

Musée Maritime du Cap Sizun



La lettre d'infos

Éditorial

Un rapide retour tout d'abord sur la conférence de J. de Certaines sur les navires vénètes : un succès significatif surtout compte tenu de la spécificité du sujet. Nous avons appris sur les navires de nos voisins vénètes mais il est clair que les conclusions du conférencier s'appliquent très probablement aux navires de tous les peuples armoricains. Et même si ces résultats sont hypothétiques, la recherche a été conduite de façon rationnelle, l'exposé était fort clair...

À la fin de la conférence nous avons signé avec la SFHM un accord de partenariat, que nous avons bien l'intention de faire vivre : à bientôt donc M. de Certaines. De même nous avons signé avec l'association du Millier un autre accord du même genre. Il régira d'abord le programme de 2023, que nous détaillerons dans le prochain numéro. Et ceci ne signifie pas que nous oublions les partenariats antérieurs, avec les autres associations du Cap, avec qui nous continuerons bien entendu de travailler.

La prochaine conférence viendra vite, le 12 mars à 17 h à l'Inscription maritime. Notre voisin, l'historien bien connu Serge Duigou, développera le thème de la vie et du rôle des femmes dans le monde des phares.

Ce numéro est tourné vers l'activité du remorquage. Nous avons voulu faire s'exprimer Lucas Danzé, un de nos jeunes membres, jeune officier (futur capitaine de 1ère classe, à l'issue de 5 ans de navigation), embarqué sur l'*Abeille Bourbon*. Et Jacques Kerouédan en profite pour nous présenter un article de fond sur le remorquage hauturier et de sauvetage. Bonne lecture!

Signalons enfin que notre Assemblée Générale Ordinaire aura lieu le samedi 25 mars à 15 h 30 à l'Inscription maritime.

Jacques Paul



Un p'tit gars d'ici aux Abeilles International

Cette lettre est l'occasion de faire partager à nos lecteurs les premières impressions d'un jeune officier de notre Marine marchande, connue aussi sous le vocable de « Marmar » dans le jargon du métier. Il s'agit de Lucas Danzé, un « p'tit gars d'ici » qui vient à la fois de rejoindre sa première grande affectation mais aussi notre association, pour notre plus grande fierté.

Et nous n'avons bien sûr pas pu résister au plaisir de vous faire partager cette expérience très forte de la confrontation d'un tout jeune homme à la mer sauvage et belle qui baigne nos parages.

Effectivement, dans la longue tradition de la société capiste à laquelle il appartient, Lucas n'a pas failli à cet appel ancestral.

« Je suis né le 6 septembre 1996 au sein d'une famille où les hommes, par atavisme et par culture, ont rejoint les rangs de la marine marchande ou la marine nationale » nous déclare-t-il.

Son grand-père maternel, Michel Thépaut puis son oncle, Jean-Michel Thépaut vont successivement choisir de naviguer sous le pavillon d'une des grandes compagnies maritimes française, la Delmas, l'un comme mécanicien et l'autre électricien. Son grand oncle, Fanch Colin, pour suivre, choisit, lui, de servir au sein de la Marine nationale en qualité d'officier marinier. Enfin, son père, Jean-Luc Danzé fait carrière notamment comme commandant pour le compte de Bourbon Offshore après des navigations sous les hautes latitudes.

Tous ces hommes lui ont ainsi ouvert la voie. Ses amis, qui ont eux aussi cédé à l'appel du large, soit en servant à bord « des bateaux gris », soit à la pêche, ont naturellement contribué à faire germer chez lui l'esprit marin.

Sa route choisie, encore fallait-il que Lucas tînt son cap. Ce fut chose faite le bac, option scientifique, obtenu.

« J'ai dû m'exiler à Saint-Malo dans une classe préparatoire au concours d'entrée à l'ENSM » précise-t-il. Comme pour tous les futurs marins il y a toujours un premier départ et il quitte donc les côtes et les plages familières du Cap pour porter ses premiers pas vers le grand large.

À 21 ans, suivant un parcours sans faute, il intègre l'École Nationale Supérieure Maritime, également connue sous le nom d'Hydro, pour cinq longues années d'études théoriques et de stages pratiques, dont 3 années à Marseille et 2 au Havre. Pour Lucas la vie de marin peut commencer.

« J'ai fait mes premiers pas, en qualité d'élève-officier à la Brittany Ferries à bord du Pont-Aven pendant trois mois et de l'Armorique pendant deux mois. Puis j'ai rejoint Bourbon Offshore sur l'Ailette, un remorqueur ravitailleur de haute mer. Enfin j'ai embarqué pendant une durée de six

mois dont un en tant que lieutenant dérogataire, à bord de deux pétroliers, l'Hydra et le Sedna armés par la Socatra ».

Brevet d'officier de première classe en poche, il est embauché sans délai par les Abeilles internationales dès février 2022 pour embarquer sur l'emblématique *Abeille Bourbon*.



De quart sur la passerelle de l'Abeille Bourbon

« Bien que plus jeune lieutenant de la compagnie, j'ai déjà pu me « faire les dents » en participant le 8 octobre 2022 au remorquage de l'Alexia I, un cargo mixte sur ballast, au large de Penmarc'h et halé jusqu'à Brest. Le 22 octobre 2022, dans le noroît de Belle-Île, je prends part à celui du Hanjin Pioneer, un porteur en lourd que nous ramenons à Lorient. Enfin l'Abeille Bourbon assure, le 3 novembre 2022 l'escorte à hauts risques de l'Eras, un chimiquier transportant 20 000 tonnes de nitrate d'ammonium et que nous menons de la sortie du rail d'Ouessant jusqu'en baie de Douarnenez ».

En effet, ce dernier exemple est éclairant.

Il donne l'occasion à Lucas d'insister sur le caractère de ces opérations de sauvetage qui sont tout sauf anodines, et sur la responsabilité qui pèse sur les équipages d'intervention, notamment lorsqu'ils sont appelés à approcher des cargaisons sensibles telles que celles constituées par le nitrate d'ammonium, cette substance terriblement dangereuse qui a causé de nombreuses catastrophes dans le monde notamment en 1947 dans le port de Brest ou plus récemment dans celui de Beyrouth en 2020. Rappelons-nous !

C'est fait ! Le voilà donc parti pour des navigations souvent tumultueuses, mais aussi périlleuses dans le chenal du Four, dans le Fromveur, dans le Raz de Sein, le rail d'Ouessant et parfois bien plus loin encore. Le voilà déjà engagé sur les traces de ses prestigieux anciens, les Louis Malabert, Jean Bulot ou Charles Claden.

Pierre Oppici

Les remorqueurs de haute mer et de sauvetage

Les remorqueurs sont des navires dont la fonction essentielle est d'assister d'autres navires ou engins flottants pour leur permettre d'effectuer des mouvements qu'ils ne peuvent exécuter par leurs propres moyens (entrée et sortie de ports, accostage, déhalages divers, transferts en haute mer, sauvetage, assistance offshore, etc.

Historique

Du temps de la marine à voile, il existait déjà dans certains ports des flottilles de baleinières à rames capables de remorquer les navires pour les faire évoluer et accoster.

Dès l'invention de la machine à vapeur par Denis Papin, l'idée est venue de remplacer les rameurs par un engin mécanique.

Un remorqueur est donc avant tout un bateau extrêmement puissant par rapport à sa taille, doté d'un croc ou d'un treuil destiné à assurer la liaison par câble (remorque) avec le navire remorqué et possédant un système de gouverne qui lui confère une très grande manœuvrabilité ; les principaux types de remorqueurs sont les suivants :

Les remorqueurs de ports et rades

Ils sont destinés à assister les navires pour les manœuvres d'entrée et de sortie de ports, mais également pour les accostages et les déhalages. Ce sont de loin les plus nombreux et leurs puissances vont de 150 à 4 000 ch.

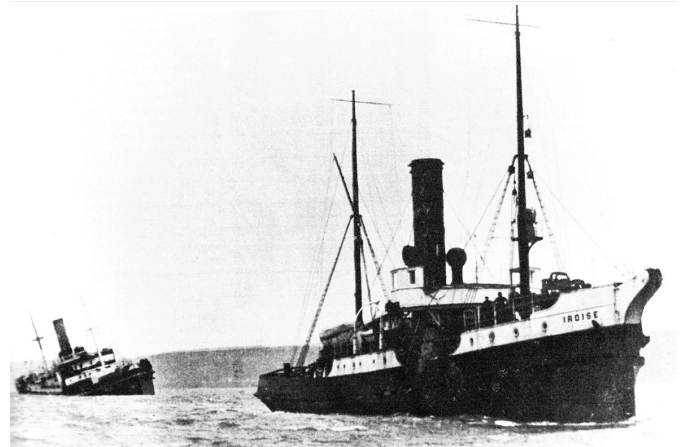
Les remorqueurs de haute mer et de sauvetage

Ils ont des puissances importantes pouvant aller jusqu'à 21 000 ch. Ils effectuent des remorquages de gros navires démunis de leurs moyens de propulsion ou sans propulsion installée, de port à port ou même de continent à continent, des convois d'engins flottants tels que les docks, pontons divers, barges non propulsées, plateformes de recherche pétrolière en mer, FSO et FPSO (barges de stockage et de production pétrolière), etc.

Si les nombreux visiteurs de ports connaissent le travail des remorqueurs de port, qui poussent ou tirent le navire marchand dans des espaces étroits où il ne pourrait manœuvrer autrement, beaucoup ignorent le travail plus discret mais combien nécessaire des remorqueurs d'assistance de haute mer et de sauvetage. Spécialisés dans les coups durs, presque toujours par gros temps, ces remorqueurs sont toujours prêts à répondre à l'appel d'un navire en difficulté.

En 1922 est créée à Brest la Compagnie « Union française Maritime », cellule originelle de l'U.R.O, suite aux naufrages répétés au large de Brest.

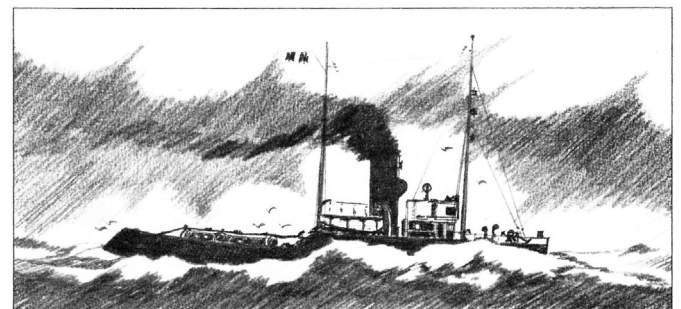
Une équipe de marins entraînée par le capitaine Louis Malbert, commandant du remorqueur *Iroise* est constituée à Brest. C'est le début de la mise en place d'un remorqueur d'assistance et de sauvetage en station à Brest.



Le remorqueur *Iroise* rentre à Brest avec le cargo *Aghia Marina* fortement gité sur tribord en remorque le 1^{er} juin 1930

L'*Iroise* dut s'arrêter vers 1930, sa machine à vapeur était trop onéreuse car elle devait rester en permanence sous pression, prête à appareiller pour lutter contre la concurrence de remorqueurs allemands à moteur ; elle fut remplacée par une « Abeille » ; on peut citer l'*Abeille 22*, l'*Abeille Normandie*, l'*Abeille Flandre*, et actuellement l'*Abeille Bourbon*.

L'*Abeille 22*, construit en 1919 en Angleterre, appartenait à une série de 48 remorqueurs de même type commandée par la Royal Navy à la fin de la Première Guerre mondiale et s'appelait *Saint Minver*³. D'une longueur de 44 mètres, doté d'une machine alternative à triple expansion de 1250 ch lui assurant une vitesse de 13 nœuds, il fut acheté par la Société Les Abeilles du Havre en 1925 et basé en station à Brest l'hiver 1927.



Le remorqueur *Abeille 22*

Aujourd'hui, les trop nombreuses catastrophes qui ont pollué nos côtes bretonnes ont provoqué une étape supplémentaire dans l'intervention des grands remorqueurs d'assistance.

Sous l'autorité du préfet maritime, des unités très puissantes sont toujours disponibles, soit en patrouille sur les rails de navigation, soit prêtes à appareiller pour prévenir un danger le long des côtes.

Le dernier Remorqueur d'Intervention d'Assistance et de Sauvetage basé à Brest : l'Abeille Bourbon

Vitrine de Bourbon, les Abeilles International ont investi 51 millions d'euros pour l'achat de deux nouveaux remorqueurs de haute mer.

L'Abeille Bourbon succède à l'Abeille Flandre à Brest. Son sister-ship est l'Abeille Liberté basé à Cherbourg et qui remplace l'Abeille Languedoc.

Doté d'une technologie sortie des usines Rolls Royce, numéro 1 mondial notamment pour les hélices, de quatre moteurs allemands MAK développant une puissance de plus de 21 000 ch (vitesse de 19,5 nœuds), l'Abeille Bourbon surpasse en puissance son prédécesseur, le mythique Abeille Flandre (4 moteurs totalisant 13 040 ch). Ces concepteurs l'assurent : l'Abeille Bourbon affiche une finition de paquebot, notamment au niveau des soudures de coques.



© Marine nationale

L'Abeille Bourbon est censé répondre aux besoins de tous navires, des pétroliers mais aussi des super porte-conteneurs qui atteindront prochainement les 12 000 boîtes transportées, dont certaines avec des produits dangereux. Le bâtiment est de couleur bleue avec des bandes tricolores, marque des bâtiments de l'action de l'État français en mer.

Le contrat d'affrètement de l'Abeille Bourbon atteint 12 850 euros par jour. Toutefois, l'État récupère la moitié des gains de remorquage. Ces nouveaux remorqueurs sont issus du projet Abeille 2000 qui a vu le jour en 1999. Pour la première fois, un armateur prenait en compte l'avis des équipages qui avaient participé à de nombreux sauvetages avec les Abeille Flandre et Abeille Languedoc. « C'est une réflexion avec l'ensemble du personnel qui a été menée afin de réfléchir à l'élaboration de ces nouveaux bateaux ».



© Marine nationale

Vu du ciel, le remorquage de tous les superlatifs... Grâce à ce cliché pris lors de l'exercice du 9 mars 2013, on prend bien la mesure du gigantisme du navire remorqué, un monstre de 396 mètres de long capable de transporter jusqu'à 16 020 EVP (équivalent vingt pieds, taille standard du conteneur). Les 200 tonnes de traction du remorqueur, l'expertise de l'équipage de l'Abeille Bourbon, la présence de dispositif de remorquage d'urgence sur le Marco Polo (liée à une démarche volontaire de l'armateur puisqu'il n'y a pas d'obligation légale d'équipement des porte-conteneurs) et des conditions météorologiques plutôt favorables (mer relativement plate, 15 à 20 nœuds de vent) ont contribué au succès de cette première. Conformément à la pratique sur les très grands navires, l'exercice visait à vérifier que le remorqueur pouvait « contrôler » le navire en difficulté, sans forcément le remorquer vers un port. L'idée étant, face à un tel cas, de préserver la côte de tout risque de pollution, de sécuriser le navire et de projeter les moyens de sauvetage ou de réparation de l'avarie à bord.

Une zone de danger permanent :

C'est en 1978, après le naufrage de l'Amoco Cadiz, qui déversa 250 000 tonnes de pétrole sur les côtes bretonnes, que la France a décidé de mettre en place un dispositif d'assistance aux navires en difficulté. Deux remorqueurs de haute mer, l'Abeille Flandre et l'Abeille Languedoc, sont affrétés depuis par la Marine nationale. Positionnés à Brest et Cherbourg, avant leur remplacement par la Bourbon et la Liberté, les deux RIAS ont permis d'éviter de nombreux accidents. Ainsi, l'Abeille Flandre, à elle seule, a réalisé entre 1978 et 2005 quelque 825 opérations, dont 215 interventions auprès de navires en grande difficulté. Et, selon la préfecture maritime de l'Atlantique, la présence à Brest de ce remorqueur a permis, en 27 ans, d'éviter 16 catastrophes de l'ampleur de l'Amoco Cadiz.

Jacques Kerouédan



contact@musee-maritime.fr

www.museemaritime.fr