

Le désastre du « Léopoldville »

Raymond LEFEVRE

Communication faite le 2 décembre 1949

En ma qualité de correspondant pour le département de la Manche de la Commission d'Histoire de l'occupation et de la libération de la France, je suis amené parfois à préciser certains faits d'une histoire locale encore fraîche et c'est une de ces mises au point que je veux vous communiquer ce soir.

Le 24 décembre 1944, j'attendais pour passer la veillée de Noël le sergent Harold Lancour, bibliothécaire de la Cooper Union de New-York. Il arriva avec un air attristé me disant qu'un navire de troupes venait de sauter au large de Cherbourg. Je devais, le lendemain, avoir quelques détails sur ce que les Américains ont appelé : le désastre du *Léopoldville*.

J'ai entre les mains le rapport américain, j'ai parlé à des rescapés et j'ai interrogé les Français qui ont été témoins et acteurs de ce drame maritime (le capitaine Clech, le capitaine Déan, le maître d'équipage Urian, le chauffeur Sauvage) et voici comment j'ai reconstitué l'événement ignoré de beaucoup de Cherbourgeois :

Le *Léopoldville* était un paquebot mixte belge construit à Hoboken en 1928 par la Société Cockerill ; il appartenait à la Compagnie Maritime Belge d'Anvers. Paquebot de 11.500 tonnes, à 2 hélices, mesurant 153 m. de long sur 19 de large, aux mains des Alliés pendant la guerre, il servait au transport des troupes, tout en conservant son équipage belge.

En décembre 1944, la bataille des Ardennes exigeait des renforts qui presque tous traversaient Cherbourg. Le *Léopoldville* transportait précisément

le 24 décembre plus de 2.000 hommes du personnel spécialisé de la 66^e Division d'Infanterie. Il suivait de près un autre transport de troupes anglais ; tous deux étaient convoyés par deux torpilleurs. D'Angleterre, la traversée est courte, le chenal déminé bien tracé. Au crépuscule les lumières de Cherbourg se trouvaient en vue, il restait une demi-heure de route ; ordre de mettre sac au dos était donné aux hommes. Le transport anglais arrivait peu après en rade, les torpilleurs, considérant leur mission terminée, accéléraient l'allure et allaient rentrer eux aussi au port, lorsque soudain, à 18 h. 30, deux explosions, survenant à quelques secondes d'intervalle, secouèrent le *Léopoldville* vers la cale arrière.

Le capitaine belge lança immédiatement un S.O.S. qui fut capté par H.E.C.P., la tour de contrôle (la vigie du Homet) et retransmis à l'officier de service à la Direction des Opérations, qui se tenait dans un immeuble de la place Napoléon, n^o 24. Celui-ci ordonna à toutes les unités légères du port de se rendre sur les lieux pour prêter assistance, et il alerta les services médicaux ainsi que la Compagnie du Port pour qu'elle se tienne prête à recevoir les survivants.

Il gelait fortement ce soir-là et le vent de « nordè » rendait la mer houleuse avec des creux de 2 mètres. Les vedettes rapides arrivèrent les premières près du paquebot sinistré, en un point situé à 5 milles du fort de l'Ouest et au relèvement de 9°, non loin de la bouée d'accostage des pilotes. Les deux torpilleurs partirent immédiatement en patrouille, l'un vers le cap Lévy l'autre dans la direction de la Hague. Bientôt une cinquantaine de bateaux entourèrent le *Léopoldville* qui avait sensiblement 15° de gîte sur babord et dont l'arrière ne dépassait plus l'eau que d'un mètre. Un grand remorqueur américain *ATR 3* tenta, sans succès, de s'approcher à hauteur de la hanche tribord, du côté où le capitaine belge venait de mouiller l'ancre. Le paquebot avait du cap au nord-est.

L'explosion directe avait déjà fait des victimes à l'intérieur, et des torrents d'eau noyaient la plupart des occupants d'une cale. Le Commandant des troupes se fit descendre par l'écoutille à l'aide d'une corde

nouée autour de la poitrine et tenta de sauver les hommes qui se débattaient. Après la quatrième immersion, il fut hissé mourant à l'écouille.

Les ponts du château étaient remplis de soldats. Tous se tenaient calmement, avec leur ceinture de sauvetage, dans l'attente des ordres.

Une embarcation fut mise à l'eau à tribord pour recueillir l'équipage belge. Les vedettes rapides avaient bien commencé à ramasser les hommes projetés à la mer par le choc ; mais cette action humaine eut pour résultat de sauver des soldats qui, plus tard, moururent de congestion, tandis qu'on négligeait ceux qui restaient à bord. D'ailleurs, des unités plus importantes que les vedettes, munies de projecteurs, venaient d'arriver le long du *Léopoldville* dans l'intention de prendre des troupes à charge complète. Ils ne réussirent pas à s'amarrer au navire touché et des hommes, trop impatients, sautèrent sur le pont, se fracturant les membres, ou se tuèrent en tombant entre les bateaux qui tanguaient.

Les remorqueurs français furent conviés à participer au sauvetage. L'*Abeille 21*, capitaine Clech (toujours en activité à Cherbourg), qui effectuait un remorquage en grande rade, prévenu par une vedette à 19 h. 10, sortit par la passe de l'Ouest pour rejoindre sur les lieux du sinistre, la flottille américaine. A son arrivée, une deuxième embarcation pleine de Belges venait d'être mise à l'eau malgré la gîte ; entraînée par le courant, elle passa juste entre le remorqueur américain *ATR 3* et l'arrière du *Léopoldville*, au risque d'être écrasée entre les deux.

Vers 20 heures, comme il ne parvenait pas à accoster, cet « *Army Tug* » donna l'ordre au capitaine Clech de prendre le paquebot en remorque. L'*Abeille 21* s'approchait lentement lorsque le capitaine Clech vit le navire gîter davantage et s'enfoncer un peu plus de l'arrière. Il était manifestement visible que le transport coulait : l'amarrage était impossible. A aucun moment il n'y eut de panique à bord.

Le *Léopoldville* s'enfonça alors rapidement par l'arrière à 20 h. 30 et les passagers se jetèrent en hâte à la mer ; beaucoup se laissèrent glisser le long de la

coque en se tenant aux garants en suspens. Le navire coula sans faire de remous jusqu'à ce que l'arrière touchât le fond. A ce moment, toute la partie avant jusqu'au mât de misaine était émergée et le paquebot avait un apiquage d'au moins 70°. Il resta ainsi durant 20 minutes.

La lune éclairait la scène du drame, mais la forte houle rendait le sauvetage très délicat. Les têtes grouillaient dans la mer glacée. Les bateaux américains, assez bas dans l'eau, recueillirent de nombreux naufragés dont les appels faisaient peine à entendre. Pour l'*Abeille 21*, la difficulté était plus grande, du fait que ses parois, à leur partie la plus basse, se trouvent à 1 m. 60 au-dessus de la mer. Le capitaine Clech n'avait qu'un effectif de 10 marins ; ces 11 Français réussirent à remonter à bout de bras 2 officiers et 108 soldats. Des échelles de corde, des filins, des gaffes furent utilisés. Parfois les naufragés, heurtant de la tête la ceinture de bois du remorqueur, retombaient à l'eau. Au début, les soldats s'aidaient pour remonter, mais au bout de peu de temps, par suite du froid, celui qui était saisi par les mains ou par la capote, s'abandonnait complètement et il n'était pas trop de l'effort énergique de 4 hommes pour le hisser à bord.

Beaucoup restaient étendus tels que les marins les passaient par-dessus la lisse, complètement épuisés, évanouis ; il fallait alors les traîner pour dégager les bords de la lisse et permettre d'agripper d'autres naufragés. A mesure que les rescapés revenaient à eux, ils étaient conduits dans la machine, dans le tunnel, dans la chaufferie et jusque sur le dôme de la chaudière ; puis du thé chaud leur était distribué.

Pendant ce temps, le remorqueur *Cherbourgeois 4*, capitaine Déan (aujourd'hui au Havre), sortait de l'Arsenal un Liberty Ship qui venait d'être déchargé. Son remorquage achevé, il se dirigea, comme les autres bateaux disponibles, vers l'endroit signalé. Il croisa les deux canots, enfoncés jusqu'aux bords, qui amenaient à terre les Belges, et il arriva près de la flotille au moment où la pointe du *Léopoldville* disparaissait dans les flots.

Les embarcations américaines, chargées d'hommes de troupe, se dirigeaient vers l'Arsenal et la gare maritime pour débarquer leurs rescapés, puis retournaient au large. Sur le quai de France, des feux avaient été allumés, des couvertures et des boissons chaudes préparées. Les ambulances emportaient blessés et noyés à l'Hôpital maritime et à l'Hôpital Pasteur ; certains, parmi ceux-ci, étaient transportés au 280^e Service hospitalier à Digosville, après qu'on eut pratiqué sur eux la respiration artificielle. Les morts étaient chargés dans des trucks et déposés à la timonerie de l'Arsenal.

Pour les mêmes raisons que l'*Abeille 21*, le *Cherbourgeois 4* put difficilement hisser les derniers survivants qui flottaient dans l'eau. Plusieurs, essayant de s'agripper aux cordes, eurent la tête écrasée par l'effet des vagues contre la ceinture de bois du remorqueur ; d'autres furent happés par l'hélice. Le vent entraînait le bateau, même stoppé, plus vite que les naufragés, et les mains poisseuses de ces derniers glissaient dans celles des marins ; il fallait crocheter dans les vêtements avec la griffe.

Nos deux remorqueurs fouillèrent la mer jusqu'à ce qu'ils ne virent plus aucune ombre, n'entendirent plus aucun cri. Par son appel, un soldat parlant français put être sauvé. L'*Abeille 21* arriva à l'extrémité nord du quai de France à 23 h. 30 avec, comme je l'ai dit, 110 naufragés. Le *Cherbourgeois 4*, ramenant 5 rescapés et plusieurs noyés, accosta à son tour tandis que minuit sonnait à l'église de la Trinité.

Un troisième remorqueur français, l'*Abeille 5*, capitaine Choquet (décédé depuis) avait été prévenu tardivement. Il avait été mis à la disposition du premier transport anglais sorti indemne de la traversée. L'*Abeille 5* se porta aussi sur le lieu du sinistre. Le *Léopoldville* avait coulé ; il ne restait plus que des radeaux, des objets hétéroclites et quelques noyés qui flottaient encore. Il ne put ramener aucun survivant.

Les soldats, qui s'en étaient tirés avec un bain glacé, furent transportés dans les cantonnements disponibles de la ville et même dans le mess et la salle des fêtes de l'hôtel Atlantique aménagés en hâte pour

la circonstance. Après s'être restaurés, ils purent dormir aussi longtemps qu'ils le voulurent.

Quant au bilan des pertes, les Américains le chiffrent à plus de 750 hommes ; 248 noyés ont été identifiés. Le rapport américain se termine ainsi : « Le port et la ville passèrent le jour suivant (25 décembre) plongés dans un respect silencieux pour ceux qui perdirent la vie dans le naufrage le plus désastreux de leur histoire. » En fait, les Cherbourgeois ont ignoré ce désastre et ont fêté le premier Noël de la libération comme il se devait.

Il arrive parfois que des demandes de renseignements sont adressées au maire de Cherbourg ; elles émanent de parents des victimes qui désirent savoir dans quelles circonstances leur fils a disparu au large de Cherbourg. Le maire me transmet ces demandes et, comme réponse, j'envoie la copie du rapport américain.

Ce rapport contient des inexactitudes et ne fait pas mention de l'aide apportée par un torpilleur des Forces Françaises libres, vu par un témoin, et surtout du service rendu par les trois remorqueurs français de la Société Cherbourgeoise de Remorquage et Sauvetage. Il hésite sur l'origine des explosions : mines ou torpilles, alors que les marins ont très bien perçu le sifflement de deux torpilles. Elles ont été lancées par un sous-marin de poche basé aux îles anglo-normandes. Ce sous-marin fut d'ailleurs observé le 26 décembre naviguant en surface à quelques milles de la digue ; il revenait sur le théâtre de son exploit. Tout mouvement maritime fut suspendu ce jour-là. Quelques jours après, un cargo anglais arrivait péniblement au quai de Normandie, le nez arraché par une torpille.

Le capitaine Clech a prétendu que le capitaine du *Léopoldville* n'aurait pas dû mouiller l'ancre dans la position où il se trouvait ; c'est une des raisons qui ont empêché le remorquage. Et même si ce remorquage n'avait pu être opéré, le paquebot atteint aurait profité du jusant (le vent était de « nordè ») pour aller s'échouer vers Jard'heu. Je laisse aux vrais marins le soin de tirer la conclusion de cette fausse manœuvre.

Léopoldville

24 décembre 1944

“Les îles ensoleillées de l'Atlantique”, “Les îles britanniques”, “Les fjords de la Norvège”, “Les capitales des pays du Nord”.

Autant d'alléchantes invitations au voyage qui laissent rêveurs les badauds plantés devant les bureaux de la Compagnie Maritime Belge, installée place de Meir, à Anvers. Dans la vitrine, une affiche haute en couleurs, synonyme d'aventures, d'exotisme et de bon goût. Celle du paquebot *Léopoldville*, l'un des joyaux de la CMB.

Construit à Hoboken par le chantier Cockerill, le navire a été lancé le 26 septembre 1928. Entré en service l'année suivante, il est bientôt affecté à la ligne régulière reliant Anvers à Matadi (Congo). Et devient rapidement l'un des paquebots les plus célèbres de Belgique, réputé pour sa sécurité et son confort¹. En 1937, c'est un *Léopoldville* relifté qui sort des formes du chantier anversois Mercantile Marine : un château central modifié, une cheminée au lieu de deux, et une étrave inclinée donnent au navire une allure plus moderne. Celui-ci reprend aussitôt du service sur la ligne africaine de la CMB... jusqu'au 10 mai 1940.

Au service de Sa Majesté

Ce jour-là, l'armée allemande s'ébranle, bien décidée à en finir avec la “drôle de guerre” qui la cloue derrière la ligne Siegfried depuis des mois. Balayant tout sur son passage, la Wehrmacht enfonce en quelques jours les armées hollandaises, belges et françaises. La défaite n'est plus qu'une question de semaines.

Ce même jour, le *Léopoldville* arrive au port de La Pallice, en provenance du Congo. Mais plus question de faire route sur Anvers. Après avoir tergiversé pendant deux semaines, le temps de faire le plein de réfugiés, le paquebot met à nouveau le cap vers l'Afrique. Puis traverse l'Atlantique pour atteindre New York le 17 août.

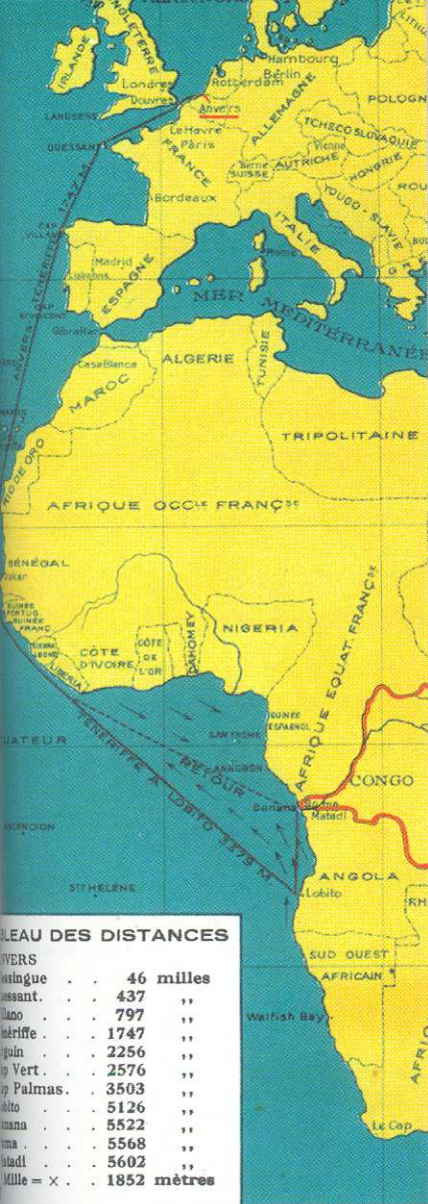


Première page de la brochure publicitaire vantant le voyage d'Anvers au Congo. Coll. CMB



Brochure du voyage inaugural. Coll. CMB

¹ : Pour l'anecdote, signalons qu'Hergé s'inspira très fortement de la silhouette du *Léopoldville* pour croquer le paquebot qui emmène Tintin au Congo. Preuve s'il en est, de la popularité du navire à cette époque.



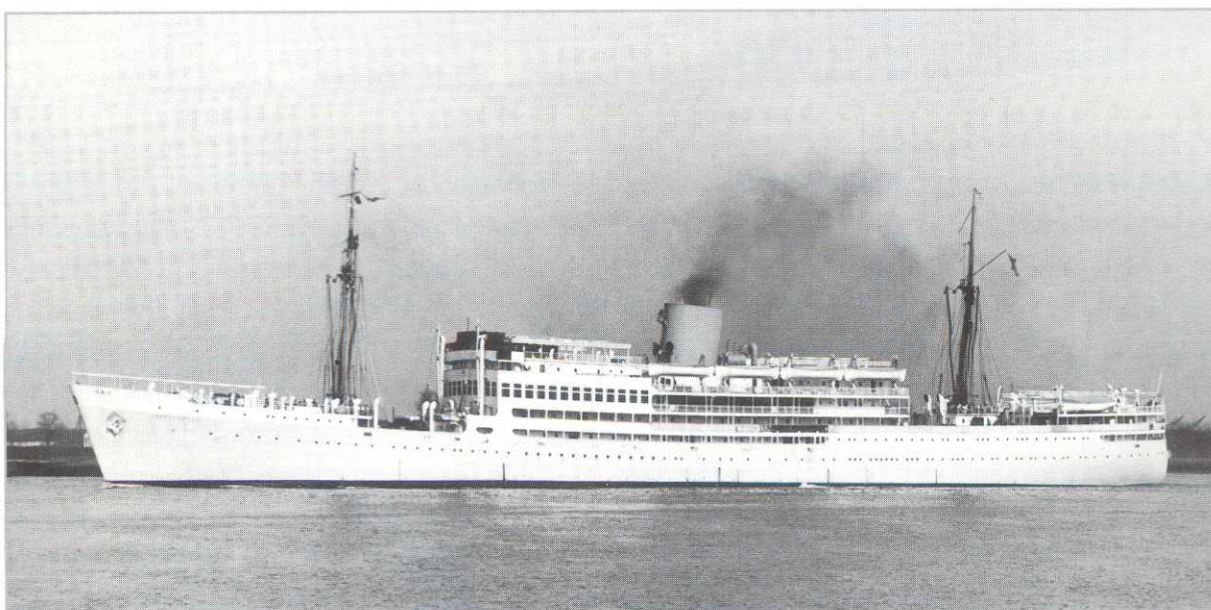
C'est à partir de ce moment que le Ministère de la Guerre britannique prend le *Léopoldville* sous sa coupe. Arrivé à Liverpool en octobre 1940, le navire est aussitôt aménagé en transport de troupes. Jusqu'en juin 1944, il va rouler sa bosse entre l'Angleterre, le Canada, l'Afrique du Sud, le Canal de Suez, l'Ecosse, l'Islande, Gibraltar, transbahutant troupes, prisonniers et réfugiés, prenant sa part des débarquements alliés en Afrique du Nord, en Sicile et en Italie. Et à partir du 7 juin 1944, le *Léo* assurera la navette entre les ports de la côte Sud britannique et la Normandie, relâchant tour à tour devant Isigny, Omaha Beach, Arromanches et le Havre². En bref, un vétéran.

Poste d'amarrage 38

23 décembre 1944, port de Southampton. Au poste d'amarrage 38, le *Léopoldville* est à quai depuis quelques jours après être rentré du Havre. Depuis une semaine, la bataille fait rage dans les Ardennes. Hitler vient de lancer une nouvelle contre-offensive qui donne du fil à retordre aux Alliés. En plusieurs points, les panzers de Von Runstedt ont enfoncé les lignes américaines : le 22 décembre, les chars de Von Manteuffel ont même atteint Saint-Vith, à quelques kilomètres de la Meuse. Il faut donc envoyer de toute urgence des troupes fraîches sur le front pour endiguer ce dernier sursaut allemand. En Angleterre, c'est le branle-bas de combat. En quelques heures, cinq divisions sont transportées vers les ports de la côte Sud où elles doivent embarquer en direction d'Anvers, du Havre et de Cherbourg.

Au poste d'amarrage 38 du port de Southampton, Charles Limbor, le commandant du *Léopoldville*, attend toujours les G.I.'s de la 66^e division d'infanterie américaine qu'il doit convoyer jusqu'à Cherbourg. Le 23, 2 248 soldats sont bien montés sur son bateau. Mais ils ne sont restés à bord que quelques

Le *Léopoldville*
avant la guerre.
Coll. CMB



2 : Entre le 10 mai 1940 et le 24 décembre 1944, le *Léopoldville* aura parcouru 219 949 milles et transporté 124 220 hommes.

Cap sur Cherbourg

Il est maintenant neuf heures. Amarres libérées, le *Léo* se détache lentement du quai après avoir salué Southampton d'un bref coup de sirène. Sur le pont principal, les jeunes soldats américains adressent un au-revoir à l'Angleterre sans grand entrain. Tous savent que dans quelques jours, ils recevront leur baptême du feu. Il fait froid, gris, et en Manche, la mer s'annonce houleuse. Il vaut mieux regagner rapidement l'intérieur du bateau, et essayer de ne pas trop penser à ce réveillon de Noël, qui pour la plupart sera le premier passé loin de leurs proches. Heureusement, pour atténuer un peu cette mélancolie, l'intendance de la division a bien fait les choses en prévoyant une distribution générale de bière et de dinde de Noël. On fera comme si. En attendant le prochain Noël.

Le *Léopoldville* longe maintenant les quais et les docks de Southampton dans le sillage du *Cheshire*, de la compagnie anglaise Biby Line, lui aussi rempli de troupes pour Cherbourg. Ensemble, silencieusement, tous feux éteints, les deux navires descendent le Solent encore recouvert de brume. Deux heures plus tard, ils franchissent le filet de protection du bras de mer devant Southsea, abandonnent leurs pilotes et rejoignent le convoi et l'escorte qui les attendent pour aborder la haute mer. Au large des Needles, la colonne de navires se scinde en deux. Tandis que la moitié du convoi met le cap sur Le Havre, le *Léopoldville* et le *Cheshire*, escortés par les destroyers anglais *Brilliant* et *Hotham*, continuent leur route vers le Sud, vers Cherbourg.

La salle à manger.
Coll CMB



Une Cabine.
Coll CMB



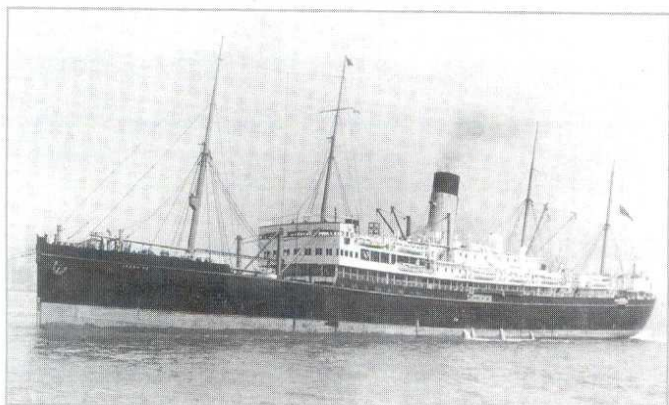
Alertes !

A 13 heures, le *Léo* et le *Cheshire*, accompagnés de leurs chiens de garde, doublent la pointe de Sainte-Catherine, au sud de l'île de Wight. Le destroyer *Anthony* vient de se joindre au convoi, quand aux drisses du HMS *Brilliant*, le chef d'escorte fait hisser des pavillons donnant aux deux transports l'ordre suivant : "navigatez selon zigzag n° 16 à partir de la bouée A 3". Un U-Boot est signalé en Manche. Une heure plus tard, l'alerte se confirme sérieusement. Le destroyer anglais, navire-amiral de la flottille, vient de hisser le signal noir : "attaque par sous-marin imminente".

Aussitôt, les trois destroyers partent en chasse. A bord des deux transports, les sirènes d'alarme appellent les hommes d'équipage à leurs postes de combat. Au bout de quelques minutes, lourdes de tension, le *Brilliant* amène son pavillon. Fin de l'alarme. Le convoi se reforme. Jusqu'à la prochaine alerte. Celle-ci intervient à 15 heures. Même signal. Même dispositif de défense. Et même agitation nerveuse, qui retombe encore au bout de quelques instants.

La fin de l'après-midi s'écoule, plus tranquillement. A 17 h 20, la frégate française *Croix de Lorraine* vient à son tour grossir l'escorte. A son bord, trois hommes d'équipage se sentent des fourmis dans les jambes. Et pour cause, le quartier-maître torpilleur Henri Droguet, le matelot canonier Roger Lebourgeois et le matelot radariste Maurice Bosvy sont tous trois Cherbourgeois. Henri Droguet

pense à son fils, âgé de deux mois, qu'il va enfin pouvoir prendre doucement dans ses bras. Maurice Bosvy songe quant à lui à ses parents et à la visite-surprise qu'il va leur rendre à Tourlaville. Quant à Roger Lebourgeois, il braque pour l'heure droit devant lui, la paire de jumelles qu'un officier-marinier vient de lui tendre en lui disant : "tiens, tu pourras voir ton bled".



Touché !

Le "bled" de Roger Lebourgeois, le commandant Limbor vient justement d'en percevoir la trace sur l'écran radar du Léopoldville. Il est 17 heures 30. Après plus de huit heures de traversée éprouvante, le Léo touche enfin au but. Sur l'écran verdâtre du radar, les lignes horizontales de la grande digue de Cherbourg viennent enfin d'apparaître.

*Le Cheshire
(1927 - 1957)
arrivera à
Cherbourg sans
encombres.
Coll Bibby Line Group.*

Quelques instants encore, et on pourra bientôt apercevoir à l'oeil nu le tracé de la côte. A bord du Léopoldville et du Cheshire, les hommes viennent de recevoir l'ordre de rassembler leur barda et d'enfiler leur gilet de sauvetage individuel. Encore 5 milles à traverser. On devrait débarquer dans moins d'une heure. Et en avoir fini avec cette satanée traversée. A quelques encablures du convoi, embusqué à l'abri de la grande digue de Cherbourg, l'oberleutnant zur See Gerhard Meyer, commandant du sous-marin U 486, vient de voir son attente enfin récompensée. Patiemment, il laisse défiler devant lui la tête de l'escorte, suivie du Cheshire. Puis, donne calmement l'ordre de tirer sur la silhouette du grand bateau qui se profile dans la nuit tombante. La torpille fuse. Quelques secondes plus tard, une énorme explosion retentit. Il est exactement 17 heures 57. Le Léopoldville est touché sur tribord arrière, éventré à hauteur du pont G, juste sous la ligne de flottaison.

S.O.S.

Autour du Léo, le branle-bas de combat a été donné. Tandis que le Cheshire donne toute la puissance de ses machines pour gagner au plus vite l'abri de la rade, le destroyer Brilliant remonte à toute vitesse le convoi en tentant de repérer le sous-marin ennemi. L'équipage balance des grenades sous-marines au petit bonheur la chance. En pure perte. L'U 486 n'a pas demandé son reste.

A bord du Léopoldville, l'heure est déjà au drame. Dans la cale 4 du pont G, à l'endroit même où la torpille allemande a touché au but, beaucoup d'hommes ont été tués ou blessés lors de l'impact. Les survivants de la compagnie F n'ont quant à eux que peu d'espoirs d'échapper à l'eau qui envahit déjà la cale, prisonniers de l'enchevêtrement de ferraille des deux ponts supérieurs qui se sont effondrés sous le choc. Et déjà, la mer s'engouffre dans la salle des machines.

Pourtant, tout n'est pas perdu. Gardant son sang-froid, le commandant Limbor a aussitôt ordonné à son officier radio d'envoyer un appel de détresse. Le S.O.S. est capté par la vigie du Homet, qui le retransmet aussitôt à l'officier américain de service, à la Direction des opérations. Ce dernier

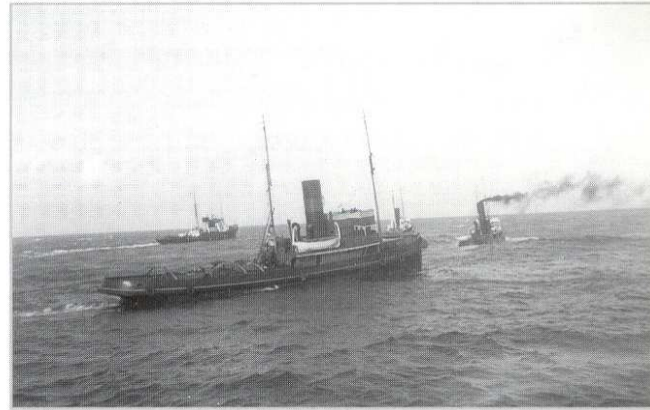
3 : Selon une autre version, l'alerte n'aurait pas été donnée aussi rapidement. C'est d'abord le centre opérationnel de Portsmouth qui aurait été averti du drame, presque aussitôt après le torpillage. Mais sans donner suite. Puis le commandant Limbor aurait ordonné vers 18 heures 30 d'alerter les autorités portuaires cherbourgeoises. Un appel mal capté par la vigie du Homet, qui de surcroît, ne trouve aucun écho dans les locaux du Port Director de Cherbourg, désertés en ce soir de Noël. Alerté par un lieutenant américain qui vient de se rendre sur les lieux du drame de sa propre initiative, Portsmouth alerte alors Cherbourg vers 18 heures 50, soit près d'une heure après le torpillage. Cf Noël 1944 : le torpillage du Léopoldville / Patrice Enault, 39-45 Magazine, numéro 3, pp 42-44.

ordonne alors à tous les bateaux disponibles de se rendre au plus vite au secours du *Léopoldville*³. Les services médicaux se mettent sur le pied de guerre, tandis que la Compagnie du port se tient prête pour accueillir les naufragés.

Les quatre remorqueurs Abeille 21, Cherbourgeois 4, Abeilles 4 et 5 se porteront au secours des naufragés. Les deux premiers ramèneront au quai de France 115 rescapés.

Le coup de poker du Brilliant

Tandis qu'à Cherbourg, on s'active, on tente de s'organiser à bord du *Léopoldville*. Par centaines, les soldats ont surgi d'un coup des ponts du navire. Il faut les calmer, les discipliner, les rassembler par compagnies, s'assurer que tous portent bien leur brassière de sauvetage. Dans un coin, le docteur Herrent, médecin du *Léopoldville* assisté d'un médecin militaire américain et de quelques infirmiers, apportent les premiers soins aux blessés. Autour des canots de sauvetage, les matelots belges s'affairent : il faut absolument réussir à les mettre à la mer avant que la gîte ne devienne trop importante. Car dans les profondeurs du navire, l'eau ne cesse de monter, se mêlant à l'huile et au mazout qui giclent des machines éventrées. Il n'y a plus de doute possible. Charles Limbor doit maintenant faire évacuer son bateau. Embarquant en priorité les blessés, les premières chaloupes sont mises à l'eau, tandis que les secours commencent à se presser auprès du navire blessé. Mais les bateaux accourus de Cherbourg ne peuvent accoster le *Léopoldville*. Bien que ce dernier ait mouillé une ancre pour se stabiliser, la houle est encore trop forte, et la manoeuvre s'avérerait par trop dangereuse.



Vers 19 heures, le destroyer *Brilliant* tente pourtant un coup de dé audacieux en accostant le *Léopoldville* sur tribord arrière. Une à une, les aussières qu'on a passé entre les deux navires, cassent. Sur la mer forte, les deux bâtiments accolés l'un à l'autre dansent une sarabande mortelle. Pris en tenaille entre les flancs des deux navires, deux canots et plusieurs radeaux de sauvetage sont broyés. Les G.I.'s tentent alors de descendre sur le *Brilliant* par des filets à grandes mailles déployés sur la coque du *Léopoldville*. Mais la houle fait s'éloigner, puis se rejoindre brutalement les deux bateaux qui s'entrechoquent. Entre les deux coques, des hommes meurent écrasés. D'autres, déséquilibrés par le choc, tombent à l'eau ou se disloquent brutalement sur le pont du *Brilliant*. Malgré tout, au bout d'une demi-heure, le navire britannique repart sur Cherbourg, rempli à craquer de rescapés : plus de 700 soldats ont réussi à embarquer sur le *Brilliant*.

Coulé...

Autour du *Léo*, les navires de secours continuent à tourner. Il y a là l'ATR 3, un grand remorqueur américain, des patrouilleurs côtiers, des barges, des vedettes, auxquels vont bientôt se joindre deux remorqueurs cherbourgeois, l'*Abeille 21* et le *Cherbourgeois IV*. Au total, une trentaine d'embarcations qui récupèrent encore plusieurs centaines d'hommes. Certains sont déjà morts quand ils sont hissés à bord. Morts de froid, d'épuisement ou empoisonnés par le mazout.

Sur le *Léopoldville*, le calme qui avait jusqu'alors tant bien que mal prévalu, commence à le céder à la panique. Car le bateau s'enfonce de plus en plus par l'arrière, et il est maintenant impossible pour les sauveteurs de songer à l'aborder. Plus question non plus de prendre en remorque le *Léo* dont l'avant est désormais complètement hors de l'eau. C'est à ce moment que le commandant Limbor donne l'ordre d'évacuer avec les derniers engins flottants. Tandis que ceux qui sont encore à bord du navire se précipitent, Limbor fait basculer à la mer la caisse plombée renfermant des

documents secrets, puis déchire méthodiquement les pages du "livre des zig-zag". Et s'appête à mourir en même temps que son bateau.

Le *Léopoldville* vit ses derniers instants. A 20 heures 30, il s'enfonce rapidement dans l'eau noire jusqu'à ce que son arrière touche enfin le fond, soixante mètres sous la surface. Ses derniers occupants se jettent à la mer. Pendant vingt longues minutes, le *Léo* va encore résister, dressant sa proue au-dessus des flots. Les machines se taisent. Le *Léo* s'abîme doucement dans l'eau. Le drame est presque fini.

782 morts et disparus

Pour les équipages des bateaux de secours, il s'agit désormais de faire vite. Dans cette mer forte, dans cette eau froide, des hommes se débattent, crient, appellent à l'aide. Mais en quelques minutes, beaucoup sont déjà morts, noyés, emportés par l'eau glacée. Les embarcations tournent désespérément sur la mer, à la recherche des petites lumières rouges des gilets de sauvetage. Les premiers hommes secourus ont encore la force de se hisser à bord des vedettes et des remorqueurs. Mais d'autres sont happés par les hélices, ou projetés par les vagues, se fracassent la tête contre la ceinture extérieure du bateau, et retombent à l'eau.

Au bout de quelques instants, il faut déjà crocheter les naufragés par les vêtements ou la brassière de sauvetage pour les amener près du navire sauveteur, puis toute la force de quatre hommes pour les hisser à bord. Certains rescapés sont déjà mourants. D'autres restent allongés, pantelants sur le pont. Il faut les traîner à l'intérieur pour laisser le pont libre. Encore quelques minutes, et les secours ne rencontrent plus que des cadavres, certains se tenant encore par la main par groupes de cinq ou six. Quelques miraculés encore, comme ce soldat qui a hurlé quelques mots en français, et qu'on a pu secourir à temps. Mais bientôt plus rien. La mer a fait son œuvre.

A bord des bateaux de secours qui sont encore sur la zone du naufrage, on se résigne à rentrer au port. Dans la chaufferie et la salle des machines, dans le carré de chaque navire, des dizaines d'hommes sont allongés, leurs dents grelottant contre les rebords de la tasse de thé brûlant qu'on leur a distribué. Derniers bateaux à quitter les lieux du drame, les remorqueurs *Abeille 21* et *Cherbourgeois IV* arrivent dans la darse transatlantique du port de Cherbourg entre 23 heures 30 et minuit. Sur le quai de France, des feux ont été allumés, des couvertures et des boissons chaudes préparées. Les ambulances emportent les blessés à l'hôpital maritime, à l'hôpital Pasteur et au 280^e service hospitalier installé à Digosville. Les morts sont chargés sur des camions qui vont les déposer à la timonerie de l'arsenal. Quant à ceux qui ont eu la chance de s'en tirer indemnes, ils sont transportés dans les deux foyers de la Croix-Rouge américaine à Cherbourg - au Palais du Vêtement et au magasin Ratti - et dans la salle des fêtes de l'hôtel Atlantique, aménagée en hâte.

Sur les 2 237 soldats embarqués à bord du *Léopoldville* à Southampton,



Coursives.

Photos Sous-Marine J. Olive



Coursives.



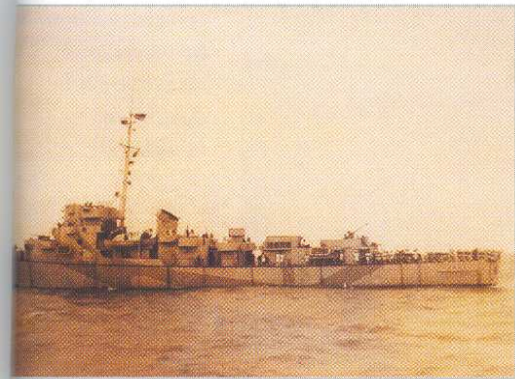
Coursives.



Portique



Treuil



HMS Capel.

Coll Graham Walker.

Premier
Lieutenant John
Walker RNZN
tué au cours du
torpillage de la
frégate HMS
Capel.
Coll Graham Walker

Les dernières torpilles de l'U 486

Quant à l'U 486, il n'a pas encore dit son dernier mot. Aussitôt le *Léopoldville* touché, le sous-marin allemand a profité de l'effet de surprise en décochant une nouvelle torpille, cette fois-ci au destroyer *Anthony*. Mais le coup est passé à côté. Et l'U 486 a alors jugé plus prudent de s'éclipser discrètement.

Il n'a pas pour autant quitté la zone du Cotentin. Le 26 décembre, en début d'après-midi, à dix milles au nord de Cherbourg, il croise la route du 17^e Group Escort, en patrouille. A 12 h 24, la frégate britannique *Capel* prend une première torpille à hauteur de la passerelle. Puis une seconde la touche au niveau de la soute à munitions, provoquant une très violente explosion. Touchée à mort, la frégate commence à s'enfoncer par l'arrière. La frégate *Affleck* se porte à son secours : c'est ce moment que choisit l'U 486 pour décocher une troisième torpille, qui passe sous la *Capel* et vient frapper l'arrière de l'*Affleck*. Celle-ci, après avoir récupéré les survivants de la *Capel* (77 morts) réussit à rejoindre Cherbourg malgré une gîte de 7°.

Ayant épuisé toutes ses munitions, le sous-marin U 486 retournera alors en Allemagne. C'est au cours de sa seconde mission, sur la côte sud-ouest de la Norvège, qu'il sera coulé le 12 avril 1945 par le sous-marin anglais *Tapir*.

LÉOPOLDVILLE

Nationalité	Belge
Type	Paquebot mixte de la Compagnie Maritime Belge
Chantier	S.A John Cockerill à Hoboken (New Jersey)
Caractéristiques	Longueur 151.43 m, largeur 18.9 m, tirant d'eau 11.9 m, tonnage brut 11509 tx. Vitesse max. 17 nœuds, vitesse moy. 15 nœuds, refonte en 1937.
Latitude	49° 45' 1244 N
Longitude	01° 36' 3745 W

Pour écrire l'histoire du *Léopoldville*, nous nous sommes basés sur plusieurs études. Outre celle de Patrice Enault, déjà citée, nous avons utilisé entre autres :

- divers documents publicitaires de la Compagnie Maritime Belge.
- deux articles de Cols Bleus (N° 166 et 178) sur la Compagnie Maritime Belge et le *Léopoldville*.
- Le désastre du *Léopoldville* / Communication de Raymond Lefèvre faite le 2 décembre 1949 devant la Société Nationale Académique de Cherbourg.
- Deux articles de l'historien maritime belge Paul Scarceriaux, parus en 1951 dans la revue *Wandelaer/Sur l'eau*, N° 276, 277 et 278.
- Divers articles de Paul Ingouf, parus dans *La Presse de la Manche*, notamment ceux du 24 décembre 1984, du 24 septembre 1989 et du 18 décembre 1994.