

Sauvetage

Le premier canot au Tréport

C'est un lord anglais qui a offert à la ville du Tréport son tout premier canot de sauvetage en 1869. Cette embarcation ressemble fort au canot «Northumberland» alors en activité Outre-Manche.

Au milieu du XIX^e siècle, les autorités maritimes britanniques considèrent l'état général de la flotte des canots de sauvetage sur les côtes anglaises comme très insatisfaisant. Aussi, en 1851, l'Amirauté britannique organise un concours pour la construction d'un canot de sauvetage qui doit répondre aux critères suivants : être auto-redressable, de construction légère pour le transport et le lancement, auto-vidangeur et d'un moindre coût.

Le duc de Northumberland, président de la société de sauvetage, offre la somme de 100 livres au constructeur qui concevra le meilleur projet pour la réalisation d'un nouveau canot de sauvetage. Ce ne sont alors pas moins de 280 modèles ou plans qui sont soumis à l'appréciation du jury. Mais ce sera le projet de James Beeching (1788-1858), constructeur de bateaux à Yarmouth, qui retiendra l'attention et sera définitivement choisi.

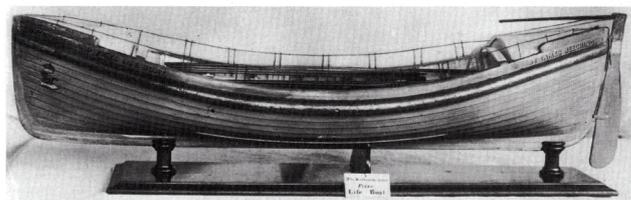
La France n'est pas en reste, souvenons-nous qu'à cette période de nombreux projets fleurissent sur le continent notamment les engins submersibles du Tréportais Jean Conseil (1815-1885). Après quelques légères améliorations apportées en 1852 par James Peake, maître charpentier à l'arsenal de Woolwich et membre du jury, cet «auto-redressable» de James Beeching présente la particularité d'être insubmersible, à redressement spontané et à vidange automatique de l'eau embarquée grâce à un système très perfectionné de soupapes en cuivre qui évacuent l'eau par gravité ; en outre ce canot est excellent marcheur sous voile. Le «Northumberland», comme il est désormais nommé, présente une longueur de près de 11 mètres et borde douze avirons ; il constitue l'embarcation de référence pour la flotte de canots de sauvetage de la nouvelle Royal National Lifeboat Institution, fondée en 1854.

Un peu plus tard en France...

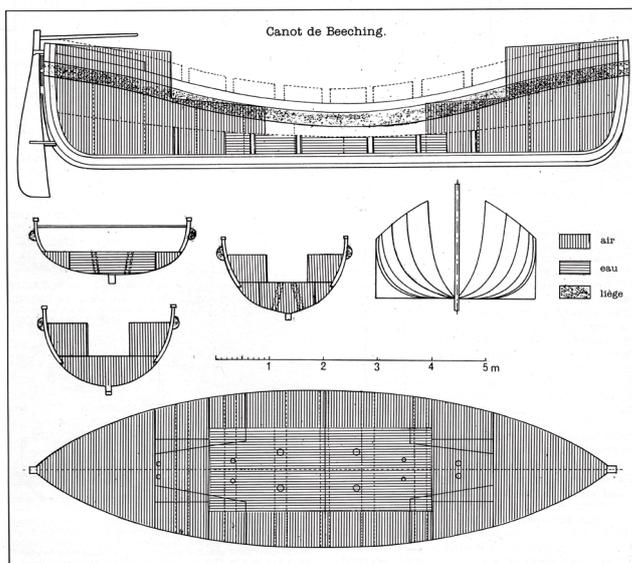
En France, il faut attendre l'année 1865 pour que soit fondée la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés qui commande en Grande-Bretagne six unités du type «Northumberland» construites dans les chantiers Forrest and Son. En 1869, un riche lord anglais demeurant près de Lowestoft et désirant garder l'anonymat, fait don à la ville du Tréport d'un canot de sauvetage neuf construit dans d'excellentes conditions.

Devant cette généreuse proposition, François-Alexandre Papin (1813-1890), maire du Tréport, n'hésite pas et envoie, par la voie de Calais, un équipage de quatre hommes, commandé par le maître au cabotage Victor Narcisse Michel (1840-1914) - (Tréport Magazine n° 121 – septembre 2012). A Lowestoft, Victor Narcisse Michel se présente chez le consul de France qui lui remet le canot une fois les formalités administratives remplies.

À l'issue d'une traversée assez laborieuse à cause de l'état de la mer, le canot de sauvetage fait son entrée dans le port du Tréport le mardi 21 septembre 1869 à 16 heures 30 sous le regard des curieux assemblés en nombre sur la jetée. Le «Courrier de la Bresle et de l'Yères» du dimanche 26 septembre 1869 rapporte une description assez précise de ce canot de sauvetage : il s'agit d'une embarcation grée de deux mâts et portant deux voiles, avec un petit beaupré



Canot de Beeching		Lest	2 tonneaux d'eau et un demi tonneau de quille de fer : total 2,5
Longueur de tés en tête	10,90 m	Tirant-d'eau avec 30 hommes à bord	0,66 m
Longueur de quille	10,37 m	Rorde 12 avirons à couple	
Bau	2,897 m	Construit en chêne et cloué en fer	
Creux	1,067 m	Deux voiles de chasse-marée	
Caissons d'air	8,49 m ³	Coût au complet	6.250 F
Capacité intérieure jusqu'au niveau du plat bord	5 tonneaux	Conseil : « guide pratique du sauvetage à l'usage des marins » - 1864.	
Aire des tubes de vidange	0,178 m ²	Photo RNLi.	
Proportion de ces tubes à la capacité	1/64		
Poids du bateau	5,5 tonneaux		



en fer pour amurer la voile de misaine. A l'intérieur, la coque est compartimentée en boîtes à air, et à l'extérieur tout le long de la lisse court un gros bourrelet de liège ; ce canot est parfaitement insubmersible. On le leste avec de l'eau qu'on fait pénétrer dans le canot en ouvrant quatre soupapes sur l'avant et six sur l'arrière. L'eau qui s'abat sur le canot dans les gros temps est évacuée par les fonds. Douze avirons sont bordés à couple, le capitaine tient la barre et le brigadier veille sur l'avant, quatorze hommes sont nécessaires pour l'armer.

Cette description laisse à penser que le premier canot de sauvetage en activité au Tréport se rapproche beaucoup du type «Northumberland». En attendant la construction d'un hangar pour l'abriter, ce canot est installé provisoirement près des chantiers de construction. Enfin le délai nécessaire au recrutement d'un équipage solide et expérimenté empêchera ce premier canot de sauvetage d'intervenir quelques semaines plus tard lors de l'échouement de la goélette «Euphémia», épisode sur lequel nous reviendrons dans un prochain numéro.