

Seconde guerre mondiale

Un tragique abordage

La navigation, tous feux éteints, durant la première guerre mondiale, a parfois eu de tragiques conséquences.

À partir du mois de février 1917, les sous-marins allemands reçoivent pour principale mission de couler à outrance les cargos et transports alliés et neutres ; de par sa position stratégique, la Manche se trouve alors au cœur de cette guerre sous-marine. Aussi les états-majors alliés décident d'organiser les transports en convois protégés par des escorteurs afin de gêner l'action de la flotte sous-marine allemande. Réquisitionné de 1915 à 1919 en qualité de patrouilleur auxiliaire et armé d'un petit canon de 47 mm à l'avant sur la teugue, le chalutier à vapeur «Ville de Boulogne» (B2260) assure une mission de protection des convois devant les côtes françaises de la Manche en cette année 1917. Construit à Hull (Grande-Bretagne) en 1894, long de 37,50 mètres et jaugeant 196 tonneaux, le «Ville de Boulogne» se trouve par le travers du Tréport.



Projeté à la mer

Cette même nuit, le canot «Léon-Alphonsine» est la propriété du patron-pêcheur Léon Desombre, alors mobilisé au front. C'est donc François Lambard, 51 ans matelot pensionné, qui fait fonction de patron, accompagné d'un autre matelot pensionné Bélyony Coulon, 59 ans, et de Bényony Coulon, son petit-fils, mousse âgé de 15 ans.

En cette nuit du mois de juillet, la mer est belle, une brise légère souffle de l'Est, la direction du vent porte au Nord-Est, mais le temps est couvert et l'horizon brumeux. De plus, au cours de ces années de conflit, la navigation de nuit, feux et marques masqués, constitue le premier danger, situation qui ne peut manquer d'entraîner de tragiques abordages ; ainsi, à 23 h 15, le «Ville de Boulogne» aborde par babord avant le canot «Alphonse-Léontine». L'équipage du chalutier jette immédiatement à la mer une bouée couronne et des brassières de sauvetage alors que le canot est coupé en deux et totalement disloqué. Projetés à la mer par le choc de l'abordage, le patron François Lambard et le mousse Bényony

Coulon parviennent à se cramponner à des panneaux qui flottent à la surface de l'eau, mais aucun appel à l'aide du matelot Bélyony Coulon ne fait écho à leurs invocations; le commandant du «Ville de Boulogne» fait mettre à l'eau le canot du patrouilleur et les deux hommes, restés un quart d'heure dans l'eau, sont alors sauvés. Malheureusement, après des recherches infructueuses sur la zone de la collision, le chalutier «Ville de Boulogne» reprend sa route pour rejoindre le convoi, le 8 juillet à 00 h 15, sans avoir pu retrouver le matelot Bélyony Coulon.

Condamnation

À bord du chalutier, choqués, François Lambard et le mousse Bényony Coulon passent des vêtements secs et se réchauffent avec du café fort. François Lambard reçoit sans doute cette même angoisse qu'au cours du drame de l'«Espérance» le 10 décembre 1910 (bulletin municipal n°104 - décembre 2010).

À 4 h 30, le «Ville de Boulogne» accoste et s'amarre au quai de Boulogne-sur-Mer. Dès le 8 juillet dans la matinée, les principaux

témoins de cet accident sont entendus par les autorités maritimes. Monsieur Heck, administrateur de l'Inscription Maritime de Boulogne-sur-Mer, conclut dans son rapport qu'il ne semble pas douteux que Bélyony Coulon se soit noyé lors de l'abordage, il n'a plus été aperçu, ni entendu par les deux survivants ; âgé de presque 60 ans, Bélyony Coulon n'a sans doute pas eu la vigueur nécessaire pour échapper aux remous causés par la disparition du canot. Effectivement, le corps de Bélyony Coulon sera retrouvé et inhumé au Crotoy le 20 juillet 1917. Mais l'épreuve n'est pas terminée pour François Lambard ; en effet il est condamné le 14 mars 1918 par le Tribunal maritime commercial de Dunkerque à 50 francs d'amende, avec sursis, pour infraction aux règles sur la route à suivre et les manœuvres à exécuter en cas de rencontre d'un bâtiment, suivie d'abordage ayant occasionné la mort d'un homme ; il est toutefois amnistié par la Loi du 24 octobre 1919.

Jérôme Maes.