

La réquisition des chalutiers à vapeur de Lucien Calamel en 1915

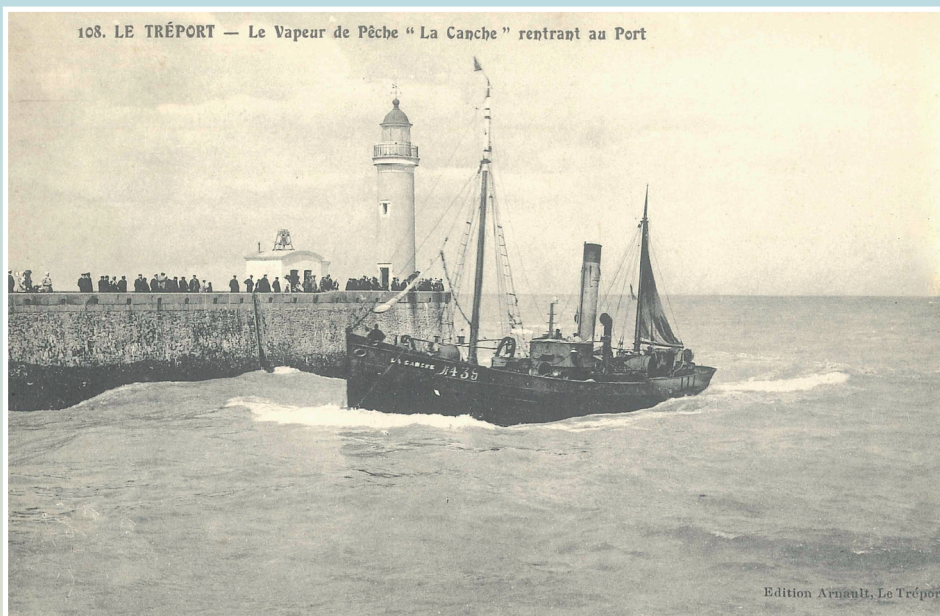
En octobre 1914, l'occupation par les Allemands des ports belges de Zeebrugge et d'Ostende offre à leurs sous-marins des bases de départ pour inquiéter le trafic maritime franco-britannique dans la Mer du Nord et la Manche.

Cette situation n'avait pas été anticipée par les états-majors britanniques et français ; aussi aucun moyen de lutte spécifique n'avait été envisagé pour riposter à cette menace et la lutte contre les sous-marins échoit aux seuls torpilleurs trop peu nombreux. Après quelques hésitations, le gouvernement français suit l'exemple de l'Amirauté britannique qui réquisitionne des chalutiers à vapeur et les transforme en patrouilleurs-auxiliaires.

Le 13 janvier 1915, le capitaine de vaisseau Jean Merveilleux du Vigneaux (1865-1930) est chargé d'organiser la Division de Chalutiers de la Manche en armant des flottilles de chalutiers ; les premiers chalutiers à vapeur sont réquisitionnés à partir du 1^{er} février 1915. Les marins mobilisables sont maintenant à bord et les pêcheurs dispensés par leur âge du service militaire ont la possibilité de rester sur leur chalutier en signant un engagement spécial pour la durée des hostilités ; cet équipage civil sera renforcé par quelques matelots fusiliers et canonnières du dépôt des équipages de Cherbourg.

Trois navires concernés

Au Tréport, l'armateur Lucien Calamel (1877-1942), propriétaire de chalutiers à vapeur, voit ses unités réquisitionnées une à une : ainsi, le 18 mai 1915, Le Tréport regarde s'éloigner le chalutier «Walkyrie» (Di 617), 149 tonnes, long de 31,50 mètres, construit en 1893 à Hull (Grande-Bretagne) et propulsé par une machine à vapeur développant une puissance nominale de 320 chevaux donnant une vitesse d'environ 12 nœuds ; il semble que ce chalutier quitte Le Tréport sous le commandement de son patron Charles Antoine Quesnel, âgé de 42 ans et natif du Tréport. Rappelons que le chalutier «Walkyrie» s'illustrera dès août 1915 en Mer Egée (voir l'article de Bruno Garraud dans Le Tréport Magazine n° 42 – Octobre-Novembre 2004).



«La Canche» est le 3^e chalutier de la flotte Calamel à avoir été réquisitionné.

Vient le tour le 27 juillet 1915 du chalutier «Espérance» (Di 414), 130 tonnes, long de 27 mètres, construit à Boulogne-sur-Mer en 1900 par la Société de Constructions Mécaniques et propulsé par une machine à vapeur triple expansion développant une puissance nominale de 250 chevaux donnant une vitesse de 9 nœuds.

Quelques jours plus tard, le 30 juillet, le Ministère de la Marine réquisitionne aussi le chalutier «La Canche» (Di 439), 153 tonnes, long de 29,50 mètres, construit en 1898 à Beverley (Grande-Bretagne) par les chantiers Cochrane et Cooper, et propulsé par une machine à vapeur triple expansion développant une puissance nominale de 250 chevaux donnant une vitesse de 11 nœuds.

Pour ces réquisitions, Lucien Calamel se voit proposer une indemnité mensuelle de «non-utilisation». La lutte anti-sous-marine est confiée aux chalutiers les plus grands et les plus rapides.

Et un quatrième

Propriété de Lucien Séné, résidant à Beauvais, le chalutier «Denise» (Di 313), plus modeste avec ses 94 tonnes, long de 23,50 mètres, lancé en 1897 à Dieppe par

les chantiers d'Emile Lucas, et propulsé par une machine à vapeur compound développant une puissance de 180 chevaux, sera réquisitionné le 28 mars 1916 et assurera la police de la navigation entre Le Havre et Fécamp. Chaluts et appareils de pêche débarqués, les chalutiers doivent rallier le Centre d'Armement Militaire des Bâtiments de Commerce (A.M.B.C.) au Havre pour être «conditionnés» : la coque et les structures sont camouflées par une couche de peinture grise réglementaire, la vaste cale à poissons se transforme en un confortable poste d'équipage où logera une douzaine d'hommes d'équipage et un canon de 47 mm est installé sur la teugue à l'avant du chalutier ; certains chalutiers seront aussi équipés de dispositifs de lancement de grenades anti-sous-marines sur la plage arrière. Des fusils rangés sur des râteliers viendront compléter cet arsenal.

Enfin, pour lutter aussi efficacement contre les mines sous-marines, des chalutiers procéderont au dragage régulier des rades et des chenaux en remorquant deux longs câbles d'acier divergents munis d'endentes qui cisailent les orins des mines qui font surface : il ne reste alors plus qu'à les faire exploser à distance respectueuse.

Jérôme Maes