

Fortune de mer

L'échouement du «Chevington»

Le «Chevington», navire britannique, s'est échoué sous la falaise du Mont-Joli-Bois de Criel en 1896. À la faveur des grandes marées, les restes de son épave étaient encore visibles. Jérôme Maes s'est penché sur l'histoire de ce bâtiment.

L'exceptionnelle basse mer du dimanche 22 mars 2015, fixée à 8 heures 02, offrait une occasion unique de découvrir le site de la «Chaudière» à Criel-sur-Mer. Propriété de l'armateur John Thomas Harrison, le vapeur «Chevington» assure depuis 1878 une ligne commerciale régulière avec l'Angleterre pour l'Agence Maritime du Tréport.

Enregistré au port de Londres, le Chevington» a été construit en 1872 à South Shields (Nord-Est de l'Angleterre) par les chantiers de J.T. Eltringham. D'une longueur de 42,80 mètres, d'une largeur de 6,70 mètres et d'une jauge brute de 305 tonneaux, ce navire est propulsé par une machine à vapeur Compound inversée à deux cylindres. Pour les professionnels de la mer, la Manche reste une mer difficile à bien des égards : une complexité des vents, des courants, des conditions de visibilité, du crachin, des brumes ; ainsi le lundi 09 mars 1896, en provenance de Swansea (pays de Galles) avec une cargaison d'environ 320 tonnes de marchandises diverses, cuivre, fer blanc, 120 barils de sulfate de cuivre, tissus, cotons etc ..., le vapeur «Chevington» évolue dans un brouillard très épais et se rapproche de la côte pour tenter de se repérer... mais, vers 14 heures, il s'échoue sous la falaise du Mont-Joli-Bois, 200 mètres à l'extrémité ouest de la baie de Criel-sur-Mer.

À ce moment la mer est basse et l'équipage entreprend tout ce qu'il est possible de faire

pour dégager le navire de cette mauvaise position ; mais en touchant le platier rocheux, la coque semble avoir été déchirée à trois endroits différents car d'importantes voies d'eau envahissent rapidement la cale et bientôt la marée montante recouvre le vapeur.

À Criel-sur-Mer le tocsin retentit et la population se masse au pied de la falaise. Impuissants devant une telle situation, les hommes d'équipage, sous les ordres du capitaine Browne, mettent les deux chaloupes du bord à la mer et arrivent sains et saufs au Tréport vers 18 heures.

Le «Chevington» n'en est pas à sa première fortune de mer : le 26 février 1879, il abordait et endommageait la jetée Est du Tréport ; dans la nuit du 28 au 29 janvier 1887 vers une heure du matin, un incendie se déclare dans la cuisine du navire amarré au Tréport provoquant de légers dégâts. Et la liste s'allonge encore : au cours de son quart de siècle de navigation, le «Chevington» aura été abordé à trois reprises sur la Tamise !!!

Dès le 10 mars 1896, sous la surveillance des Douaniers et des Gardes Maritimes, de nombreux ouvriers s'activent à la recherche des objets et marchandises que la mer commence à rejeter sur l'estran, balles de coton, balles de velours ou de peluche, caisses de toutes sortes ... On espère cependant que les prochaines grandes marées des 14, 15, 16 et 17 mars devraient permettre le relevage des flancs du navire d'une partie de la cargaison qui sera transbordée à bord de bateaux de pêche qui les débarqueront ensuite au Tréport.

À l'issue d'une négociation avec l'Agence Maritime du Tréport, Stanislas Victor Lameille (1865-1912), armateur au Tréport, est déclaré adjudicataire des travaux à exécuter pour acheminer au Tréport les marchandises encore contenues dans la cale du navire, dont la vente sera assurée par Monsieur Gelée, courtier maritime. Toutefois le «Chevington» est considéré comme perdu, son renflouement paraît irréalisable car se trouvent à bord des machines agricoles ou industrielles assez pesantes qu'il sera difficile d'extraire et de débarquer. De plus, au cours des 17 et 18 mars 1896, sévit sur la Manche un coup de vent d'Ouest dont les



effets condamnent définitivement le «Chevington» : tout l'avant du navire jusqu'au mât arrière a été détruit par les lames, il ne reste plus trace de la cheminée et seul l'arrière du vapeur reste à peu près intact.

Mais conséquence plus grave pour l'environnement, la cargaison de sulfate de cuivre se disperse dans l'eau : on signale sur toute la côte un grand nombre de homards, crabes, vignots, moules morts empoisonnés par le sulfate de cuivre. Par mesure de santé publique et à l'instar des autres communes du littoral, le maire du Tréport, Jacques-Jonas Lefranc (1823-1903), prend un arrêté interdisant formellement le colportage, la vente et l'expédition des mollusques et des crustacés pêchés sur le littoral. Cet arrêté sera levé le 30 mars 1896.

Jérôme Maes

