

Accident du vapeur «Langland» Le pilotage défaillant ?

Le 27 octobre 1919 le vapeur «Langland», pris dans une mer houleuse, s'est encastré dans la jetée, mais n'a subi aucune avarie.

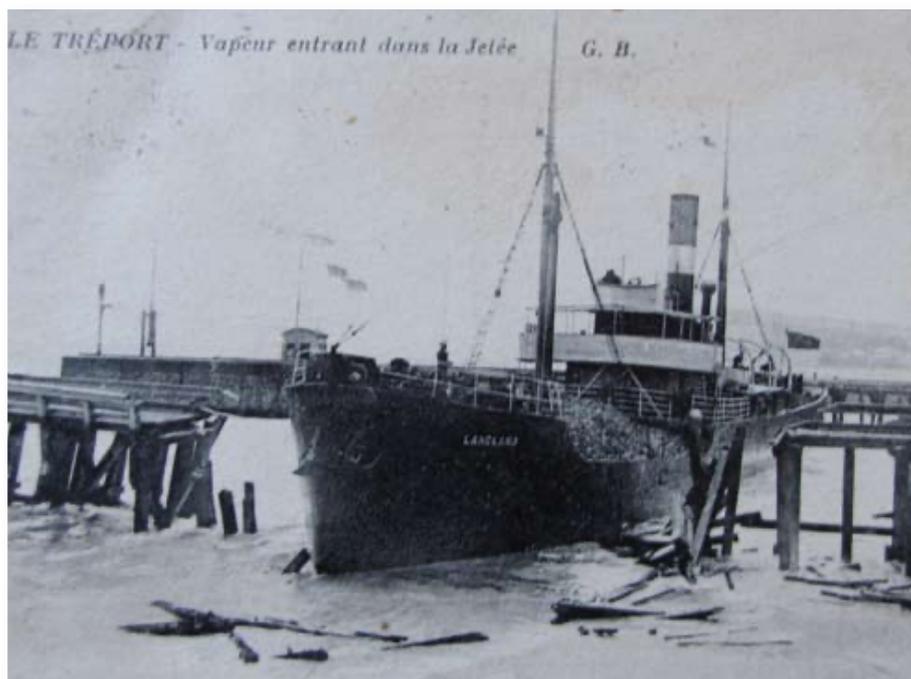
Le 27 octobre 1919 au matin règne une forte brise du Nord-Ouest avec une mer houleuse et par instant des lames déferlantes à l'extrémité des jetées du Tréport. À 11 h 30, le vapeur anglais «Langland» en provenance de Newcastle se présente pour attaquer le port.

Commandé par le capitaine Philipps, ce vapeur construit en 1906 par la Caledonian Engineering and Steam Boat Compagny à Preston (Comté de Tyne and Wear) mesure 59 mètres de long, présente une jauge brute de 744 tonnes et est équipé d'une machine triple expansion développant une force de 116 chevaux nominaux. Armé à Londres, le «Langland» est alors la propriété de la Channel Coasting & Trading Co. Ltd. dirigée par M. Eustace Short.

Le capitaine Philipps, habitué du port, sachant ne pas bénéficier de l'assistance d'un pilote que l'état de la mer met dans l'impossibilité de sortir, effectue son entrée par ses propres moyens. Toutefois il attaque le port trop à l'Est une heure douze minutes avant la pleine mer et il y a encore à ce moment bon courant de flot Ouest-Est; dans ces conditions, l'avant du navire, une fois doublée la jetée Ouest, se trouve à l'abri du courant alors que son arrière est drossé par le courant, le vent et la mer qui accentuent l'embarquée sur tribord. Le capitaine Philipps, voyant son navire dans cette position, marche à toute vitesse en avant pour tenter de le redresser mais le «Langland» drossé par les éléments ne parvient pas à changer de cap et vient donner dans l'estacade du brise-lames de l'Ouest; le navire brise ainsi quatre fermes, traverse complètement l'estacade mais parvient à se dégager sans avarie et entre au bassin.

Une brèche de 31 mètres

Quelques heures plus tard, les quatre premières fermes du Sud du musoir s'affalent produisant une brèche de plus de 31 mètres. Dans son rapport, M. Marcheix, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, souligne que le capitaine et l'armateur ne peuvent en aucune manière invoquer le cas de force majeure et se sont déjà engagés à payer le montant des réparations évalué à 110 000 francs.



Le «Langland» a brisé quatre fermes et traversé l'estacade.

Cette importante avarie gêne assez considérablement la navigation dans le port alors très fréquenté par les harenguiers qui se hâtent sur la jetée de l'Ouest. Par ailleurs, reprenant les conclusions du rapport du Maître de Port, M. Marcheix attire l'attention sur l'organisation du pilotage au Tréport.

Ce service de pilotage paraît être devenu insuffisant, le trafic du port étant alors sensiblement le triple du trafic de 1914 ; dans un premier temps, l'effectif qui comprend six pilotes et deux aspirants reste trop faible et le Maître du Port réclame depuis longtemps la nomination de quatre pilotes supplémentaires, ensuite l'habileté de ces pilotes semble laisser à désirer, et enfin ces pilotes ne sont pas effectivement surveillés, car le Maître du Port qui exerce ses fonctions de pilote-major est trop occupé par ailleurs pour les diriger.

Le dernier point évoqué par M. Marcheix porte sur les moyens mis à disposition des pilotes : hormis un modeste canot qui affronte rarement la pleine mer assez dure près de l'entrée du port, il n'y a pas d'embarcation suffisante pour assurer un pilotage effectif et il conviendrait d'équiper

les pilotes d'une vedette à vapeur ou d'un canot automobile afin de leur permettre de se rendre en rade à bord des navires, au lieu de les attendre au milieu des jetées. M. Marcheix propose même l'organisation d'un service de remorquage au Tréport car faute de prendre ces mesures, on risque à moyen terme de voir à l'Est comme à l'Ouest du chenal tous les ouvrages endommagés.

À la date du 8 décembre 1919, M. Cléry, Ingénieur en Chef, rapporte que le déblaiement de la brèche est terminé et que des démarches sont effectuées auprès du chef de gare de Dieppe en vue d'une prompt expédition des bois nécessaires à la reconstruction. Dans ces conditions, les huit fermes et un tablier provisoire pour le halage devraient être mis en place dans le délai d'un mois et le travail complet devrait être achevé dans un délai de deux mois. Le «Langland» arrivera à Shields (Tyne and Wear) le 5 novembre 1919 en provenance du Tréport. Enfin, rebaptisé le «Kilimli» et armé à Istanbul en Turquie à partir de 1952, l'ex «Langland» est définitivement détruit et dépecé en 1961.

Jérôme Maes.