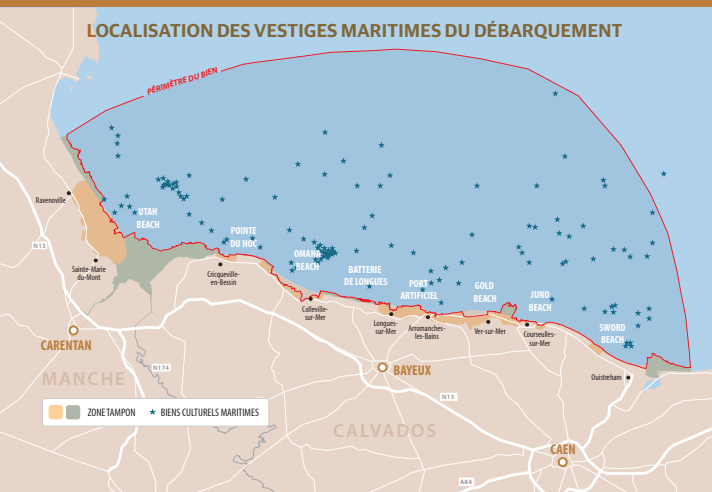


Une concentration de vestiges sous-marins unique au monde

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.



EMPIRE ROSEBERRY

(Shom 14590159 - EA 3149)



© DR

12



CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

- **Longueur** | 89 mètres
- **Largeur** | 13,5 mètres
- **Tirant d'eau** | 5,8 mètres
- **Capacité** | 2370 t

Armé par C. Rowbotham & Sons, ce **vapeur britannique** est lancé en 1944 aux chantiers Blythwood S. B. Co. Il est réaménagé en **navire-citerne** et fait partie des nombreux tankers utilisés pour le transport du fioul nécessaire à l'avancement des Alliés. Bien que les Anglais aient installé dès le 12 août 1944 un oléoduc pour acheminer du carburant jusqu'à Cherbourg (Opération PLUTO pour Pipe-Line Under The Ocean), la mise en route laborieuse de cette

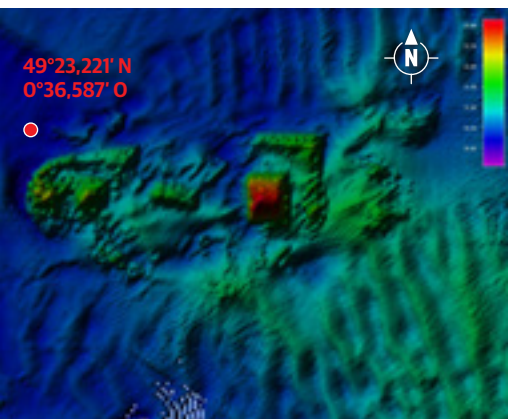
opération justifiait l'emploi de tankers en complément. L'*Empire Roseberry* déchargeait sa cargaison à Port-en-Bessin.

Le **24 août**, alors qu'il rejoint un convoi à destination de l'Angleterre, en suivant trois dragueurs, l'*Empire Roseberry* heurte une **mine**. Les résidus d'essence aggravent l'importance des dégâts et une seconde opération, cette fois-ci acoustique, déclenchée par la vapeur, explose sur l'arrière bâbord. Tous

les canots ayant été soufflés par la première explosion, les hommes sautent à l'eau quand l'ordre d'évacuer est donné. **Treize victimes** sont à déplorer.

Plan du site

(coordonnées en WGS 84)



1 CONSEILS D'EXPLORATION

- Il ne subsiste de ce navire que sa moitié arrière, inclinée sur tribord, que l'on peut découvrir de l'ouest (poupe) vers l'est. L'avant de l'épave, un amas de tôles, présente peu d'intérêt.



Secteur de barre

- Sur le pont on distingue le **secteur de barre**.

- La **poupe** remonte de 3 m au-dessus du fond. L'étambot est visible ainsi que l'**hélice**, munie de quatre pales, couchée sur le sable.

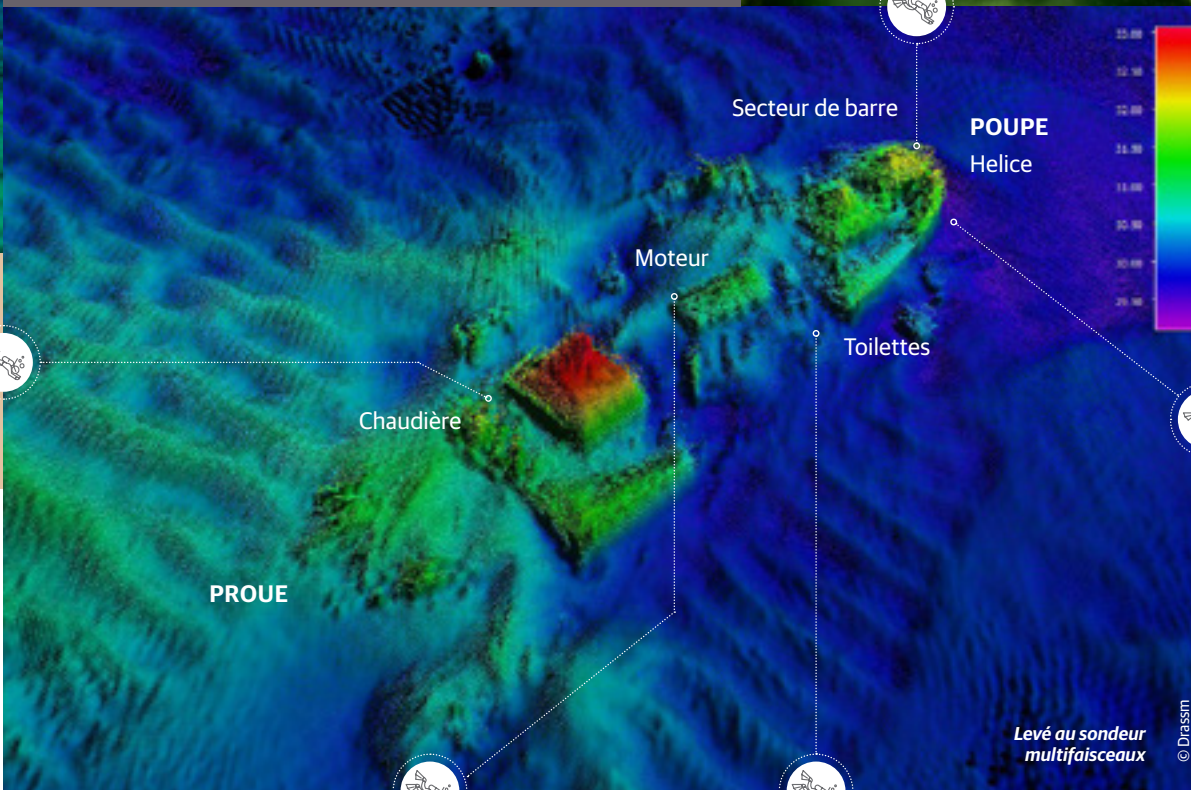
- L'impressionnante **chaudière** mesure 4,80 m de longueur.



LOCALISATION DE L'ÉPAVE

à **2,6 nautiques au Nord** d'Arromanches-les-Bains (Calvados) l'épave est marquée par une bouée cardinale

- **Dimensions du site** | **37 mètres** de longueur, **16 mètres** de largeur
- **Profondeur** | **12 mètres** aux cartes
- **Orientation** | Est /Ouest, poupe à l'Ouest
- **Nature du fond** | sable



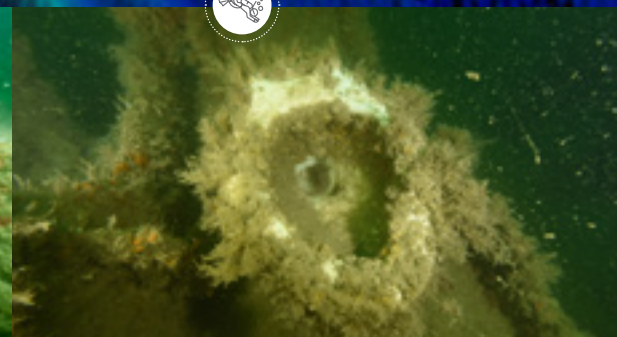
Levé au sondeur multifaisceaux

© Drassm

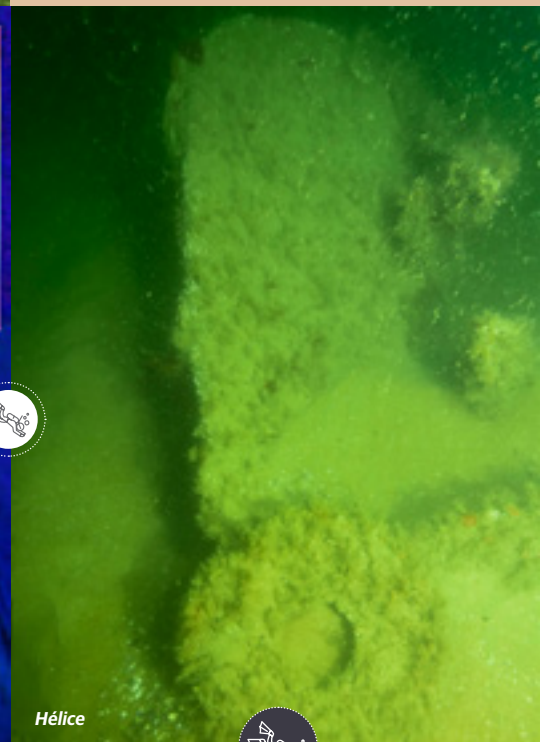


Moteur

- Le moteur vapeur triple expansion est bien conservé, couché sur tribord, avec à l'arrière des cylindres les trois vilebrequins en connexion.



- En progressant vers l'avant du navire (vers l'est), on peut voir un sol carrelé noir et blanc ainsi qu'une cuvette de toilettes en place à bâbord.



Hélice

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