine** qui explose sous l'étrave, brisant le navire en deux. Une seconde explosion a lieu à cause de la dynamite, et le bateau coule en 2 minutes. La cargaison n'a pas pu être récupérée par l'**US Navy**

malgré des tentatives à la fin du mois de juin 1944, en raison de mauvaises conditions de navigation. De ce fait, presque l'entièreté de l'artillerie demeure dans l'épave.

L'identification précise de cette épave est **complexe**. Les dimensions et la cargaison retrouvée coïncident avec un LST mais il est difficile de dire s'il s'agit du LST 523, ou du LST 496, qui ont tous deux subi des dégâts similaires. La localisation ne l'épave ne correspond pas aux coordonnées de naufrage de ces deux LST, l'**épave pourrait donc être celle d'un autre LST**.

LST 983 © Naval History and Heritage Command



1 CONSEILS D'EXPLORATION

• De la poupe à la proue (NE -> SO)

Le navire est complètement retourné et repose sur le pont. Le départ se fait au point le plus haut, au niveau de la poupe. Cette partie est bien conservée et la coque a un aspect lisse et bombé, malgré quelques trous, par lesquels on peut distinguer l'intérieur du navire.

• À cette extrémité, on peut voir le safran bâbord qui est en bon état, ainsi que des arceaux de renfort qui correspondent à la ligne de flottaison du navire.

Détail d'une chenille de char



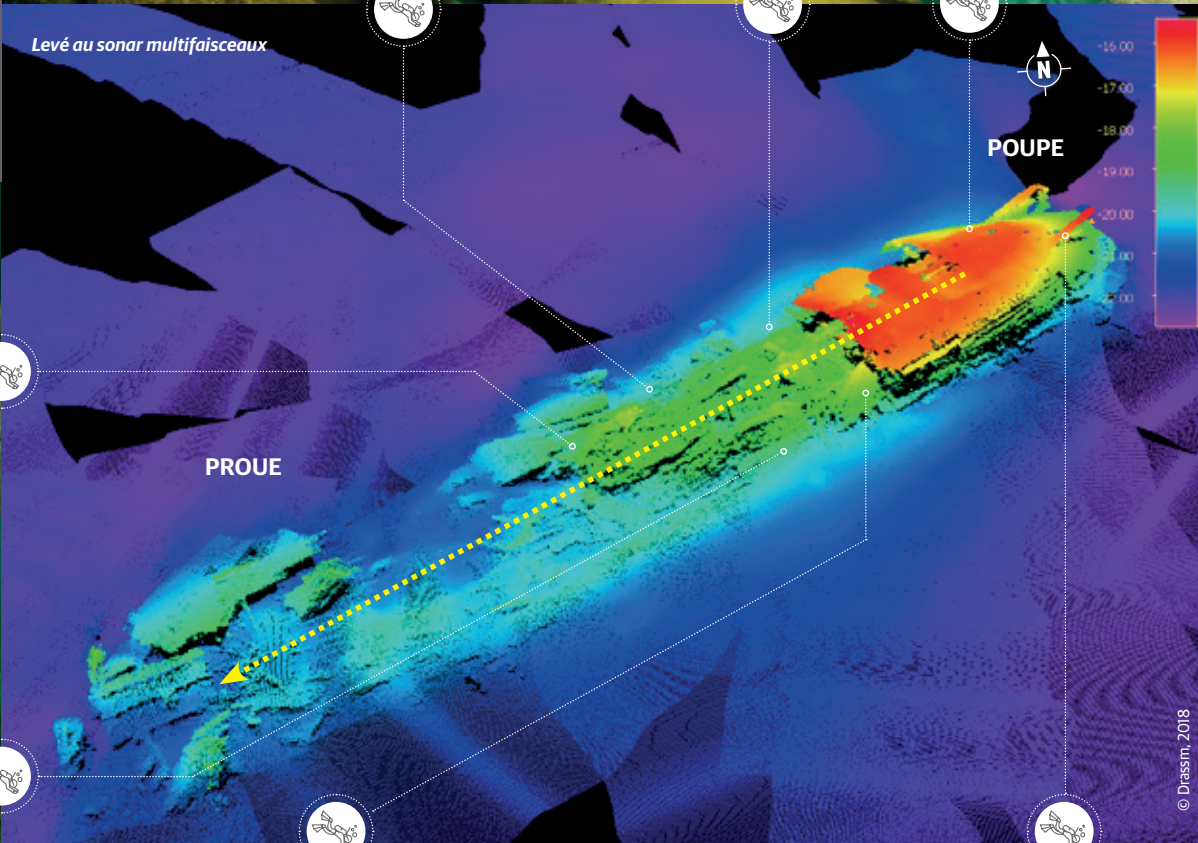
Détail d'un roulement du char



Vue de détail de l'arceau de renfort



Levé au sonar multifaisceaux



Train de roulement du véhicule chenillé



Détail des membrures



3 La partie sud de l'épave est plus endommagée. Néanmoins, on peut observer un **véhicule chenillé retourné**, chenilles apparentes. Vu sa position sur le site, il s'agit d'un élément de la cargaison.



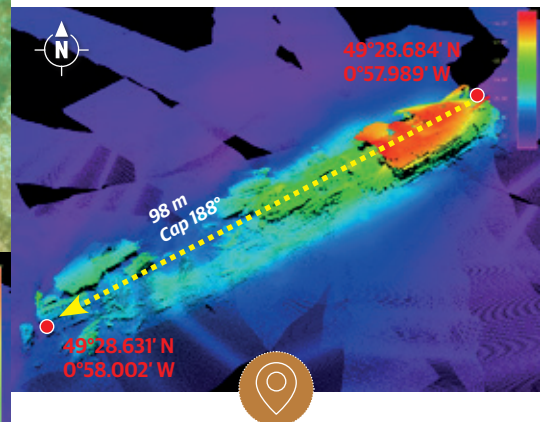
Zone présumée de l'impact de la mine

2 En surplombant l'épave sur une longueur de **35 mètres** vers le SO, on atteint une **zone de fracture**, qui correspond à la zone probable d'impact de la mine. Elle est très perturbée mais dans l'enchevêtrement d'éléments métalliques, on distingue des **roulements de chars** et même une **chenille** à bâbord. Un peu plus loin, des **membrures** sont visibles à bâbord.



Vue générale du gouvernail

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



LOCALISATION DU SITE

à 5 nautiques au nord de Saint-Pierre-du-Mont (Calvados)

- **Dimensions du site** | 98 m de long, 15 m de large, 5 m de haut
- **Profondeur maximale** | 24 m aux cartes
- **Nature du fond** | sable

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