

l'Association Normande d'Ethnographie et d'Art populaire
« leVieux Honfleur »
BP 60082 – 14600 Honfleur cedex

« Les remorqueurs portuaires et leur évolution »
par Carlo Neveu capitaine d'un remorqueur Abeille
Samedi 12 mars 2016 au CNH

Après les remerciements du président au CNH et au conférencier, Michèle Clément a présenté brièvement ce dernier : capitaine de 1^{ère} classe de la Navigation Maritime et capitaine d'un remorqueur havrais de la compagnie Boluda (ex-compagnie des Abeilles). Le conférencier a ensuite donné le plan de son exposé qu'il a constamment illustré par une vidéo-projection.

Histoire de la compagnie des Abeilles

La compagnie a été créée en 1864 par Mr Lapersonne, Tocqueville, Walter, habitants du quartier du port du Havre unis par des liens familiaux. Le nom Abeilles peut s'expliquer par le fait que les remorqueurs tournent autour du navire remorqué comme autour d'une ruche. D'autres y voient un hommage à l'empereur Napoléon III.

1872 : Walter prend la direction de la compagnie.

1895 : C. Damaye devient directeur.

1947 : André, Henri et Marcel Legrand lui succèdent.

1968 : la compagnie est achetée par PROGEMU.

1992 : elle est achetée par le groupe Bourbon dirigé par J. De châteauvieux.

2007 : La société BOLUDA dirigée par Vincente Boluda rachète l'activité portuaire de la compagnie qui poursuit son activité de remorquage en haute mer sous le nom d'« Abeilles International ».

Le premier remorqueur « La République », mis en service au Havre, en 1882, appartenait à la CGT. Muni de roues à aubes, il avait été construit en 1872 et possédait un moteur de 500cv.



Remorquage, remorqueur, remorque

Le remorquage suppose un navire remorqué, un remorqueur et une remorque. La force de traction d'un remorqueur est mesurée en tonnes par exemple 60 tonnes en point fixe (Bollard Pull) Quand un navire demande le remorquage, le remorqueur lui indique sa puissance et sa force de traction.

Le recours au remorquage n'est pas obligatoire mais par vent fort, il le devient, même pour un navire équipé de propulseurs d'étrave.

Rôle de l'opérateur de remorquage

Quand un navire annonce son arrivée aux autorités portuaires, celles-ci envoient un pilote au large. Une fois le pilote monté à bord, le capitaine du navire conseillé par le pilote commande les remorqueurs, 2, 3 ou 4, selon les cas, et facturés respectivement 2, 3 ou 4 remorques. Chaque remorqueur dispose d'une puissance de 5000cv. Le préavis habituel de 5 h n'exclut pas la possibilité de commandes tardives. Les lamaniers amarrent le navire à son accostage ou larguent les amarres à son départ. Les manutentionnaires interviennent ensuite. A la différence des autorités portuaires, ces différents acteurs appartiennent à des sociétés privées.

Le remorquage fonctionne tous les jours 24h sur 24. La société Boluda dispose d'un agrément pour le remorquage sur le port du Havre. Elle y possède 8 remorqueurs de 55 à 70 tonnes et un remorqueur appelé « coque de secours » de 45 tonnes pour remplacer un remorqueur en entretien. L'entreprise emploie 140 personnes. En 2015, plus de 10.000 remorques ont été passées.

La base principale est située sur le môle central près de la centrale E.D.F. Elle comporte des services techniques et des bureaux. Depuis 2 ou 3 ans, on a ajouté, pour Port 2000, un ponton et une passerelle avec 2 remorqueurs en position à tour de rôle.

Les remorqueurs sont tous de la même conception. Ils sont munis de deux moteurs et de deux hélices qui peuvent pivoter sur 360 degrés et tourner sur un plan vertical et horizontal. Ce sont ces deux hélices qui dirigent le remorqueur en l'absence de gouvernail. Les dérives très importantes (25m²) permettent de diriger le remorqueur en avant, en arrière, latéralement et obliquement. Les remorqueurs compris entre 500 et 600 tonnes sont équipés de moteurs ABC d'environ 5.000cv. Un seul est équipé d'un moteur Caterpillar. A chaque sortie un remorqueur consomme entre 300 et 400 litres de gas-oil.

Les missions de service public

Outre le remorquage, les remorqueurs participent à la lutte contre les incendies. Quatre remorqueurs sont dédiés Fifi 1 et dotés de canons à incendie qui assurent un débit de 2400 m³ /h. Quand les canons sont mis en route, le remorqueur se déplace à 4 nœuds en marche arrière, il se dirige avec les canons qui peuvent arroser à 100 mètres. Les pompes peuvent alimenter les camions de pompiers en eau de mer. Chacune des 4 bordées effectue un exercice par mois. Ces remorqueurs sont également équipés pour le sauvetage et pour l'épandage du liquide anti-pollution.

« Chacun son bout »

Chaque remorqueur a un équipage minimum composé d'un capitaine, d'un chef-mécanicien, d'un maître-pont (bosco), d'un maître-mécanicien. Pendant la manœuvre de remorquage les membres de l'équipage se parlent très peu. Chacun sait ce qu'il a à faire. Tout se fait par signes et par intuition. En cas de question, les regards se tournent vers le capitaine ou le chef mécanicien.

Le capitaine, chef de l'expédition maritime, mandaté par l'armateur est responsable du navire et de son équipage. Outre la direction des manœuvres de remorquage, il a des tâches administratives.

Le chef-mécanicien a la responsabilité de la propulsion, de l'énergie et de l'entretien. En manœuvre de remorquage, il se charge du treuil.

Le maître-pont est chargé de l'entretien du gréement et du pont. En manœuvre de remorquage, il assure le passage de la remorque. C'est également lui qui fait la cuisine à bord.

Le maître-mécanicien fait l'entretien mécanique et sur le pont aide le bosco à passer ou à récupérer la remorque.

A terre un guetteur coordonne avec la capitainerie du port le travail des remorqueurs. En général, les remorqueurs assurent les remorquages à tour de rôle.

Le service technique compte 4 personnes qui font les interventions mécaniques et électriques. En cas de réparations graves on fait appel à des sous-traitants. Avant 1980, les Abeilles disposaient de

services techniques plus importants

Le département gréement prépare les remorques, les amarres, les queues de remorque, les radeaux de survie, les gilets autogonflants.

De Honfleur à Rouen c'est la société Thomas qui fait le remorquage.

24 heures à bord

Le service est organisé selon des séquences de 24h à bord et 48h à terre, 4 personnes par poste. Il existe 6 groupes maladies pour les différents postes, capitaine, chef-mécanicien, maître-pont, maître mécanicien ainsi que des groupes polyvalents. La relève a lieu à 8h. Le matin est consacré aux tâches administratives et à l'entretien, si possible, à faire l'approvisionnement en gas-oil, si nécessaire. 4 heures de repos obligatoire sont à prendre la nuit. Chaque membre d'équipage effectue 92 vacations par an. Chaque vacation est différente et peut aller de 1 manœuvre à 11 en 24h. En général les navires préfèrent arriver et partir de nuit pour bénéficier des tarifs de jour des dockers. Un porte-container prend au minimum deux remorques. La gestion du port est telle que tous les remorqueurs sont parfois mobilisés en même temps.

A quai, entretien, approvisionnement, formation, exercice

L'entretien du pont et des machines est essentiel. La propreté permet de déceler toute anomalie. Il faut assurer aussi le travail administratif, l'approvisionnement en vivres, le soutage, environ 30.000 litres de gas-oil par mois, garder le contact permanent avec le guetteur et le port autonome du Havre (canal VHS).

Au poste de manœuvre

Quand le pilote est monté à bord d'un navire, il appelle la capitainerie et son message est entendu par le remorqueur qui indique qu'il met les moteurs en route dès qu'il est contacté par la capitainerie. Il communique ensuite sa position et indique où il va passer la remorque. Au-delà d'une certaine limite, il faut recourir aux remorqueurs de haute mer. Tous les frais de port pour un pétrolier à Antifer se situent autour de 100.000€ dont 10.000€ de pilotage et 5.000€ de remorquage. En France le remorquage n'est pas obligatoire sauf en certains endroits et en fonction de la taille des navires. Le chenal de l'estuaire dragué à 17mètres permet l'entrée des navires en haute et basse mer. Les pétroliers qui ont un plus gros tirant d'eau vont d'abord s'alléger à Antifer.

Album

Des photos montrent L'Abeille 18 en construction à Concarneau. L'hélice pivote sur 360 degrés, avec les dérives importantes (25m²) elles donnent une excellente maniabilité et permettent au remorqueur de pivoter autour d'un pieu en restant amarré.

Sur les Abeilles 21, 22, 23, 24, 25, 26 sont équipées d'un deuxième poste de pilotage qui, en fait, ne sert pas. La plage arrière possède un treuil double. La remorque est passée par les bordées du bateau. Dans les manœuvres, c'est le pilote qui donne les ordres, aux remorqueurs d'anticiper. Le moment le plus dangereux du remorquage intervient lors de la prise de remorque à l'avant. Le remorqueur rattrape le bateau en marche arrière à une vitesse de 8/9 nœuds (vitesse de dégagement avec un seul moteur), il vient se placer sous l'étrave pour prendre la remorque. D'autres photos montrent les remorqueurs dans la lutte contre l'incendie du Crédit Lyonnais.

Pour finir le conférencier a cité quelques ouvrages dont le livre de Philippe Lévêque, Remorqueurs de port, aux Editions Gerfaut.