

# VIOLENTE COLLISION DES CARGOS *MICHAËL* ET *DIONÉ*

DANS LE DÉTROIT - CE DERNIER PORTE UNE BRÈCHE ÉNORME

*Article paru dans la presse calaisienne, le 9 juillet 1956*

C'est vers 12 heures 45 que s'est produite la collision au milieu d'une épaisse brume, au large de Douvres, à environ 17 milles de Calais.

Le Cargo français *DIONÉ* fut atteint à tribord avant par l'étrave du bateau libérien *MICHAËL C* qui effectuait ses premiers essais.



*La proue de MICHAËL C encastrée dans DIONÉ*

La déchirure du *DIONÉ* était impressionnante, et l'avant du *MICHAËL C* avait si profondément pénétré dans la brèche que les deux bateaux ne pouvaient se dégager, enchevêtrés qu'ils étaient l'un dans l'autre.

Ils ont ainsi dérivé pendant plusieurs heures, en direction des redoutables bancs de sable des Goodwins.

Par bonheur la mer était calme à la pointe Sud-Est de l'Angleterre.

Des secours aériens et maritimes ont été aussitôt organisés et des messages furent reçus, tant à Calais que sur toute la côte anglaise.

## Les premiers secours

Le canot de sauvetage fut dépêché de Douvres sur les lieux tandis que le remorqueur *JEAN BART* prenait la mer à son tour à la suite de la réception de cet appel de détresse.

Mais le remorqueur anglais *LADY BRASSEY* de Douvres était arrivé plus tôt sur les lieux de la collision, et non sans de longs efforts, le remorqueur réussit à séparer les deux navires imbriqués l'un dans l'autre.

Le *MICHAËL C* moins touché, put regagner la côte anglaise. Le remorqueur *LADY BRASSEY* ayant passé des amarres au *DIONÉ* put l'assister pour l'aider à faire route vers Calais.

Atteint à tribord avant, le *DIONÉ* par la brèche énorme avait embarqué des flots d'eau qui noyèrent la cale 1 avant.

Le système des cloisons étanches fut efficace.

## En dérivant vers Calais

Mais sous la violence du choc des rivets d'autres tôles avaient cédé... Et le navire piquait dangereusement du nez, l'eau entrant et sortant de la brèche curieusement ourlée des tôles déchiquetées, comme si une gigantesque fusion les avaient rongées et tordues.

Le navire d'excursion *QUEEN OF CHANNEL*, ayant des excursionnistes « *no passeport* » resta assez longtemps sur les lieux de l'accident pour prêter assistance en cas de nécessité, comme le prescrivent les lois de mer.

Si bien qu'il n'arriva à Calais, terme de son excursion, qu'avec 3 heures de retard à l'horaire habituel.

## En vue du port

De la plage de Calais, noire de monde, on n'allait pas tarder à voir arriver sur rade puis plus près de la plage elle-même le *DIONÉ* avec son ange gardien le remorqueur *LADY BRASSEY*.

Bientôt le bateau-pilote de la station de Calais prit la mer pour aller embarquer à bord le pilote Jean Baptiste Agneray qui allait avoir la délicate mission de rentrer le navire avarié au port de Calais au plein de la marée du soir, vers 23 heures.

## Premiers détails

Dès l'embarquement du pilote calaisien, on eut alors quelques renseignements sur la collision.

Elle s'était produite en pleine brume.

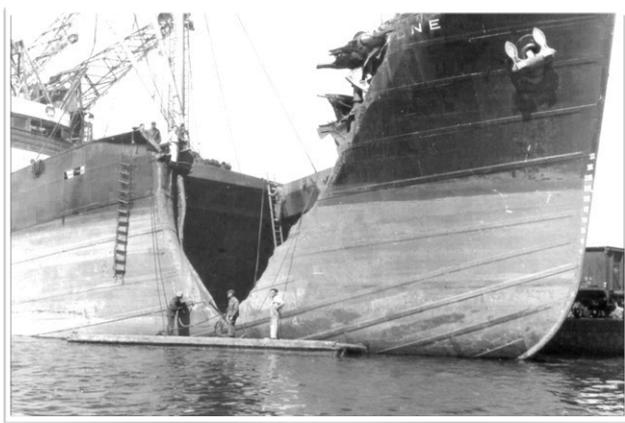
Il n'y eut aucune émotion à bord, chacun à son poste fit tout son devoir, sans qu'il soit même besoin de le souligner.

Sans doute la collision aurait pu avoir des effets plus graves.

Il n'y eut aucun blessé à bord, hormis un homme d'équipage contusionné au genou.

Un marin qui avait son verre à la main fut quasiment précipité à terre.

Déjà on battait « *arrière toute* », mais le *MICHAËL C* comme une flèche percutait la proue du *DIONÉ*. On sait le reste.



*Une brèche impressionnante*

### L'entrée à Calais

Vers 21 h. 30, la lente entrée du *DIONÉ* qui piquait de l'avant et qu'il fallut mener dans le chenal puis dans l'avant port avec prudence.

Le *DIONÉ* entra donc par l'arrière précédé du remorqueur *LADY BRASSEY* et maintenu à l'avant par le remorqueur calaisien *CHAMPION*.

En présence de nombreux curieux, dans le soir tout à fait venu, le *DIONÉ* vint s'accoster au quai Paul Devos brillamment éclairé.

Il y avait là MM. Rio, ingénieur du port, Mille, directeur de l'outillage du port, Agneray, commandant du port, Louis Avron, patron du canot de sauvetage, Ravisse fils, directeur de la maison Jockelson, etc.

L'opération fut menée à bien pour 23 heures.

### Le sauvetage et l'allègement du « Dione »

On s'interrogeait pour savoir si l'allègement ne devrait pas commencer dans la nuit, mais finalement le navire a pu tenir jusqu'au lundi matin.

Les opérations d'allègement de sa cargaison de minerai ont commencé aussitôt.

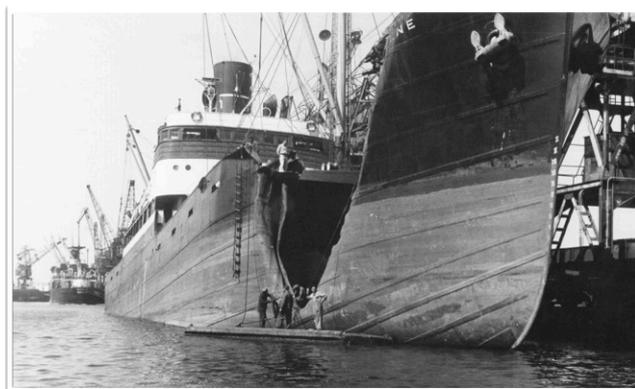
A la marée de l'après-midi, le *DIONÉ* est alors monté au bassin Carnot pour compléter son déchargement.

Ce n'est qu'alors qu'on pourra mesurer l'importance de l'avarie.

Les représentants de la Compagnie et la Commission spéciale des constats étudieront sur place les mesures à prendre.

Il est à prévoir que le *DIONÉ* passera en cale sèche pour subir quelques travaux provisoires de façon à permettre son retour jusqu'à un chantier maritime.

L'importance des dégâts est impressionnante, et encore, la superficie de la brèche qui paraissait ne laisser



*DIONÉ en cours d'allègement*

l'avant du bateau tenir au corps du navire que par un mince collier de ferrailles tordues), ne pouvait être déterminée en raison de l'enfoncement du *DIONÉ* consécutif à son chargement et à son engagement dans l'eau.

### Les caractéristiques de *DIONÉ*

Le cargo français *DIONÉ* appartient à la Société Navale Caennaise.

Son port d'attache est Caen. Sa jauge nette est de 1.389 tx. Et sa jauge brute de 2.614 tx.

Longueur : 95 mètres et largeur : 14 mètres.

Il était chargé de 3.200 tonnes de minerai de fer à destination d'Immingham (Angleterre).

Son équipage est de 27 hommes, commandé par le capitaine Rouxel.

*DIONÉ* a été construit en 1948 aux Chantiers de Nantes et est venu plusieurs fois au port de Calais.

*Texte et photos communiquées par M. Yves BOULEUC*