

SS RICHARD MONTGOMERY

PAR SALIM HAFIK

L'ÉPAVE LA PLUS DANGEREUSE DU MONDE

DES ÉPAVES DE NAVIRES, LES FONDS MARINS EN SONT PARSEMÉS. L'ESTUAIRE DE LA TAMISE EN COMPTE AINSI AU MOINS 1 100, DU YACHT DE PLAISANCE AU DESTROYER EN PASSANT PAR LE HMS LONDON, UN VAISSEAU DE LIGNE COULÉ EN 1665. CES ÉPAVES FORMENT UN VASTE ET INOFFENSIF CIMETIÈRE SOUS-MARIN. TOUTES ? NON. CELLE DU SS RICHARD MONTGOMERY FAIT ENCORE AUJOURD'HUI L'OBJET DE TOUTES LES ATTENTIONS. ET POUR CAUSE, CE LIBERTY SHIP AMÉRICAIN EST BOURRÉ D'EXPLOSIF !

LA grande histoire du *Liberty Ship* commence en 1940. À cette époque, suite à la capitulation française, le Royaume-Uni se retrouve seul à combattre l'Axe. L'Empire tient en partie grâce à ses accords militaires et commerciaux conclus avec les États-Unis, qui se sont autoproclamés « arsenal des démocraties ». Or, les *U-Boote* font des ravages dans les rangs de la marine marchande britannique, et Londres envoie des représentants en Amérique pour mettre au point un programme de construction navale d'urgence. Il s'agit de produire 260 cargos en deux ans pour combler ses pertes, mais ailleurs que sur le territoire national, en proie aux bombardements de la *Luftwaffe*. Pour ce faire est conçu un modèle de cargo adapté à sa mission – le transport maritime océanique en temps de guerre – et simple à construire : le EC2-S-C1 Liberty [1]. Ce dernier doit être peu coûteux et pratique. *A contrario*,

FICHE TECHNIQUE / SS RICHARD MONTGOMERY

Déplacement	14 474 t
Longueur	182,90 m
Largeur	17,30 m
Tirant d'eau	8,50 m
Puissance maximale	2 500 cv
Vitesse maximale	11,5 nœuds
Équipage	43-45 hommes et officiers

on ne lui demande pas d'être moderne ou particulièrement solide, puisqu'il a toutes les chances de finir torpillé par un sous-marin durant l'une de ses traversées de l'Atlantique. À peu de chose près, le *Liberty Ship* est donc un « navire jetable » qui doit ravitailler l'Angleterre grâce à son grand nombre d'exemplaires et non pas grâce à une conception particulièrement élaborée. La fabrication en série doit permettre de fournir un maximum de ces cargos en un minimum de temps en standardisant la production : des usines non spécialisées construisent les sept modules de chaque *Liberty Ship*, qui sont ensuite envoyés à des chantiers navals. Ces derniers ne vont faire que les assembler, en remplaçant autant que possible le rivetage par le nouveau procédé de la soudure à l'arc pour économiser du métal, du poids et du temps. Le programme prend de l'ampleur, et, au final, 18 chantiers américains assembleront, durant la guerre, 2 710 *Liberty Ships* (dans plusieurs versions et de multiples configurations) à un rythme effréné : à la fin du conflit, il faut 28 jours en moyenne pour mettre à flot un navire !

[1] E pour *Emergency*, C pour *Cargo* et S pour *Steam*. Le chiffre 2 indique une longueur comprise entre 130 et 150 m.



▲ Le *Richard Montgomery* peu après s'être échoué et cassé en deux sur un haut-fond du Great Nore Anchorage. IWM

▼ Le *Richard Montgomery* photographié au cours de son premier voyage en 1943. US Nara



◀ Avec le temps, l'épave s'enfonce dans le sable et la vase. Depuis les années 1960, seuls ses mâts de charge dépassent encore. Interdite d'accès, la zone est sous la protection d'une agence gouvernementale dédiée à la surveillance des sites maritimes et côtiers. DR

UNE COURTE CARRIÈRE

Le cargo *Richard Montgomery* est l'un de ces *Liberty Ships*, et s'il est encore connu de nos jours, c'est pour les circonstances de son naufrage et les conséquences que cela entraîna. *A priori*, rien ne le distingue de ses très nombreux *sister-ships* : mis sur cale le 15 mars 1943, il est baptisé [2] et lancé trois mois plus tard, puis livré à l'*US Army Transportation Service* à la fin du

[2] Du nom d'un soldat britannique, irlandais de naissance, devenu général dans l'armée continentale des États-Unis et tué devant Québec en 1775.

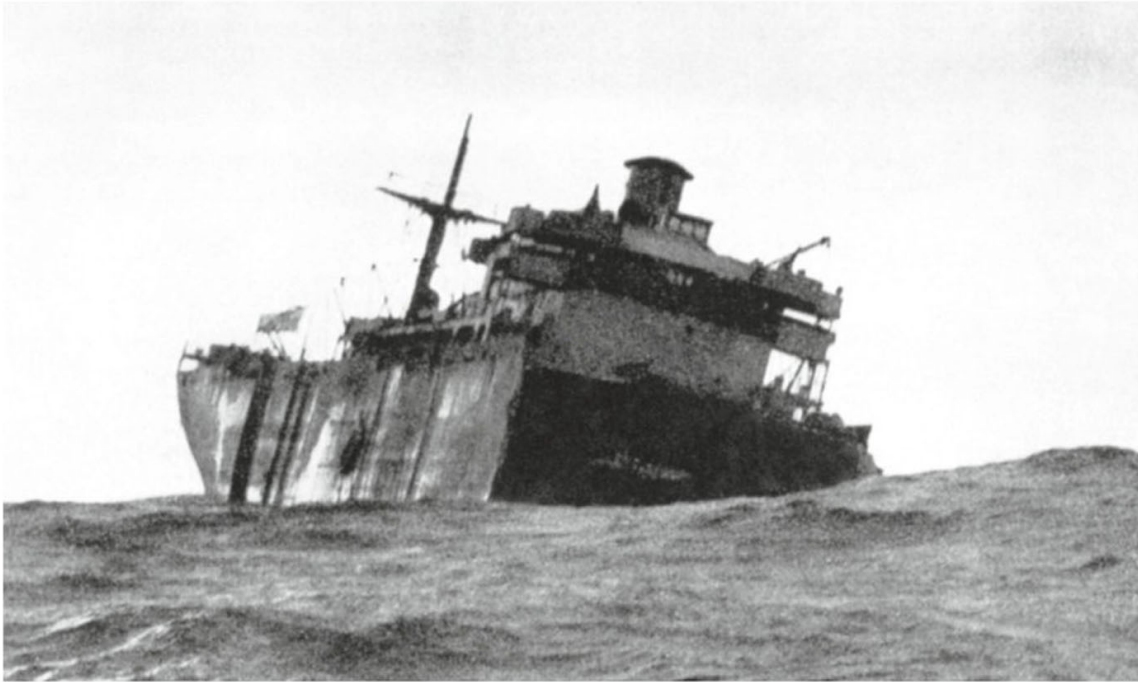
QUE REPRÉSENTE UN LIBERTY SHIP ?

Dans ses cinq cales, un *Liberty Ship* peut contenir au choix :

- 2 840 Jeep
- 525 automitrailleuses ou ambulances
- 440 chars légers
- 260 chars moyens
- 390 *Half-Tracks*
- 425 camions de 2,5 t
- 41 340 000 cartouches pour mitrailleuse de 12,7 mm
- 300 000 obus pour obusier M2 de 105 mm
- 430 000 paquets de rations C

mois de juillet. C'est un EC2-S-C1 tout ce qu'il y a de plus classique : une coque simple, trois mâts de charge, cinq vastes cales sur deux ponts, un double fond et un système de ballasts remplis d'eau de mer soit pour l'équilibrage lorsqu'il est léger, soit afin de compenser le « glissement » possible de la cargaison.

Pendant une année pleine, le cargo connaît alors l'ingrate carrière des navires auxiliaires américains à cette époque, soit une suite ininterrompue de traversées en Atlantique, mer du Nord et Méditerranée pour amener aux combattants alliés des vivres, des armes, des munitions et une multitude d'autres équipements. Il mouille ainsi successivement à New York, Liverpool, Port Saïd, Gibraltar, Naples, Bari, etc. Le 25 juillet 1944, sous les ordres du *Captain Willecke*, il appareille de Philadelphie au sein du gigantesque convoi *HX-301* (130 bâtiments) avec une cargaison particulièrement dangereuse : il transporte en effet 6 127 t de munitions diverses à destination de l'estuaire de la Tamise après un crochet par Liverpool. La traversée océanique se déroule sans accroc, et, le 20 août, le navire est en vue de la côte Est de l'Angleterre. Il est prévu qu'il ne vienne pas à quai mais qu'il soit dirigé vers un point d'amarrage au large, où il attendra la constitution d'un convoi pour Cherbourg, ville normande sécurisée fin juin après une sanglante bataille.



◀ et ▼ les trois images :
D'autres exemples
impressionnants de
déchirures de coque sur
des Liberty Ships avec, de
gauche à droite, l'arrière
du *John P. Gaines* à flot
en novembre 1943, les
deux parties du *Rufus King*
échoué sur l'île australienne
de Stradbroke en juillet
1942 et du *Valeriy Chkalov*
en décembre 1943. Ce
dernier sera secouru,
remorqué au Canada et
ressoué. US Nara et DR

Cherbourg est alors le port « le plus actif du monde », puisque c'est là que se déverse un flot ininterrompu d'unités combattantes et de ravitaillement pour la libération de l'Europe. Le *Richard Montgomery* devra y débarquer ses munitions destinées à l'*US Air Force*. Arrivé au large de la station balnéaire de Southend-on-Sea (Essex, à 65 km de Londres), le *Liberty Ship* prend contact avec la base *HMS Leigh* qui contrôle le trafic maritime dans l'estuaire de la Tamise. Depuis quelques semaines, cette dernière gère comme elle le peut une masse incroyable de bâtiments ayant participé aux opérations navales du *D-Day*, et elle constate un peu tard que ses principaux mouillages sont déjà tous utilisés... Elle assigne donc au *Richard Montgomery* un mouillage secondaire, localement appelé Great Nore Anchorage et situé à 1,6 km de la ville de Sheerness (île de Sheppey, sud de l'estuaire). Or, l'endroit n'est pas du tout approprié à un si gros cargo : le point d'amarrage est en effet positionné tout près d'un haut-fond, un banc de sable dont le commandant Willecke ignore jusqu'à l'existence. Loin de se douter de la catastrophe à venir, ce dernier ordonne bientôt de mouiller l'ancre, puis part se coucher, sans comprendre que les coups de sirène qu'émettent les navires alentour sont destinés à le prévenir du danger !

Nous sommes à marée basse, et la profondeur maximale est alors de seulement 7,30 m. Ce n'est déjà pas suffisant pour un *Liberty Ship* chargé dans les règles (8,50 m de tirant d'eau), mais le *Richard Montgomery* est si alourdi par sa cargaison (bien supérieure à ce qu'elle devrait être en réalité) que son tirant d'eau atteint les 9,4 m ! Aussi, quand le vent pousse le bâtiment et le fait dériver dans son cercle d'évitage, il s'échoue brutalement sur le banc de sable. Complètement immobilisé, le cargo doit attendre la marée haute pour se dégager. C'est en tout cas ce qu'il faudrait faire en temps habituel, mais un élément vient rapidement perturber le plan : il suffit de consulter les horaires et coefficients de marées pour apprendre que les eaux ne monteront pas suffisamment à marée haute au cours des deux prochaines semaines pour renflouer le bâtiment ! Or, les Britanniques ne peuvent pas attendre autant de temps. Non seulement le front a un grand besoin de ces munitions, mais un tel navire immobilisé est en plus une cible bien trop tentante pour un éventuel appareil ou sous-marin ennemi (certes rare dans les parages à cette époque de la guerre). Un coup au but provoquerait une réaction en chaîne à même de ravager la côte sur des kilomètres et de

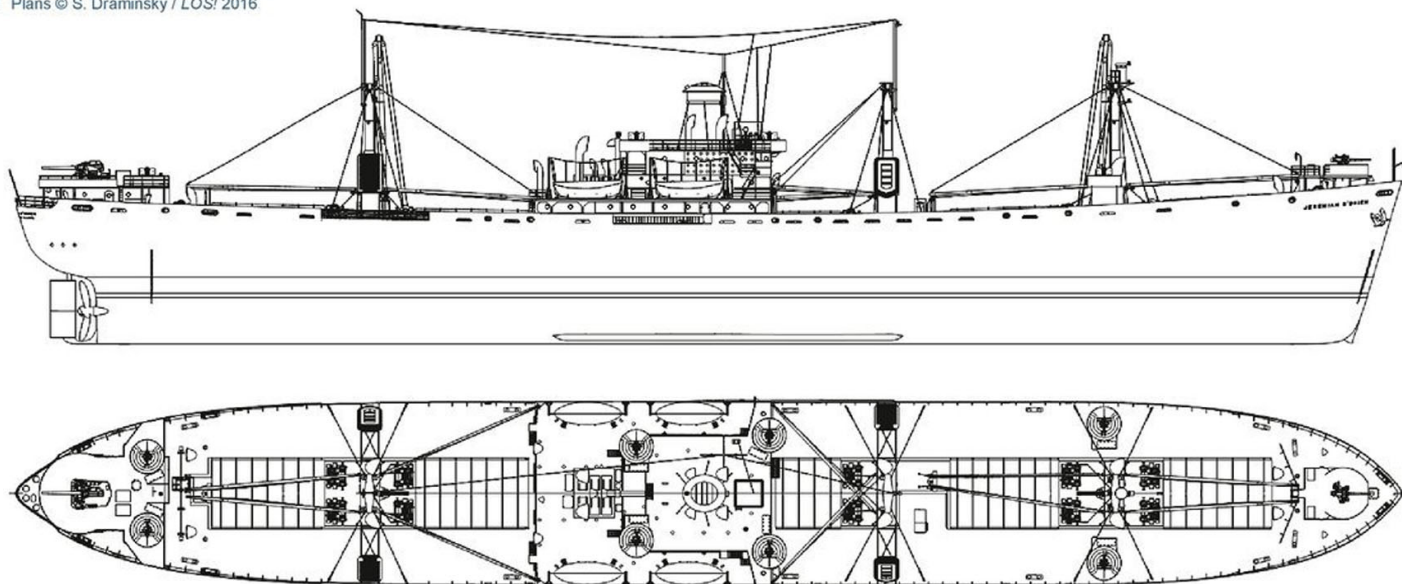


souffler comme des fétus de paille les navires alentour. Les autorités décident alors de vider le *Liberty Ship* de sa cargaison, ce qui devrait l'alléger, diminuer son tirant d'eau et ainsi lui permettre de se dégager du banc de sable. Mais la situation s'aggrave : l'eau continuant de se retirer, des bruits suspects se font entendre au niveau de la coque. Ils se transforment bientôt en d'impressionnants craquements métalliques (audibles à plus d'un nautique selon certaines sources). Le bâtiment frissonne sous les énormes contraintes structurelles qui ne présagent rien de bon. Finalement, à 03h00 du matin, le commandant ordonne à l'équipage d'évacuer le *Richard Montgomery*, toujours bien droit sur son banc de sable.



LIBERTY SHIP EC2-S-C1

Plans © S. Draminsky / LOS! 2016



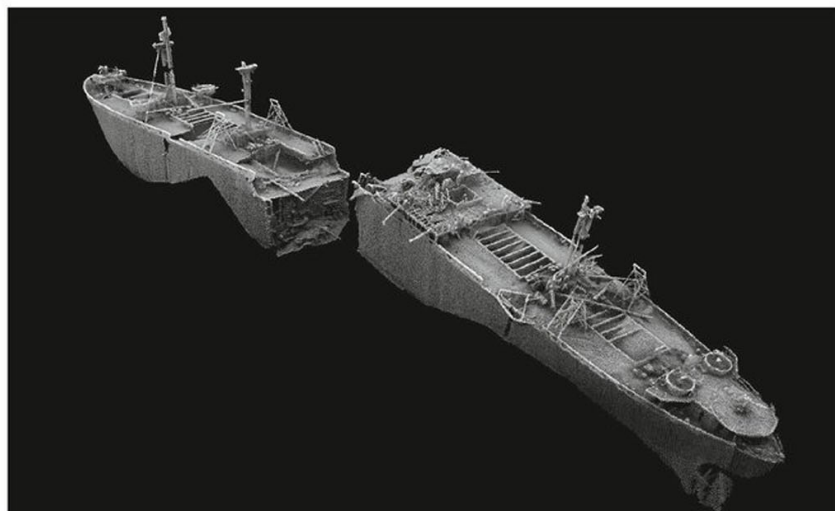
DES VICES CACHÉS

Ce que viennent de vivre ces hommes, des dizaines d'autres équipages de *Liberty Ships* l'ont vécu avant eux dans des circonstances analogues. La mauvaise qualité des matériaux utilisés et le manque d'expérience des chantiers navals en soudure à l'arc expliquent généralement pourquoi ces cargos construits à la va-vite sont victimes, dès novembre 1942, d'impressionnantes cassures nettes pouvant parfois couper la coque en deux parties restant à flot (19 cas recensés) ! Le *Richard Montgomery* est un cas typique : ce cargo a été assemblé par St. Johns River Shipbuilding, un petit chantier naval qui ne produira que 82 *Liberty Ships* durant la guerre, se classant ainsi 12^e des 17 constructeurs de la côte Est américaine en termes de livraisons. De plus, ce bâtiment n'est que la 7^e unité qui y est assemblée. On peut donc considérer que l'expérience et la compétence technique ont été là moins élevées qu'au Bethlehem-Fairfield Shipyard de Baltimore (385 unités produites). De plus, les chercheurs britanniques découvrent à peu près à la même époque que l'acier utilisé – bien que choisi pour sa ductilité – devient cassant à basse température (dite alors « de transition fragile-ductile »), comme celle des eaux

▼ Image sonar de l'épave. Bien distinctes, ses deux parties sont restées droites malgré leur enfoncement et leur dégradation. Maritime and Coastline Agency

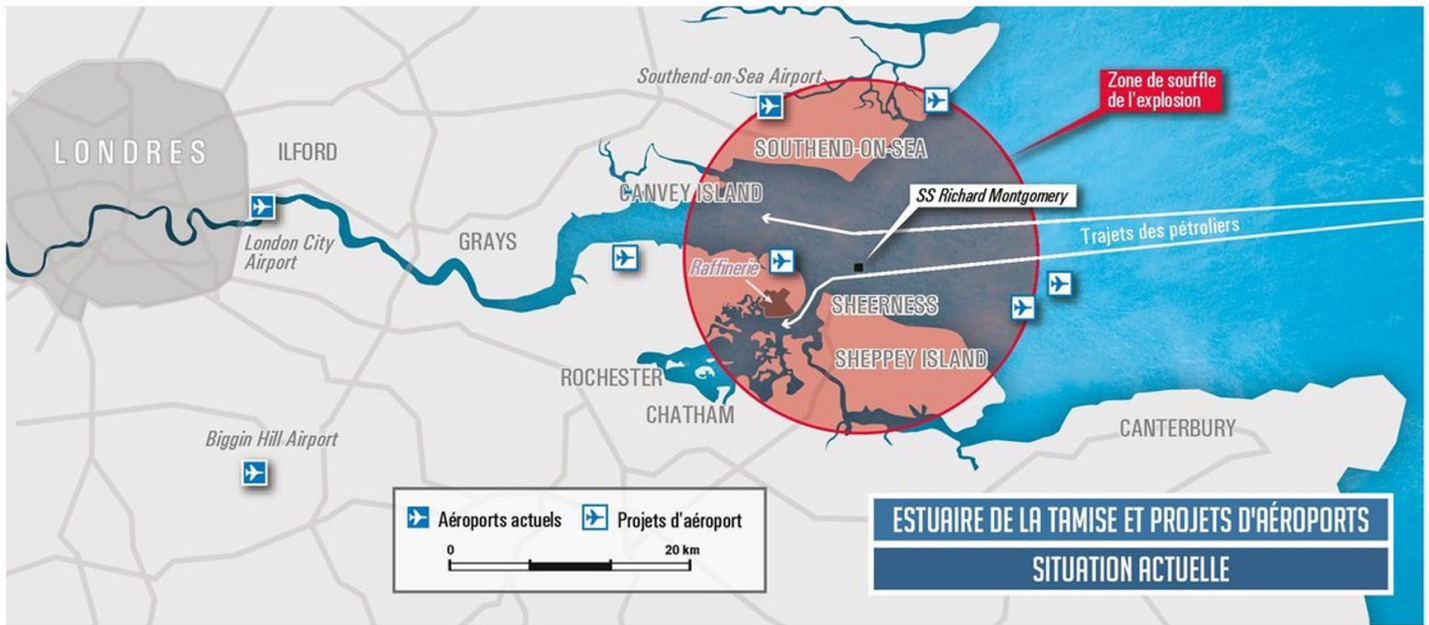
froides de l'Atlantique Nord... Ce changement d'état favorise l'apparition de fissures s'étendant largement le long des coques mal soudées, un vice de fabrication que seul le rivetage d'une ceinture de renfort permettrait de régler. Sur les *Liberty Ships*, 114 cas de cassures « graves » seront ainsi comptabilisés, mais on enregistrera plus de 2500 fractures anormales de tous types au cours du conflit !

Le *Richard Montgomery* a beau avoir très sérieusement endommagé sa coque sur un haut-fond, il est toujours à flot. Trois jours après son échouage, le 23 août, les autorités anglaises font appel à une société locale de maintenance pour vider ses cales. Les dockers sont amenés jusqu'à l'épave flottante par un antique vapeur, l'*Empire Nutfield*, qui va aussi servir à alimenter en air comprimé les mâts de charge du *Liberty Ship* amarré à couple. C'est en effet par ses propres équipements que la cargaison du *Richard Montgomery* doit être transbordée. Le travail commence à 10h00, mais il doit être interrompu à 03h00 le lendemain lorsque la coque se fend largement entre les cales n° 2 et 3, inondant les trois cales avant. Après s'être assuré de la relative stabilité de l'épave, le transbordement des munitions reprend. Le 8 septembre, la coque se fissure complètement, rendant irréaliste une éventuelle réparation du cargo. Les cales n° 4 et 5 sont finalement vidées le 25 septembre, mais le difficile accès aux autres munitions et la dégradation des conditions climatiques empêchent toute poursuite du travail : ce jour-là, la coque se rompt littéralement en deux au niveau du bloc passerelle, et le bâtiment est abandonné aux éléments de plus en plus déchaînés. L'épave va progressivement s'enfoncer, jusqu'à ce que seuls ses mâts dépassent de la surface.



UNE MENACE TOUJOURS PRÉSENTE

On estime à 3225 t le total de la cargaison déchargée avant l'abandon des opérations. Il resterait donc à bord du *Richard Montgomery* au moins 2 900 t de munitions, dont 88 % sont des bombes aériennes explosives ou



semi-perforantes, auxquelles il faut ajouter plus de 2800 bombes à fragmentation ou à sous-munitions, mais aussi des charges propulsives, des fusées de mise à feu, des détonateurs, des obus éclairants et fumigènes, etc. L'épave renfermerait donc encore environ 1400 t de matières dangereuses, soit de quoi faire la plus grosse explosion non-nucléaire de l'histoire !

Depuis 1944, aucun travail de sécurisation du site n'a été effectué, outre la délimitation d'une zone d'exclusion (surveillée par des patrouilles et par radar). Vider l'épave ou construire autour une chape de béton sont des solutions qui ont un temps été évoquées, mais maintenant que le navire est englouti, les coûts seraient prohibitifs et la tâche extrêmement dangereuse. Les spécialistes anglais le savent bien : en juillet 1967, ils avaient dû gérer un vaste mouvement de panique après qu'une forte explosion (4 sur l'échelle de Richter) avait secoué l'épave du *Kielce*, un autre bâtiment chargé de munitions coulé accidentellement en 1946 au large de Folkestone... L'absence d'un programme de nettoyage du *Richard Montgomery* entraînera d'ailleurs les rumeurs les plus folles : la cargaison comprendrait des « bombes sales » contenant du gaz moutarde dont le gouvernement voudrait cacher l'existence ; une quarantaine de témoins aurait aperçu d'étranges flammes dansant au-dessus du site interdit, etc.

La *Maritime and Coastguard Agency* (MCA – les garde-côtes britanniques) surveille néanmoins l'épave avec la plus grande attention, rédigeant chaque année un rapport sur l'état du bâtiment suite aux observations faites par ses plongeurs et, depuis quelques années, grâce à l'utilisation des nouvelles technologies (sonar multifaisceaux et balayage laser). Inévitablement, au fil du temps, l'épave se dégrade : la corrosion fragilise la coque et crée de nouvelles brèches, ce qui pourrait entraîner à terme l'effondrement de plusieurs sections du pont. Or, le TNT encore présent dans les cales est toujours aussi dangereux. Avec l'âge, il deviendrait même de plus en plus sensible aux chocs, à la friction, aux hautes températures et aux étincelles ! Il n'en fallait pas moins pour que la presse anglaise évoque des scénarios catastrophes dignes d'Hollywood. Ainsi, selon une étude menée par la BBC en 1970, l'explosion du *Liberty Ship* provoquerait une colonne d'eau et de débris de 300 m de large et de 3000 m de haut, qui générerait à son tour un raz de marée. Cette vague de 5 m de haut engloutirait les nombreux navires traversant l'estuaire de la Tamise,

inonderait les villages côtiers et peut-être même Londres ! Dans tous les cas, Sheerness et ses 14000 habitants seraient vraisemblablement effacés de la carte...

Économiquement, une telle explosion aurait par ailleurs des conséquences catastrophiques – même sans atteindre la capitale britannique –, car l'épave est fort mal située : l'estuaire comprend de nombreuses marinas bondées d'embarcations de plaisance, et il est emprunté chaque jour par des dizaines de navires pétroliers et gaziers alimentant une gigantesque centrale électrique (île de Grain). Aujourd'hui, l'épave est l'un des obstacles les plus importants à la construction d'un aéroport international dans la région. En effet, les trois sites qui entourent Londres (Heathrow, Gatwick et Stansted) sont actuellement saturés, et un quatrième est à l'étude depuis des années. Au moins cinq projets différents proposent de le placer dans l'estuaire de la Tamise, soit sur la côte (à Cliffe, Grain ou Foulness), soit sur des îles artificielles. L'ancien maire de Londres, Boris Johnson, a pris position pour l'une des deux dernières solutions (au point que cette future île est maintenant surnommée « Boris Island »), mais rien n'est encore décidé. En l'état actuel des choses, si un tel aéroport devait voir le jour, il faudrait d'abord trouver une solution pour vider intégralement l'épave du *Richard Montgomery*. L'ancien *Liberty Ship* repose en effet exactement au milieu de la zone pressentie pour un futur terminal aérien... ■

▼ Depuis 1984, le *Richard Montgomery* fait l'objet d'un rapport annuel de la *Maritime and Coastline Agency* qui analyse attentivement sa gîte, la corrosion de sa coque, l'apparition de brèches ou de fissures, l'état du fond marin, etc. DR

