

AFCAN

informations



Photo E. Guegueniat

N°131
Sept.
2021



Revue de l'Association Française des Capitaines de Navires.

Siège social : rue de Bassam - 29200 BREST

Permanence au siège : le lundi de 14h à 18h

Tél. 0298 463 760 - Courriel : courrier@afcan.org

Directeur de la publication : Cdt Pierre Blanchard

Site internet : <http://www.afcan.org>

L'AFCAN participe aux travaux de l'O.M.I.* , du CEDRE, du SHOM, de l'Université de Bretagne ouest, et de Météo-France.

* avec le soutien du ministère de la Transition écologique et solidaire.



Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles : signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone, Pour ceux qui ont une adresse e.mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

Sommaire

	page
Editorial	3
Communiqué de presse : vaccination et oxygène	4
Vaccination des équipages en escale, ports français	5
Vaccination et passe sanitaire pour les marins	6
Exposition «Les marins d'à-bord», Cdt H. Ardillon	7
Echouement du Seatruck Performance	13
Quand un croisement rapproché dégénère	20
Accident mortel dans un local propulseur d'étrave	21
Textes parus au Journal officiel au 2e trimestre 2021	22
Cherbourg, premier port des Liberty ships en 1944	23
Soleil Royal, prestige sur mer du royaume de France	27
Diélette, une mine sous la mer	31
1855 : Manuel du capitaine au long cours	34
En passant par les passerelles	35



ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2021

Membres actifs navigants : 207 €
Actifs en mission à terre : 155 €
Retraités et Membres associés : 35 €

Abonnement annuel à la revue AFCAN Informations 20 €

Choix de l'Adhérent

- J'adhère à l'Association et je m'abonne à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 227 € / 175 € / 55 €
- J'adhère à l'Association et je ne m'abonne pas à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 207 € / 155 € / 35 €
- Je m'abonne uniquement à AFCAN Informations
Je règle la somme de : 20 €

Cocher la case souhaitée et la somme correspondant à votre situation.

Extraits des Statuts : «Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou celles dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les questions maritimes liés à la fonction de capitaine...»
Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les capitaines exerçant un commandement, et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat d'assistance juridique.

Les adhérents reçoivent le Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication, sont à envoyer à :

Cdt B. Derennes, Secrétaire général
33 rue des Ajoncs - 56950 CRACH

TITULAIRE DU COMPTE : ASSOCIATION DES CAPITAINES DE NAVIRES (AFCAN)
ADRESSE : RUE DE BASSAM 29200 BREST

DOMICILIATION : BNPPARB BREST (00243)

Pour un
virement
bancaire :

CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMERO DE COMPTE	CLE RIB
30004	00243	00010036210	71

Numéro de compte bancaire international
IBAN : FR76 3000 4002 4300 0100 3621 071
BIC (Bank Identification Code): BNPAFRPPBRE

L'AFCAN, association de bénévoles, ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du Bureau. Les épouses qui peuvent répondre ne sont pas au fait des affaires suivies par l'Association. Présentez-vous avant d'adresser votre requête.

Merci.

Conseil d'administration

Fin de mandat en 2021	Fin de mandat en 2022	Fin de mandat en 2023
J-P. Côte	H. Ardillon	B. Apperry
T. Coubes	C. Chabillon	P. Blanchard
B. Derennes	J-F. Gicquiaud	M. Guillemot
N. Desbois	F-X. Pizon	F. Hardy
J. Portail	J-R. Varaillon-Laborie	T. Jaouen
S. Zamora	Y. de Villars	M. Prébot

Bureau de l'Afcan

Président : Cdt Pierre BLANCHARD.

president@afcan.org

Vice-président : Cdt Hubert ARDILLON.

hubert.ardillon@afcan.org

Vice-président : Cdt Christophe CHABILLON.

christophe.chabillon@afcan.org

Vice-président : Cdt François-Xavier PIZON.

fx.pizon@afcan.org

Secrétaire général : Cdt Bertrand DERENNES.

courrier@afcan.org

Trésorier : Cdt Jacques PORTAIL.

tresorier@afcan.org

Conseil juridique : Cdt Patrice LE VIGOUROUX.

juridique@afcan.org

Conseil ISM-ISPS : Cdt Bertrand APPERRY.

conseil.ism-isps@afcan.org

Présidences de Régions

Hauts-de-France & Normandie :

F. Hardy - *normandie@afcan.org*

Bretagne :

Ch. Loudes - *finistere@afcan.org*

Centre & Outremer :

B. Derennes - *loire@afcan.org*

Méditerranée :

P. Le Vigouroux - *marseille@afcan.org*

Est & Ile-de-France :

J. Teynié - *est-paris@afcan.org*

Contacts

BREST : tél. : 0298 463 760

LE HAVRE : tél. : 0609 450 057

MARSEILLE : tél. : 0645 594 885

NANTES : tél. : 0607 112 529

Participation de l'Afcan dans des associations

Cdt H. Ardillon : CESMA - IFSMA

Cdt B. Derennes : Observatoire des droits des marins

QR code Afcan



Editorial

Les marins toujours confinés.

Depuis un an et demi les marins ont été mis à rude épreuve : embarquements à rallonge, cas de Covid à bord, navire errant avec le cadavre d'un membre d'équipage à bord, rejeté de port en port, sans accès aux soins, j'en passe. A tous ces problèmes, encore malheureusement d'actualité, s'en rajoute un, qui a pu paraître anecdotique au début mais qui, après tout ce temps, ne l'est plus : les marins sont consignés à bord des navires, confinés pour 6, 9, 12 mois, plus dans certains cas.

En effet dans la majorité des pays, dans la majorité des compagnies, les sorties à terre sont interdites de peur dans un sens, d'importer le virus dans le pays et dans l'autre d'introduire le virus à bord. Ne pas sortir pendant quelques semaines est assez courant selon le type de navigation et, la majorité des marins l'acceptent. A contrario ne pas sortir pendant plus d'un an cela devient réellement de la privation de liberté. Si ça se passe mal à bord, ce qui arrive régulièrement, qu'il y a des tensions avec les collègues, la hiérarchie, le fait de pouvoir s'aérer, parler à quelqu'un d'autre, ne serait-ce que quelques heures, de changer de décor, fait un bien fou. Sans cela certains ne tiennent pas le coup et on assiste à des accidents, des suicides. Seulement voilà, comment faire l'évaluation du risque et qui doit la faire ? Les troubles psychologiques sont très difficiles à détecter et le risque Covid dans un pays étranger est impossible à évaluer. Dans les deux cas le capitaine sera jugé coupable : coupable d'avoir laissé sortir les marins et fait entrer le virus à bord et coupable de ne pas avoir laissé les marins sortir si l'un d'entre eux venait à commettre l'irréparable. Une fois de plus le capitaine se trouve face à un dilemme impossible à résoudre, n'étant ni psychiatre, ni épidémiologiste.

La solution ? Vacciner au plus vite tous les marins. Tant qu'il y aura un marin non vacciné à bord on ne pourra pas laisser les marins sortir sans faire prendre un risque important à leurs collègues. A l'heure où j'écris ces lignes la couverture vaccinale aux Philippines et en Inde est de 10% environ, 1 à 2% en Afrique. A ce rythme-là les marins peuvent espérer sortir à terre à l'horizon 2023. Je rappelle que l'horizon est une ligne imaginaire qui recule au fur et à mesure qu'on avance ce qui dans le cas présent est une image tout à fait pertinente...

On ne peut pas attendre que toute la planète soit vaccinée pour vacciner les marins : il faut les vacciner en priorité et dans les ports. En effet si on attend qu'ils rentrent chez eux on perd plusieurs mois, plus d'un an pour beaucoup d'entre eux qui ont des contrats longs et vivent dans des pays où le vaccin n'est pas disponible. Je rappelle que les marins sont indispensables à l'économie, qu'ils n'ont pas accès aux soins tels que la réanimation s'il venait à se déclarer un Covid à bord et que ce sont les seules personnes à ma connaissance qui sont toujours confinées depuis le printemps 2020.

Cdt Pierre Blanchard.
Président de l'AFCAN



Communiqué de presse

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60
Courriel : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>



Le 27 Avril 2021

Communiqué de presse : Vaccination et oxygène pour les marins.

Les cas de COVID sur les navires se multiplient ces derniers temps, les variants et les flambées épidémiques dans diverses parties du monde en sont probablement les causes.

Quelques exemples récents : deux marins à la pêche sont morts dans l'océan Indien, un marin a été sauvé de justesse et après de trop longues tractations à bord d'un gazier français, 16 marins ont été contaminés et se sont trouvés dans l'incapacité de gérer leur pétrolier au Havre.

Ces exemples montrent que les conséquences de contaminations à bord peuvent être diverses et dramatiques allant du décès des marins aux dangers à la navigation et à l'environnement du fait de l'incapacité des équipages malades à gérer leur navire.

Les retours d'expériences suite à ces incidents montrent que les navires ne sont pas équipés pour faire face à des cas graves de COVID.

En effet la dotation française demande aux navires au long cours d'avoir 2 bouteilles de 5 litres (à 200 bars) d'oxygène.

Ceci permet moins de 5 heures d'oxygénothérapie pour un seul patient. On voit bien que c'est très largement insuffisant pour des navires qui sont la plupart du temps à plusieurs jours de la première évacuation sanitaire possible et sur lesquels plusieurs patients peuvent être à traiter en même temps.

Des mesures immédiates doivent être prises pour préserver la vie des marins :

- 1) La vaccination (avec apostille officielle du vaccin sur le carnet international de vaccination) de tous les marins au long cours doit commencer sans tarder. Ceci du fait du caractère essentiel de leur mission mais surtout du fait qu'en cas de contamination, leurs chances de survivre sont bien moindres que celle des terriens.
- 2) La dotation en oxygène doit être largement augmentée et tous les navires doivent être équipés en générateurs d'oxygène. Ceci pour augmenter les chances de survie jusqu'à l'évacuation. Mais aussi pour tenir compte des pénuries (comme cela s'est produit en Inde) et de la difficulté pour les navires à se réapprovisionner du fait de la diversité des normes et des types de réservoirs en service.

Le Président,
Commandant Blanchard Pierre

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60
Courriel : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Le 28 Juin 2021



Madame Annick GIRARDIN
Ministre de la Mer,
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

Objet : Vaccination des équipages des navires en escale dans les ports français.

Madame la Ministre,

Depuis début mai les marins français peuvent se faire vacciner en priorité sur présentation d'une attestation de leur armement. Nous nous félicitons de cette avancée mais nul n'ignore que les navires au long cours sont le plus souvent immatriculés sous pavillon RIF et composés d'équipages multi nationaux. De même le trafic des ports français, dont dépend notre économie, est assuré à plus de 90% sous pavillons étrangers.

Si durant de longs mois les seules dispositions envisageables pour prévenir la contamination étaient les gestes barrières, il n'en est plus de même avec les vaccins à disposition.

Aussi à l'instar de ce qui se fait aux Etats Unis, et qui est envisagé dans d'autres pays, vacciner les gens de mer qui font escale dans nos ports, quelle que soit leur nationalité, est une démarche humanitaire ainsi que de santé et d'économie pour notre pays.

En vertu des engagements de notre pays, signataire de la MLC2006, il nous revient de respecter son article 4 : « *Tous les gens de mer ont droit à la protection de la santé, aux soins médicaux, à des mesures de bien-être et aux autres formes de protection sociale* ». Il nous revient aussi d'entendre l'appel lancé aux gouvernements par l'OIT lors de la réunion de la Commission Tripartite de la MLC réunie du 21 au 23 avril derniers : « *en accord avec leurs programmes nationaux de vaccination, (les gouvernements sont appelés) à mettre des vaccins figurant dans le protocole OMS d'autorisation d'utilisation d'urgence (protocole EUL) à la disposition des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de leur territoire pour faciliter les nécessaires relèves d'équipage...* ».

La vaccination permet de grandement améliorer, faciliter les relèves des « équipages, ainsi, même si cela peut vous paraître anecdotique, que la sortie à terre des équipages pendant les escales. Mais chaque marin allant à terre participe au bon fonctionnement de l'économie nationale. Et tant qu'il y aura un marin non vacciné sur un navire, c'est l'équipage tout entier qui sera consigné à bord pendant les escales.

Autoriser les marins sous couvert de vaccination de relèves et de sorties à terre, c'est aussi améliorer la sécurité maritime.

Madame la Ministre, nous savons votre attachement au bon fonctionnement de l'industrie maritime, dont la composante humaine est essentielle. Aussi nous vous demandons de tout faire pour apporter une réponse à cette question essentielle qu'est la vaccination de tous les équipages, quel que soit la nationalité des marins, faisant escale dans les ports français.

Vous en remerciant par avance, veuillez agréer, Madame la Ministre, mes respectueuses salutations.

Commandant Hubert Ardillon
Vice-président AFCAN – Président CESMA

Pour le Commandant Pierre Blanchard, actuellement embarqué
Président de l'AFCAN

Communiqué de presse

Association Française des Capitaines de Navires

Rue de Bassam 29200 BREST – Tel : 0298 46 37 60
Courriel : courrier@afcan.org - Site Internet : <http://www.afcan.org>

Le 16 juillet 2021



Communiqué de presse

Vaccination et passe sanitaire pour les marins.



Lors de son allocution télévisée, le Président de la République a fait deux déclarations d'importance.

Tout d'abord il a souligné la nécessité de vacciner toute la planète et de faire preuve de solidarité avec les pays les plus défavorisés. Mais dans le même temps, nos ports accueillent des marins issus de ces pays, navigant sous pavillon français ou autres, et ces marins n'ont pas accès à la vaccination lors des escales en France.

Puis le Président a déclaré que le « pass sanitaire », début août, sera obligatoire dans les trains et les avions, et qu'il veut faire porter les restrictions sur les non vaccinés.

Qu'en sera-t-il pour un marin de commerce embarqué fin mai sans être vacciné, parce que non prioritaire, et qui débarquera en août ? Il sera alors pénalisé. Une bien étrange façon de remercier ces travailleurs essentiels mais invisibles qui transportent les biens de consommation courante vers notre pays.

Cela témoigne d'un manque d'intérêt et de considération pour des professionnels indispensables à l'activité mondiale.

Le Bureau de l'AFCAN

EXPOSITION

“LES MARINS D’À-BORD”

Intervention du Cdt H. Ardillon, vice-président de l’Afcan

Le Havre – 1^{er} juillet 2021

■ Covid-19 : Conséquences pour les marins

Le Port Center du Havre avait demandé à Pierre BLANCHARD, président de l’AFCAN, de bien vouloir intervenir lors d’une conférence donnée le 1^{er} juillet pour l’ouverture de l’exposition « Les Marins, d’à-bord ». Etant embarqué, il a laissé le soin à Hubert Ardillon, vice-président de l’Afcan, de présenter l’intervention de l’Afcan.

L’exposition dure jusqu’au 19 septembre, tableaux, photographies, sculptures dans trois lieux différents : le Port Center, le Seamen’s Club et l’espace Oscar Niemeyer.

On peut regretter le relatif peu d’assistance à la conférence, composée principalement par des pilotes, anciens pilotes et membres d’associations maritimes. Le grand public était absent. Ce qui, si besoin en était, aurait tendance à prouver l’invisibilité du marin en France, même dans un grand port de commerce.

■ Intervention de l’AFCAN

Hubert ARDILLON, en remplacement du président Pierre BLANCHARD, embarqué.

Tout d’abord je suis par avance désolé car mon propos ne va faire qu’enfoncer des portes ouvertes (bien sûr cela est aussi valable pour le lecteur d’AFCAN Infos). En effet je vais dire des choses que vous connaissez, et d’autres dont on a entendu parler, enfin juste un peu et pour ceux qui suivent l’actualité maritime de près dans la presse spécialisée.

A - La santé à bord

On a parlé de la santé à terre, des conséquences médicales sur les personnes infectées, problèmes d’urgence respiratoire, hôpitaux en surcharge.

On a parlé aussi, un peu lorsque cela se présentait, de la condition sanitaire sur les navires de croisière. Enfin on en a parlé presque uniquement en ce qui concernait les passagers. Pas ou peu des marins bloqués eux aussi à bord, et qui pour la plupart n’ont pas pu être évacués comme l’ont été les passagers.

Et pourtant. Le marin est, a priori, un humain comme un autre – terrien. Donc soumis aussi aux contraintes des précautions sanitaires, aux maladies, aux accidents, etc.

Sur un navire de charge, contrairement à un navire de croisière, il n’y a pas de médecin. Les soins sont assurés par un officier responsable, certifié pour cela, avec pour les navires sous pavillon français l’aide d’un médecin urgentiste de l’hôpital Purpan à Toulouse, au téléphone satellite. Ceci pour soigner et éventuellement guérir un équipage de 20 à 25 personnes composé parfois

d’une dizaine de nationalités. Donc de coutumes et d’habitudes différentes liées à cet aspect santé.

Bien évidemment il y a une réglementation imposant de posséder à bord des matériels et médicaments susceptibles de servir.

Et parmi ce matériel, il y a de l’oxygène médical. La dotation française impose sur les navires longs courriers une réserve de 2 fois 5 litres sous 200 bars de pression. Ce qui suffira à ventiler à l’oxygène un marin le nécessitant pendant un peu moins de 5 heures.

Mais il ne faut pas oublier que l’on parle de navires longs courriers, donc en mer, et pas systématiquement proche d’un port.

En cas de déclaration d’un malade du Covid, nécessitant une aide respiratoire, on voit le problème. Un seul malade et de préférence lorsque l’on est au port ou s’il existe une possibilité de débarquer ce malade en urgence, par hélicoptère par exemple. Mais, petit détail, le Covid se déclare plusieurs jours après l’infection, donc après le départ du navire de son port d’escale, lorsqu’il est en mer, loin de tout secours terrien.

Pour résumer d’une façon simpliste, le marin embarqué malade du Covid est condamné à mort.

Un exemple : sur le gazier Unity, sous pavillon français, le marin, philippin, ayant déclenché le Covid, malgré 2 tests négatifs lors de son embarquement peu de jours auparavant, a été sauvé grâce, entre autres, au fait que le bord avait à disposition une réserve supplémentaire de 40 litres d’oxygène, soit au total 5 fois



la recommandation ! Et qu'il n'y a eu qu'un seul malade !

B - Un mort à bord : qu'en fait-on ?

Et si le marin décède du Covid à bord, que peut-on en faire ?

Il y a quand même un nombre de cas assez important où le navire a continué sa route, errant de port en port, où il lui était refusé d'entrer. Pourquoi ? Pour ne pas infecter un pays où le virus circule déjà ?

Prenons le cas du porte-conteneurs Ital Libera. Ce navire navigue principalement entre l'Asie et l'Afrique du Sud. Début mai, après son appareillage de Durban, plusieurs marins sont testés positifs. Le navire est alors envoyé au mouillage en quarantaine devant Jakarta. Le capitaine du navire serait décédé vers le 13 avril. Et c'est le 7 juin, soit presque 2 mois plus tard, que son armateur rapatrie, non pas le corps du capitaine mais le navire, vers l'Italie, puisqu'il lui est désormais impossible de toucher un port asiatique !

Sur le Vantage Wave, pavillon libérien, le capitaine, roumain, décède mi-avril, à priori d'une crise cardiaque sans lien avec la pandémie.

Mais le navire a escalé en Inde. Depuis lors et malgré les nombreux ports touchés en Afrique et en Asie, il est impossible de débarquer le corps du capitaine.

Le navire est mis au mouillage au large de la Chine, l'équipage a un mort à bord, mais quasiment plus de vivres ni d'eau potable. Mais il est hors de question de toucher terre ! Et comment travailler et vivre à si peu et quasiment sans communication, en respectant les fameux gestes barrière ?

Et ce ne sont pas les seuls cas. Un mort du Covid à bord, c'est la quasi assurance de ne plus pouvoir toucher terre. Avec un cadavre à bord ! Voilà qui donne le moral à l'équipage !



Voilà aussi qui aide la sécurité maritime ! Mais pas d'inquiétude, en cas d'accident, on saura vite trouver un responsable, navigant bien sûr. Les administrations portuaires et services de santé qui décident de ces choses ne seront, elles, jamais inquiétées.

C - Les relèves

Au début de la crise, les frontières ont été fermées. Donc plus de relève d'équipage.

Deux conséquences : le marin coincé à bord, et le marin coincé à terre.

Coincé à bord, c'est difficile à supporter. Cela arrive parfois, pour un temps relativement court. Les relèves ne se passent pas toujours de la meilleure des façons. L'embarquant peut rater l'avion, tomber malade en arrivant à l'aéroport du port de relève, plus «humoristiquement» être atteint subitement de «noëlite» ou de «juilletite». Cela s'est vu et se verra encore. Et croyez-moi, cela est très déprimant pour le marin qui revient de la coupée vers les emménagements en trainant sa valise devenue subitement trop lourde. Mais c'est aussi vrai pour les autres qui le voient revenir ainsi. On sait que pendant plus ou moins longtemps il y a des sujets à ne pas aborder, des blagues à ne pas dire. Mais, et c'est l'énorme différence avec ce qui s'est passé pendant la période Covid, on retourne alors au travail, pas de gaité de cœur bien sûr, mais en sachant que le prochain port d'escale ou de relève est à tant de jours, que le capitaine va informer, se renseigner, et que ce n'est qu'une histoire de quelques jours, mais surtout que l'on a connaissance d'une date. Un but. Dans la crise Covid, il n'y a plus cette date, ce but. Pas de relève, mais on ne sait pas jusqu'à quand. Les temps de contrat s'allongent, sont largement dépassés. Mais on ne voit rien venir de vraiment positif.

Alors il y a accumulation de fatigue. Physique bien sûr car le travail de marin, sur le pont ou à la machine est un travail physique. Et psychologique aussi, car on ne voit pas le bout du tunnel.

Physique : il faut bien comprendre comment le marin est fait. Quand il part vers son navire, c'est pour un certain temps, voire un temps certain. Que le contrat soit de 4 semaines ou de 9 mois, on part en se préparant pour ce temps. Et à bord, il y a d'abord une

période d'adaptation, puis de travail intense (on est en pleine forme), puis le rythme faiblit au fur et à mesure qu'on se rapproche de la fin. Certes plus le temps de contrat est court, plus cette période de « relâchement » est courte, voire nulle. Mais quand le contrat est long, il y a un moment où la répétition des efforts, des horaires de travail et de repos fatiguent physiquement.

Psychiquement, c'est long aussi. La répétition des horaires de quart, les nouvelles pas toujours au rendez-vous, même les menus qui deviennent également répétitifs, les mêmes conversations, les mêmes brimades ressenties au travail (manque de pièces de rechange par exemple), les exercices sécurité à faire, refaire, re-refaire, etc., même la vidéo seul devant son PC. Tout cela cumulé fait paraître le temps long, très long, trop long. Alors quand il y a une date, un port avec un débarquement, cela aide à tenir pour beaucoup. Mais quand cette date, ce port disparaît, qu'en plus il n'y a pas de nouvelles des proches, que l'on est inquiet aussi pour eux, cette fatigue psychique est encore plus importante.

Et la fatigue, quelle qu'elle soit, ne fait jamais bon ménage avec la sécurité.

Attention également au problème administratif. Dans certains pays, il faut pour y débarquer avoir un passeport dont la date de validité dépasse de 6 mois ou plus celle du passage dans ce pays. A trop repousser le débarquement, certains marins se sont vus consignés parce que leur passeport allait être périmé.

Mais la relève, c'est un marin à bord et un marin à terre. En congés ? Pas systématiquement. Nombreux sont les marins qui fonctionnent au contrat, qui sont payés pour leur temps de bord, congés inclus. Et un marin qui ne débarque pas, c'est aussi un marin qui n'embarque pas. Et donc un marin qui n'a plus de revenus.

En n'organisant pas, en interdisant les relèves, l'on crée de l'insécurité sur la mer, ainsi que de la misère à terre. Quand on parle de 400 000 marins bloqués à bord, on parle aussi de centaines de milliers de marins qui restent à terre, et affectant autant de familles sans revenu. Le nombre de marins est ainsi presque doublé. Et 400 000 c'est le nombre de 2020. Jeudi dernier, journée

internationale des gens de mer, le secrétaire général de l'OMI a évoqué le nombre de 200 000 marins toujours en attente de relève. Un an après le début de la crise !

Alors oui, des relèves ont pu avoir lieu dans certains ports et pays. On peut, entre autres, se féliciter qu'en France cela a été rendu possible. Des endroits donc, où passé le choc initial de la crise, on a pris des mesures pour faciliter le transit des marins. Mais pas partout. Un marin pouvait très bien débarquer mais se retrouver coincé dans un aéroport intermédiaire sans la possibilité de revenir à son domicile. Avec la nécessité de trouver un hébergement supplémentaire à celui de la famille. Des marins philippins se sont retrouvés bloqués à Manille. Sans salaire puisque débarqués. Lorsque cela s'est su, certains ont préféré demander leur maintien à bord. Cela se comprend. Débarquer pour ne pas rentrer chez soi, où est l'intérêt ? D'autres ont été mis dans des hôtels ou villages de vacances, tels les marins malgaches qui ne pouvaient pas rentrer dans leur pays.

D - Les sorties à terre

Petit sondage sans intérêt à faire. Quel est le pourcentage d'élèves, passés et actuels, même en devenir, qui ont voulu faire ce métier uniquement pour le plaisir d'être en mer, pas pour parcourir le monde, le découvrir au gré des escales ?

Et bien la pandémie Covid a exaucé les souhaits de ce pourcentage.

Des escales, oui. Parce qu'il faut bien que les terriens reçoivent toujours du carburant pour la voiture, des fruits exotiques ou hors saison, des habits pas chers, la télé de recharge, le dernier smartphone. Enfin tout un tas de trucs plus ou moins essentiels. Et tout cela arrive pour un énorme pourcentage par navire. Et des navires sur lesquels il y a encore des marins. Donc des navires qui, arrivés à quai, déchargent leurs cargaisons diverses et variées. Mais là attention !, il ne faut pas que les marins descendent à terre. C'est vrai qu'ils pourraient être infectés. En arrivant et en repartant. Et donc c'est pour les protéger qu'on leur interdit de mettre les pieds sur le quai. C'est beau, c'est grand, c'est généreux. Et pour encore mieux les protéger, on

interdit aussi les visites à bord. Enfin, presque toutes. On garde quand même le pilote, l'agent et le strict minimum de personnes nécessaires au bon déroulement des escales commerciales. Au début on a aussi gardé les inspections, heureusement vite arrêtées, car cela aurait été un comble de faire venir des gens, possiblement infectés, juste pour inspecter les navires.

Les marins désirant se rendre à terre pour une simple balade, un achat, ou un appel téléphonique vers la famille, tant pis pour eux. C'est pour les protéger.

Idem pour les visiteurs de navires, il aura fallu du temps pour qu'ils puissent se déplacer en bas des coupées, pas en haut, il ne faut pas rêver quand même. Pourtant de belles initiatives auront été prises, entre autres sur le port du Havre, par ces visiteurs. Mais il manquait toujours quelque chose. Dans le film «Les tontons flingueurs», un des acteurs dit : «c'est curieux chez les marins ce besoin de faire des phrases». Eh bien là !, c'est ce qui leur a manqué. Parler avec d'autres personnes que celles du bord. Se raconter, raconter cette sorte de calvaire dû aux restrictions plus ou moins bien acceptées par le bord. Voir d'autres visages que ceux de ses collègues, ceux que l'on croise tous les jours, c'est cela qui pousse en premier le marin à vouloir sortir à terre lorsqu'il le peut, lorsque son service de quart pendant l'escale le lui permet. Bon, c'est vrai qu'avec le masque dans la rue, voir d'autres visages ...



E - Le résultat

Des accidents maritimes. Même si cela n'excuse pas la faute de navigation, le navire Wakashio qui s'est échoué à l'île Maurice, avec les conséquences de pollution que l'on connaît. Pourquoi se rapprocher si près de la terre ? Pour capter

un signal et pouvoir communiquer avec la famille. Parce que depuis trop longtemps sans nouvelles, sans possibilité de relève.

Un profond malaise parmi les marins. Il y a eu des tentatives de suicide, dont certaines ont réussi. Et beaucoup de marins ont déclaré avoir fait leur dernier embarquement pendant cette période. Ne plus vouloir repartir dans de telles conditions.

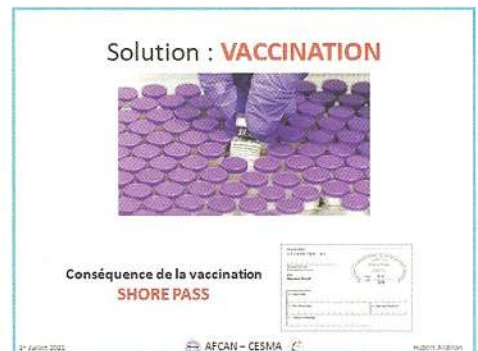
D'ailleurs si la plupart des compagnies de navigation sont à la recherche de personnel, d'une manière plus soutenue qu'auparavant, c'est bien qu'il y a une raison.

F - Une solution ?

La vaccination des marins.

Pas d'illusion, le virus ne disparaîtra pas. Il va falloir vivre avec, comme on vit déjà avec d'autres virus.

Donc il faut vacciner. Et le vaccin, le marin le connaît. Certains vaccins sont ou ont été obligatoires pour pouvoir embarquer. Lorsqu'un navire arrive au port, parmi les nombreux papiers à préparer, il y a la liste des vaccinations.



La liste de vaccination (aussi appelée yellow fever list) contient les informations suivantes :

- des informations sur le navire : nom, nationalité, agent
- le port nom et date d'arrivée
- la liste des personnes présentes à bord avec les dates des différentes vaccinations imposées ou recommandées pour cette escale.

Cette liste est donnée à l'arrivée, en cas de non vaccination d'un membre de l'équipage, l'OMI a établi une recommandation facilitant la vaccination des marins :

«Recommended practice. Public authorities should provide facilities for the completion of International Certificates of Vaccination or Re-Vaccination as well

as facilities for vaccination at as many ports as feasible.»

Il y a quelques années, voici ce que je disais aux élèves de 5e année à l'ENSM : «Si besoin, il est procédé à la (re) vaccination par un médecin local avec des mesures prophylactiques parfois loin du standard européen. Cela devenait un peu «oublié» ces dernières années avec la disparition progressive des différents fléaux des siècles passés et l'évolution sanitaire mondiale. Cependant il existe de nouveaux virus, non encore maîtrisés et qui relancent ce contrôle «santé» dans les ports (SRAS, Ebola, ainsi que le choléra suite au tsunami en Asie, etc.)»

De la même façon, il existe aussi la liste de température de chaque membre d'équipage : Ce document était déjà il y a plus de quinze ans demandé en Chine par la Santé.

Alors comment faire ?

La plupart des Etats européens vaccinent désormais leurs marins, soit en priorité, soit comme tous leurs ressortissants. La France l'a fait avec un peu de retard par rapport à d'autres pays, mais on avance.

Le problème c'est que sur la grande majorité des navires sous pavillon français, les marins ne sont pas tous nationaux. Donc on va avoir sur le même navire des membres d'équipage vaccinés, et d'autres non. Et tant qu'il restera un membre d'équipage non vacciné, la situation sera inchangée quant au sort des marins : pas de sortie à terre, risque de quarantaine, etc.

Donc la solution c'est de vacciner tous les marins. Et pourquoi pas d'exiger la vaccination Covid, au même titre que la fièvre jaune par exemple, avant de partir vers le bord. Et pour les marins actuellement embarqués, et forcément non-vaccinés, il faut la possibilité de pouvoir les vacciner pendant les escales du navire.

Et quelle que soit la nationalité.

C'est ce qui se fait aux USA. Dans une cinquantaine de ports, donc tout le long des côtes US, des équipes montent à bord, soit pour emmener des marins vers des centres de vaccination, la plupart du temps des pharmacies, soit avec une mallette contenant des vaccins afin de vacciner les marins directement à bord.

Aux USA, les marins sont vaccinés au vaccin Jensen qui ne nécessite qu'une seule dose, ce qui est un avantage. Cependant, on peut facilement imaginer qu'il soit possible de vacciner en deux doses, dans deux ports différents qui seraient espacés de plusieurs semaines. A la condition bien sûr de toucher des ports où cela pourrait se faire administrativement et de la présence de vaccins dans le port.

C'est possible. Cela se fait déjà ailleurs.

Vu le nombre de navires qui touchent nos ports et vu le nombre de membres d'équipage sur les navires de charge (par opposition aux croisiéristes), cela représenterait un nombre relativement restreint de doses à distribuer. En France il était prévu de recevoir 30 millions

de doses en juin. En réserver pour les quelques milliers de marins de passage n'influerait que très peu sur les vaccins injectés aux Français.

Mais la vaccination n'est pas le seul remède. Il y en a un autre à appliquer dans le même temps : la reconnaissance par les autorités administratives d'un Etat que le fait d'être vacciné autorise relèves et sorties à terre sans contraintes supplémentaires. Et là, ce n'est pas gagné d'avance.

Et pourtant, le résultat serait clair et simple :

- 1.Plus il y a de marins vaccinés, y compris et même surtout ceux des pays émergents, moins il y a de risque de propagation par ces marins vers les populations locales ;
- 2.On retrouve aussi des marins qui ont le sourire. En effet aux USA dernièrement, à l'arrivée d'un navire, la police des frontières est montée à bord et a distribué des «shore pass» aux marins, parce que vaccinés.

Et rien que sur cette dernière phrase, le monde maritime ne peut que s'en porter mieux. Le marin bien sûr, mais aussi la sécurité maritime. On est en effet plus reposé mentalement après une sortie à terre.

Merci de votre attention.

■ Retranscription de la présentation de Pavel PEREIRA

Président de la station de pilotage du Havre-Fécamp.

Comment la station a mis en place des mesures face à la pandémie mondiale.

D'abord je profite du bicentenaire du décès de Napoléon 1er pour rappeler que c'est lui qui, par un décret du 12 décembre 1806, a organisé la profession. Et le 12 décembre 1899, le syndicat des pilotes du Havre fut créé.

Le pilotage c'est l'assistance donnée au capitaine dans la conduite de son navire pour l'entrée et la sortie des ports.

Il est le spécialiste qui assure la conduite des navires dans les zones portuaires. Il est également l'interface avec les autres services portuaires pour guider les opérations en optimisant les conditions de sécurité, même dans des conditions extrêmes. Il y a continuité de service, 24/24 et 365 jours par an. Le pilotage du Havre c'est 49 pilotes et 44 salariés.

16 mars 2020, c'est le confinement au niveau national. L'activité portuaire est reconnue rouage essentiel au service de l'économie de la France. C'est donc l'ensemble de la communauté économique portuaire, transitaires, logisticiens, capitainerie, transporteurs, tous les services portuaires ont répondu présents pour maintenir le

port opérationnel. Au pilotage nous nous sommes appuyés sur un plan de continuité d'activité. Premier objectif du plan : protéger les pilotes et le personnel de la station, donc en appliquant les mesures sanitaires en entreprise tout en maintenant le service aux navires. Donc d'être 100% opérationnel, être capable de répondre à notre devoir de service public.

Notre plan d'action s'est articulé sur trois mots clés :

Protéger : Il fallait que la station soit l'endroit où il y ait le moins de risque de contamination. Donc en plus des gestes barrières ; de la distanciation physique, nous avons mis en place des bordées ségréguées. Eviter le brassage. Nous avons quotidiennement une relève parmi les pilotes mais aussi parmi les marins qui arment nos navires. Pour éviter ce brassage, nous avons utilisé la « septaine ». Donc pour les pilotes, deux bordées – une en travail et une en repos sur sept jours – et trois bordées pour les marins – sept jours de travail et quatorze jours de repos, sachant qu'à la fin des sept premiers jours de repos, on obtenait alors un vivier pour aller chercher des marins au cas où il y aurait des malades ou des cas contact dans la bordée au travail. Ceci de façon à maintenir la station opérationnelle le plus longtemps possible. Plus les gestes barrières, masque, lavage des mains, désinfection. Et nouvelles mesures aussi pour la distanciation physique : plan de circulation au sein de la station, limitation du nombre de personnes à bord des vedettes (cinq personnes au lieu de onze) et hélicoptère (quatre au lieu de neuf). Il fallait que chaque personne dans un moyen de mise à bord ait une distance minimale d'un mètre avec une autre personne. Il a fallu aussi éditer des procédures spécifiques pour la désinfection des locaux, des pilotines comme de l'hélicoptère, l'organisation du travail (très peu de télétravail dans la station, un seul salarié sur quarante-quatre).

Tester : au moindre symptôme pouvant faire penser au virus.

Isoler : idem au moindre symptôme ou signe pouvant faire penser au virus. En septaine (cas contact) ou quatorzaine (malade). Avec des équipes parées à remplacer les personnels isolés.

Donc on édite des procédures, des règles. Mais cela peut être fait seulement si au départ il y a un travail d'équipe et un seul et même objectif au sein de la station. D'où des procédures suivies d'actes pour qu'elles soient efficaces. Mais il y a aussi les autres intervenants du port, toute une communauté, avec les autorités, rassemblée autour de ce même objectif. D'où des échanges entre services, de l'entraide, de la coordination, une communication permanente. Le but était de trouver immédiatement une solution, ou de faire revenir remonter aux instances gouvernementales les problématiques rencontrées. Ainsi pour les masques, c'est l'UMEP (Union Maritime et Portuaire) qui a fait le nécessaire pour que toute la communauté portuaire soit livrée en masques.

Egalement, la préparation concertée avec capitainerie, remorquage, lamanage, en relation avec les autorités (CROSS, préfecture et préfecture maritime) pour les opérations sur des navires présentant des cas avérés ou suspects. Chaque navire qui se présentait (et ce fut le cas encore hier matin) au Havre avec des cas suspects ou malades a été et est traité en tant que cas particulier. Un travail fait à plusieurs pour décider des moyens, nombre de pilotes, créneaux d'horaires, et coordination de l'ensemble. Ce fut le cas pour le Fairway, un travail réalisé à la troisième tentative pour cause de mauvais temps. Idem pour le Nord Sunda, entré hier avec un équipage de vingt marins dont seize avaient des symptômes ou étaient malades.

Il est important, par ces temps où le moindre bruit de course fait penser au pire, de communiquer et de façon régulière. Donc des notes de service et une préparation en amont des cas qui pourraient survenir, par exemple les procédures d'EVASAN, même si au Havre nous n'avons pas eu à déplorer d'évacuation sanitaire. Idem pour des procédures pour navires avec suspicion, et ce fut le cas six fois au Havre. Le tout avec le matériel prêt, et où chacun savait ce qu'il devait faire et à quel moment pour acheminer ou récupérer le pilote lorsque le cas se présentait. Et évidemment la situation de la station, combien de malades, de cas contact, être en tension, rester opérationnel à 100%. La station a traversé cette tempête sans trop de



dégâts. Quelques malades et cas contact, mais nous sommes restés toujours 100% opérationnels. Grâce aussi à une veille quotidienne de l'évolution de la situation et des recommandations, et bien sûr aux équipements de protection individuelle.

Nous avons donc généré quelques documents communiqués dès le départ aux agents des navires. Parce qu'effectivement un navire qui n'a aucun cas suspect et qui est en mer depuis vingt et un jours est un endroit «safe». Et le premier élément qui pourrait introduire le virus, c'est le pilote. Donc le premier devoir était de rassurer les armateurs, et le capitaine du navire que le pilote qui se présente à bord a bien suivi les mesures et les procédures afin d'être dans les meilleures conditions possibles et ne pas présenter de risque d'infection au navire.

Parmi les documents, un «Pandemic

Contingency Plan», «Opération de pilotage pour navire avec un ou plusieurs cas confirmé(s) en vue de débarquer les malades», «Procédure de nettoyage des pilotines», «Procédure d'EVASAN» dans laquelle on définit qui va débarquer le malade, comment et où le navire va être mis en attente, utilisation de pilotine ou d'hélicoptère, beau temps ou non. Ce dernier document ayant été travaillé avec la capitainerie et la SNSM.

Voilà ce que l'on voit aujourd'hui sur les passerelles lorsqu'un navire suspect entre au Havre.

C'est aussi ce que nous ne voudrions plus voir, et nous travaillons pour.



■ Le cas particulier : Le Fairway, pétrolier Suezmax

Témoignage du pilote Xavier DE SALUNS

Etats des lieux

Le Fairway est un pétrolier qui était sorti d'Antifer, et envoyé au mouillage à cause de cas Covid. Il y a eu une première tentative, qui n'a pas pu se faire suite aux conditions météorologiques dégradées, pour faire entrer le navire puisque trois ou quatre marins avaient déjà été envoyés par hélicoptère à l'hôpital Monod de Montivilliers. Puis des personnes de l'ARS ont dû monter à bord et faire des prélèvements afin de déterminer le nombre de cas positifs. Il y a eu une deuxième tentative, avortée elle aussi à cause des conditions météorologiques. Et à la troisième tentative, il était devenu impératif de rentrer car si la fenêtre météo était plus favorable, elle se dégradait par la suite.

On m'avait transmis la liste d'équipage avec les personnes négatives et sur les vingt-cinq membres d'équipage de différentes nationalités, il y avait dix-neuf personnes infectées. Donc six membres d'équipage valides.

La mise à bord des pilotes

Dans notre organisation, nous étions sur un navire qualifié de navire spécial, hors-normes car le Fairway n'avait plus de propulsion. Non pas pour cause de machine endommagée, mais parce que tout le staff machine était soit alité, soit hospitalisé. Pas de personnel à la machine donc pas de propulsion. La désignation des pilotes a été spéciale puisque la veille à 18h00, nous avons été sortis de la liste. Personnellement j'aurais dû travailler vers 23h00, et nous avons eu la nuit tranquille pour pouvoir

nous occuper de ce navire tôt le matin. Le président nous a prévenu dans la soirée, il nous a donné toutes les informations nécessaires, en précisant le contexte.

La mise à bord des deux pilotes s'est effectuée par hélicoptère à 05h30 le matin. A Octeville à l'embarquement dans l'hélicoptère, il a fallu mettre la «tenue de cosmonaute spéciale Covid» (blouse blanche, masque FFP2, surchaussures, gants, plus une tenue de rechange. En arrivant à bord, nous n'avons eu quasiment aucun contact avec l'équipage. Il n'y avait que trois personnes sur la passerelle : le commandant, un officier et le barreur, qui eux étaient négatifs. Les trois autres personnes négatives étaient à l'avant, et à l'arrière, trois personnes positives. Tous les autres étaient alités.

Donc des conditions spéciales. Mais j'avais déjà eu à manœuvrer un porte-conteneurs dépourvu de machine en déhalage dans le port du Havre, donc nautiquement, j'avais une idée de comment gérer la manœuvre.

La manœuvre

Très beau temps, les conditions météo étaient correctes. Le commandant était extrêmement soulagé de nous voir. On voyait qu'il était épuisé, dépassé par ce qui lui arrivait, avec un équipage multinational. En ayant pu parler un peu avec lui, il pense que le Covid a infecté le bord au canal de Suez. Parce qu'en fait à Suez où il est arrivé pendant le blocage dû à l'Ever Given, il a dû changer quatre fois de mouillage en attente de

son convoi. Car chaque jour, les navires étaient déplacés pour se rapprocher de leur convoi. Donc à chaque fois, pilotes et personnels du canal montaient à bord. Plus une relève partielle de l'équipage. Ce qui, pour le capitaine, explique où le Covid est monté à bord.

Au niveau nautique, tout était programmé. La manœuvre a duré 7h30. Nous nous sommes partagé le travail, mon collègue a fait la première partie du chenal, je l'ai pris aux bouées 11/12, et j'ai fait la manœuvre jusqu'au poste Osaka.

Notre organisation était simple : le pilote qui avait le navire était à l'intérieur de la passerelle, et l'autre était à l'extérieur, pour prendre un bol d'air et ne pas être trop proche de l'équipage. Cela s'est très bien passé, avec les remorqueurs et nous avons respecté le plan de route qui était de passer les digues au moment le plus favorable, à l'approche de la pleine mer. Nous avons donc accosté à Osaka et le commandant était content de commencer une quatorzaine bord à quai dans le port du Havre. Ce qui était plus confortable que d'être au large.



Echouement du SEATRUCK PERFORMANCE

le 8 mai 2019

Traduction libre par le Cdt Prébot du rapport du MAIB



Seatruck Performance - Image courtesy of Pat Davis and www.marinetraffic.com

■ RÉSUMÉ

Le 8 mai 2019 à 22 h 43, le navire roulier *Seatruck Performance*, immatriculé dans l'île de Man, s'est échoué alors qu'il naviguait dans le chenal Greenore à Carlingford Lough, en Irlande du Nord, peu après avoir quitté Warrenpoint pour se rendre à Heysham, en Angleterre.

Le navire est resté manœuvrant, mais il a rapidement pris une gîte de 7° sur bâbord. Pendant qu'il se déséchouait, l'équipage a procédé à l'inspection du navire et le second capitaine l'a redressé par transfert de ballast.

Le roulier a pu retourner à Warrenpoint sans assistance et aucun blessé n'a été à déplorer parmi ses 11 passagers et 22 membres d'équipage. Aucune pollution n'a été constatée.

Des inspections complémentaires et une cale sèche ont permis de relever une brèche dans un ballast et une maille vide sur bâbord. Le navire a été hors service pendant 3 semaines.

Le *Seatruck Performance* évoluait dans un chenal étroit et balisé lorsqu'il s'est échoué. L'enquête du MAIB a permis

de déterminer que le navire n'avait pas suffisamment planifié son voyage et, plus précisément, que les effets de squat n'avaient pas été suffisamment pris en compte. L'ECDIS n'était pas utilisé de manière efficace et le commandant récemment promu, qui naviguait principalement à vue, n'était pas secondé efficacement par les autres officiers présents sur la passerelle.

L'armateur et le gestionnaire du *Seatruck Performance*, *Seatruck Ferries Ltd*, ont pris des mesures pour sensibiliser les équipages aux effets des eaux peu profondes et améliorer la planification du voyage par le bord. Il a été recommandé à la compagnie de prendre d'autres mesures pour assurer la sécurité de la navigation de ses navires en optimisant l'utilisation de l'ECDIS et en améliorant la formation sur la gestion des ressources en passerelle.

■ LES FAITS

Déroulement des faits

À 21 h 50, le 8 mai 2019, le commandant du transbordeur *Seatruck Performance*

arrive sur la passerelle en vue d'un départ à 22 h de Warrenpoint, en Irlande du Nord (figure 1), à destination de Heysham, en Angleterre. Les opérations commerciales sont terminées et le commandant appelle le port de Warrenpoint sur le canal VHF 12 pour signaler, entre autres choses, que le tirant d'eau du navire est de 5,5 m. Il demande également l'autorisation d'appareiller.

Le port de Warrenpoint donne son accord en indiquant que la hauteur de la marée montante atteint 1,5 m. Le commandant décide alors de rester 5 minutes de plus à quai pour s'assurer d'une profondeur d'eau suffisante dans le chenal Greenore.

Le *Seatruck Performance* appareille à 22 h 05. Sur la passerelle (figure 2), le commandant, qui dirige la manœuvre, est accompagné du second capitaine, qui est l'officier de quart (OQ). Après avoir passé les jetées, le commandant fait passer la barre sur pilote automatique et libère l'équipage des postes de manœuvre. Le roulier met alors le cap au 130° vers le chenal Greenore (figure 3) entre 8 et 10 nœuds. La visibilité est bonne et un vent

d'environ 15 nœuds souffle du Nord Est.

À 22 h 15, le troisième lieutenant arrive sur la passerelle et prend les fonctions d'officier de quart. Le second capitaine reste du côté tribord de la passerelle, mais sans prendre part à la navigation. Le 3/L note l'heure du passage de chaque bouée sur la carte papier.

À 22 h 33, le commandant signale au port de Warrenpoint par radio VHF que le navire passe la bouée N° 23. Il ajuste également le cap du navire au 121° et augmente la vitesse à 14,5 nœuds. La navigation se déroule sans fait notable jusqu'à 22 h 41 min 22 s, heure à laquelle le commandant décide de passer en barre manuelle pour le changement de cap prévu entre les bouées latérales N° 16 et N° 21 (figure 3).

Il se tient à la barre au centre de la passerelle et navigue principalement à vue, tout en vérifiant également la position du navire en gardant un œil sur l'écran du radar.

Alors que le Seatruck Performance se rapproche des bouées N° 16 et N° 21, le commandant remarque, d'après le taux de giration affiché, que le navire vient très lentement sur bâbord, ce qui n'était pas prévu. Il met 10° de barre à droite et le navire commence à venir sur tribord, mais le commandant observe immédiatement qu'il tourne trop rapidement. En conséquence, il remet la barre à zéro. Le 3/L signale alors que le navire est clair de la bouée N° 21 du côté bâbord. À peu près au même moment, le commandant se rend compte que le Seatruck Performance se trouve plus au nord que prévu. Il met de plus en plus de barre à droite pour maintenir le navire dans le chenal, mais à 22 h 42 min 58 s, un fort

bruit et une légère vibration sont entendus et ressentis pendant 7 secondes dans tout le navire.

Evènements après la collision

Le commandant, le second capitaine et le 3/L réalisent que le Seatruck

Figure 1 : Carlingford Lough et Warrenpoint (encart : Port de Warrenpoint)

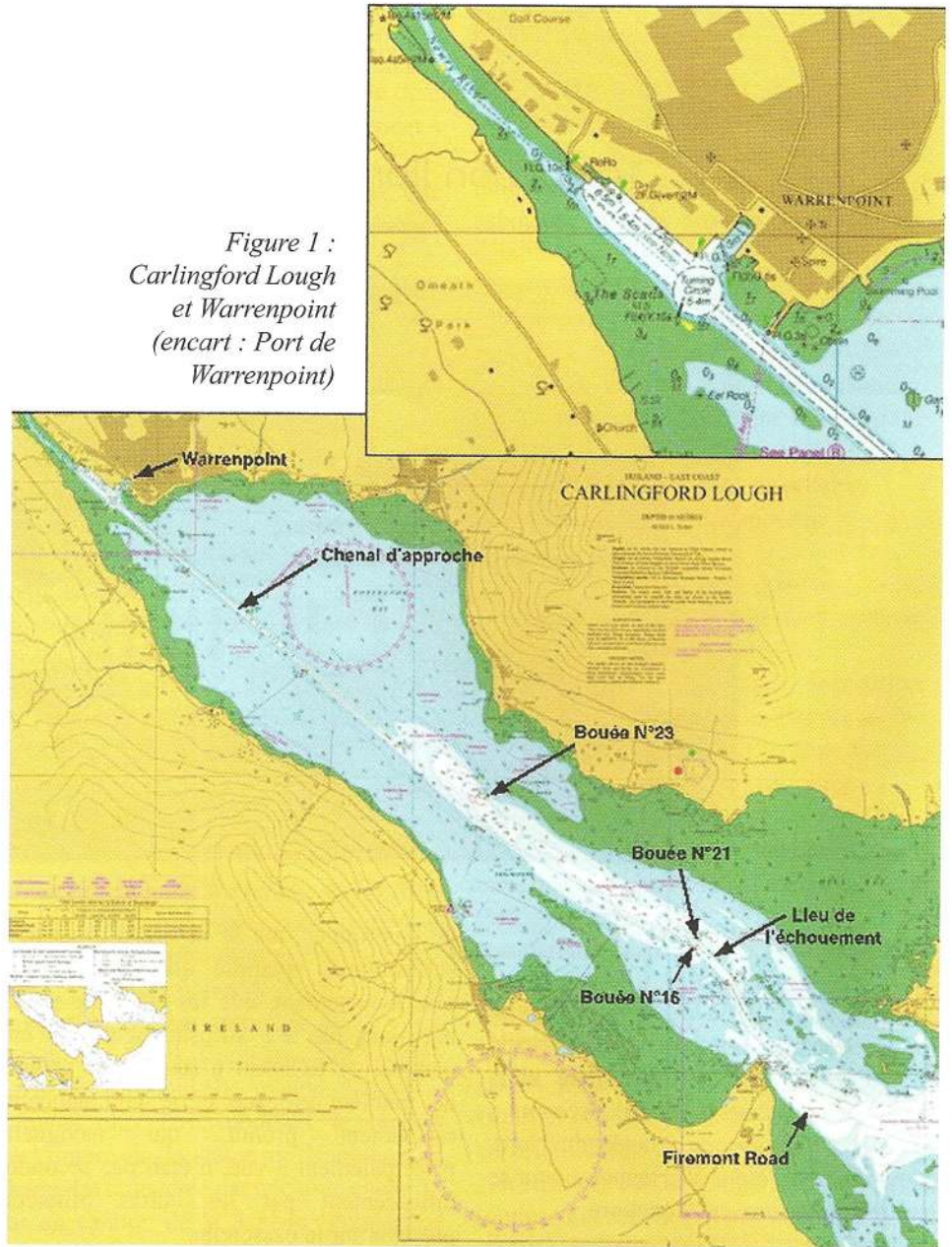


Figure 2 : Carlingford Lough et Warrenpoint (encart : Port de Warrenpoint)



Figure 3 : Carlingford Lough et Warrenpoint (encart : Port de Warrenpoint)

Performance a heurté un objet sous-marin, mais le contrôle de la gouverne et de la propulsion ne sont pas affectés. Le commandant réussit à garder le navire à l'intérieur du chenal Greenore tout en réduisant la vitesse.

Pendant ce temps, le second capitaine commence à inspecter le navire qui a pris rapidement une gîte de 7° sur bâbord. En consultant le système de ballastage, il constate la présence de 100 t d'eau de mer dans le ballast de gîte à bâbord. Il commence alors à faire un transfert de ballast pour remettre le navire droit et vérifie l'état de la basse cale à l'aide du circuit interne de caméras de télévision. Il ordonne également au 3/L d'appeler l'équipage et de vérifier s'il y a de l'eau dans les mailles vides du côté bâbord. De l'eau est rapidement trouvée dans la maille vide N° 4. Les mécaniciens vérifient également les soutes de carburant, qui s'avèrent intactes.

Le second capitaine informe le superintendant de l'échouement et, à 22 h 53, alors que le Seatruck Performance passe la bouée N° 11, le commandant signale l'échouement au port de Warrenpoint et à la garde côtière de Belfast. À 23 h, le navire sort du chenal Greenore et dérive vers le sud-est de Greenore Point, sur le Firemount Road (figure 1). Le second capitaine poursuit la liste des vérifications entamée après l'échouement, mais ne prévient pas les passagers et ne déclenche pas l'alarme générale, estimant que la situation est sous contrôle.

Le capitaine de port de Warrenpoint envoie un bateau-pilote pour s'assurer de l'absence de pollution et, lorsque Seatruck Performance est presque redressé et que le risque de pollution s'avère minime, il autorise le navire à retourner à Warrenpoint. Le commandant étant choqué et nerveux, c'est le second capitaine qui dirige le Seatruck Performance pour remonter le chenal Greenore. Alors que le roulier approche de Warrenpoint, le commandant reprend les commandes et effectue la manœuvre du navire dans le bassin d'évitage et la mise à quai. Un remorqueur reste disponible pour l'assister, mais il n'est pas utilisé.

Avaries

Le 9 mai, une inspection sous-marine permet de déceler des dommages importants sur le côté bâbord du navire, dont une brèche de 10 m au droit de la

Figure 4: Avaries sur le côté bâbord du Seatruck Performance



maille vide N° 4 et du ballast de gîte N°8, au niveau du bouchain (figure 4). Les deux capacités ont été envahies jusqu'à la ligne de flottaison.

Après un seul voyage autorisé par la société de classification de Seatruck Performance, le navire s'est rendu à une cale sèche à Belfast, où il est arrivé le 11 mai. Des morceaux de granit brisé ont été trouvés dans les capacités endommagées. Le Seatruck Performance a été réparé et remis en service 3 semaines plus tard.

Historique de l'utilisation du navire

Le Seatruck Performance est l'un des quatre rouliers de classe «FSG» (les autres étant Seatruck Power, Seatruck Precision et Seatruck Progress) exploités par Seatruck Ferries Ltd (Seatruck) sur des services de transport de fret par ferry entre le Royaume-Uni et l'Irlande. Seatruck exploite également trois autres rouliers de classe «P» (Seatruck Pace, Seatruck Panorama et Clipper Point) en mer d'Irlande.

Peu après la livraison des ferries FSG construits en 2012, Seatruck a affrété les Seatruck Performance et Seatruck Precision à Stena Line, qui les a exploités entre Heysham et Belfast, en Irlande du Nord. Les rouliers de la classe FSG ont une longueur de 142 m, une largeur de 25 m, et une capacité de 150 unités de fret pour 2 166 mètres linéaires. La propulsion est assurée par deux hélices à pas variable entraînées par deux moteurs semi-rapides entraînés par deux moteurs semi-rapides MAN de 8 000 kW. L'appareil à gouverner comprend deux gouvernails suspendus, et il faut 7s pour passer la barre de zéro à toute d'un bord ou l'autre avec deux

moteurs de barre en service.

Les Seatruck Performance et Seatruck Precision sont revenus d'affrètement en septembre 2018 et ont remplacé deux rouliers de classe «P» sur le service de Seatruck entre Heysham et Warrenpoint.

Les rouliers FSG sont de taille et de conception semblables aux rouliers de classe «P», qui ont une capacité de 120 unités de fret pour 1 830 mètres linéaires, mais leur forme de carène est différente. En conséquence, avec un UKC de 2 m, les rouliers FSG subissent un enfoncement par effet de squat estimé à 1,4 m pour des vitesses au-dessus de 12,5 nœuds, alors qu'il est de l'ordre de 0,2 m pour les rouliers de classe «P» à des vitesses supérieures à 14 nœuds.

L'équipe passerelle

Le commandant du Seatruck Performance est un ressortissant polonais de 52 ans qui travaille pour Seatruck depuis 22 ans, dont 7 ans à titre de second capitaine sur les rouliers de classe «P», et à bord du Seatruck Performance depuis son retour d'affrètement en septembre 2018. Il est titulaire du certificat de compétence (CdC) STCW II/2 depuis 2014 et il a récemment été promu capitaine. La traversée de Heysham à Warrenpoint le 8 mai 2019 est son premier voyage à titre de commandant, après une passation de suite de 2 jours. Le capitaine est titulaire d'un certificat d'exemption de pilote (PEC) pour Warrenpoint concernant la classe FSG depuis le 8 avril 2019 et il est également titulaire de PECs pour Heysham et Dublin, obtenus lors de ses embarquements à bord des rouliers de la classe P. Il a suivi

la dernière formation sur la gestion des ressources à la passerelle (BRM) en 2016 et a obtenu les certificats générique et spécifique concernant l'utilisation de l'ECDIS, respectivement en 2012 et 2014.

La promotion de second capitaine à commandant a fait suite à des évaluations positives, une lettre de recommandation d'un commandant précédent et un entretien mené par les cadres supérieurs de Seatruck qui le tenaient en haute estime. Les deux dernières évaluations du commandant mentionnaient : «Apte à une promotion : oui pour navire de classe P. D'autres manœuvres à bord d'un navire FSG sont nécessaires». Le capitaine a accepté la promotion, mais il a négocié une mise à l'essai de six mois avec possibilité de retrouver le poste de second capitaine s'il se sentait mal à l'aise avec les responsabilités supplémentaires du commandement, surtout pendant les mois d'hiver.

Le commandant était nerveux à l'idée de prendre le commandement le 8 mai et n'avait pas bien dormi la nuit précédente. Il ne s'était pas reposé non plus après avoir quitté Heysham à 10 h 10 le 8 mai, et à son arrivée à Warrenpoint à 18 h, il avait laissé le second capitaine faire l'évitage dans le bassin et amener le navire à quai. Le commandant ne s'est pas reposé non plus pendant que le Seatruck Performance était amarré à Warrenpoint.

Le second capitaine est un ressortissant polonais de 35 ans titulaire d'un CdC STCW II/2 depuis 2018. Il travaille pour Seatruck depuis neuf ans, dont les six derniers à titre de second capitaine. Il inspire confiance et est apprécié par ses collègues. L'officier supérieur avait suivi la formation BRM en 2014, et il avait également suivi des cours de formation générique et spécifique concernant l'ECDIS. Lors des appareillages, le second capitaine quittait habituellement la passerelle après avoir été relevé comme officier de quart, mais en quittant Warrenpoint le 8 mai, comme il avait senti le commandant tendu à l'arrivée, il est resté sur la passerelle pour l'assister pendant le passage dans le chenal Greenore.

Le 3/L est un ressortissant polonais de 25 ans et travaille pour Seatruck depuis un an. Il approche de la fin de son troisième contrat à titre de 3/O après avoir été promu depuis matelot qualifié. Le 3/L a effectué la formation générique sur l'ECDIS et la formation BRM en 2016

et en 2018 respectivement. Il a suivi une formation de familiarisation spécifique à l'ECDIS le 6 mai 2019.

Navigation

Le Seatruck Performance est équipé d'une passerelle moderne de style cockpit (figure 2) avec un système de navigation Wärtsilä SAM Electronics 1100 entièrement intégré. Le système comprend un ECDIS, un radar à cartes marines (radar avec sous-couche de carte de navigation électronique) et un pilote de route avec options «manuel», «pilote automatique» (modes de cap en cap) et «suivi de route».

Le moyen principal de navigation est les cartes papier. Les passage-plans tracés sur les cartes papier pour l'arrivée et le départ de Warrenpoint (figure 3) sont couramment utilisés sans modification et les données sont également rentrées et affichées sur l'ECDIS et le radar cartographique. L'ECDIS est considéré comme une aide à la navigation. Le Safety Depth est réglé à 6,7 m et le Safety Contour à 7 m, mais la distance sur l'avant et le XTD n'est pas utilisée. Certains outils de l'ECDIS, comme le «predictor», ne sont pas non plus utilisés, et les alarmes sonores sont désactivées.

La pratique adoptée par le commandant pour le passage dans le chenal Greenore consiste à naviguer principalement à vue en utilisant les bouées latérales comme référence, mais il vérifie également la position sur le radar cartographique. Pour le changement de cap de 121° à 138° entre les bouées N° 16 et N° 21, le signal visuel pour amorcer le virage habituellement utilisé par le commandant était que les bouées commençaient à disparaître de sa vision périphérique tout en regardant directement vers l'avant. Le commandant s'attendait à ce que l'OQ surveille les bouées au passage et signale leur distance. À l'instar de certains autres commandants de Seatruck, la présence de navires à quai à Greenore constitue pour lui le principal facteur déterminant de la vitesse dans le chenal Greenore.

Dans les eaux de pilotage par bonne visibilité, les procédures à bord du Seatruck Performance exigent la présence sur la passerelle du commandant, d'un OQ et d'un veilleur qualifié. En ce qui concerne l'UKC minimal, les procédures prévoient :

«Le capitaine doit considérer que 0,50 mètre ou 10 % du tirant d'eau du

navire, selon le chiffre le plus élevé, est acceptable sous quille. Si le calcul d'un clair sous quille est inférieur à cette limite, l'autorisation de passer doit être donnée par le directeur de la flotte ou son adjoint au moment de l'établissement du passage plan.

Dans tous les cas, le commandant doit être conscient des effets dus :

- *au squat (comprenant les effets de berges du chenal dans les cas où la largeur du chenal est inférieure à une certaine valeur)*
- *à l'état de la mer (comprenant la houle)*

L'un ou l'autre de ces éléments peut avoir des effets négatifs sur les caractéristiques de manœuvre du navire.

Le commandant doit être conscient de la nécessité de réduire de manière conséquente la vitesse pour atténuer ces effets».

Pour faciliter le respect de ces règles, l'un des anciens commandants du Seatruck Performance avait créé un tableau de calcul simple. Il en ressortait qu'au moment de quitter Warrenpoint à marée haute avec un tirant d'eau de 5,5 m, une hauteur minimale de marée de 1,3 m dans le port était nécessaire pour permettre un UKC minimal de 0,7 m dans le chenal Greenore. Le tableau de calcul ne prend pas en compte la diminution potentielle de l'UKC en raison de l'accroupissement.

Chenal de Greenore

Le chenal Greenore (figure 3) a été dragué à une profondeur de 5,9 m et sa largeur varie de 80 m à 120 m. Il est balisé par des bouées latérales qui sont éclairées, et aucun rapport ne signale qu'elles soient hors de leur position tel qu'indiqué sur les cartes. La distance entre les bouées N° 16 et N° 21 est de 120 m. Couper le chenal n'est pas autorisé et il n'y a aucune limitation de vitesse.

Le chenal a fait l'objet d'un relevé pour la dernière fois en 2019 et un avis aux navigateurs en vigueur au moment de l'échouement du Seatruck Performance mentionne :

«Les relevés hydrographiques récents du chenal Greenore ont révélé qu'il y a un petit haut-fond au centre du chenal à l'extrémité côtière du chenal Greenore, avec une profondeur minimale de 4,9 m.»

Le haut-fond se trouve dans la partie du

chenal entre les bouées N° 16 et N° 14.

L'administration portuaire compétente et l'administration locale des phares pour Carlingford Lough, comprenant le chenal Greenore, sont les Commissaires de Carlingford Lough (CLC). Le CLC n'a pas mis en œuvre de système de gestion de la sécurité maritime pour le Lough. Il n'a pas non plus effectué d'évaluation des risques liés à la navigation et n'est pas conforme au « Port Marine Safety Code » du Royaume-Uni. Cependant, certaines des responsabilités du CLC, comme la publication d'avis aux navigateurs (NTM) ou la mise au point de passages plans portuaires sont assurées par l'administration portuaire de Warrenpoint, qui a modifié son règlement pour lui permettre d'assurer la maintenance du chenal Greenore. Le capitaine de port de Warrenpoint est également commissaire du CLC.

Le pilotage est obligatoire à Lough et à Warrenpoint. Les pilotes et les remorqueurs sont fournis par Carlingford Lough Pilots, qui sont brevetés par le CLC. Pour obtenir sa qualification PEC, le commandant du Seatruck Performance a effectué dix entrées et sorties à destination ou en provenance de Warrenpoint qui ont été enregistrées et une manœuvre d'accostage évaluée par un pilote accrédité. Il a également réussi un examen oral dirigé par les capitaines de port de Warrenpoint et de Carlingford Loch.

ANALYSE

L'échouement

Le passage plan prévoit que le Seatruck Performance vienne du cap 121° au cap 138° au passage entre les bouées N° 16 et N° 21 (figure 3). Le plan place le navire au centre du chenal dragué alors qu'il se dirige vers la paire de bouées latérales suivante. Bien que le changement de cap prévu ne soit que de 17°, la largeur du chenal dragué entre des bancs de granit submergés à l'est des bouées N° 16 et N° 21 n'est que de 120 m, ce qui laisse peu de marge d'erreur.

La reconstitution de la trajectoire de Seatruck Performance (figure 5), qui est basée sur les données du VDR, montre que lors du passage de la barre en manuel à 22 h 41 min 22 s, le navire se trouvait à 20 m au sud de la trajectoire prévue au 121° et se dirigeait au 119° à 14,1 nœuds. Au cours des 30 secondes qui ont suivi, le traversier a viré très lentement sur bâbord vers un cap au 117°, jusqu'à ce que le capitaine le

remarque et actionne la barre sur tribord. La vitesse du Seatruck Performance a également diminué à 12,8 nœuds au cours de la même période et la profondeur d'eau sous la quille est passée de 7,6 m à 4,7 m, ce qui indique que le navire a rencontré un effet de « coussin d'eau » sous l'étrave et d'autres effets d'eau peu profonde lorsqu'il s'est approché et a longé la zone de haut-fond de 3,9 m sur le bord sud du chenal dragué.

Après avoir arrêté la giration lente du Seatruck Performance sur bâbord en mettant de la barre à droite, le commandant a maintenu le cap du navire à environ 121° entre 22 h 41 min 51 s et 22 h 42 min 23 s en utilisant entre 5° de barre à gauche et à droite. Au cours de cette période, le navire passe entre les bouées latérales N° 16 et N° 21, après le changement de cap prévu, et se dirige vers le côté nord du chenal dragué. Bien que le commandant ait ensuite mis de plus en plus de barre à droite pour se diriger entre les bouées N° 14 et N° 19, le virage a été amorcé trop tard. Par conséquent, le côté bâbord du Seatruck Performance a heurté le banc de granit submergé du côté nord du chenal dragué, qui était indiqué par une profondeur de 2,8m.

Processus de décision

Le commandant connaissait bien le chenal Greenore, ayant navigué sur

le Seatruck Performance à partir de Warrenpoint à au moins 10 reprises quand il préparait son PEC. À cette occasion, comme à d'autres, il naviguait principalement à vue. La visibilité était bonne et les bouées étaient éclairées. Toutefois, contrairement aux départs précédents, le capitaine avait la responsabilité ultime, et son hésitation apparente à poursuivre le virage sur tribord au cours de la demi-minute qui s'est écoulée entre 22 h 41 min 51 s et 22 h 42 min 23 est peut-être due à la pression de la situation.

Son insistance à prendre le commandement pour une « période d'essai » et la délégation de la direction du navire au second capitaine pour l'arrivée du navire à Warrenpoint font penser qu'il était nerveux et pas sûr de lui. Une telle nervosité et/ou un tel manque de confiance en soi a sans doute entraîné une pression auto-imposée, aggravée par le fait que c'était le premier départ du commandant de Warrenpoint, qu'il faisait sombre, qu'il n'avait pas bien dormi la nuit précédente et qu'il ne s'était pas reposé pendant la journée. Le mouvement de cap inattendu vers bâbord peu après avoir choisi de passer en barre manuelle et la présence du second capitaine sur la passerelle ont pu perturber encore davantage le commandant, le faisant fléchir sous la pression. Un comportement où quelqu'un est moins performant qu'on pourrait s'y

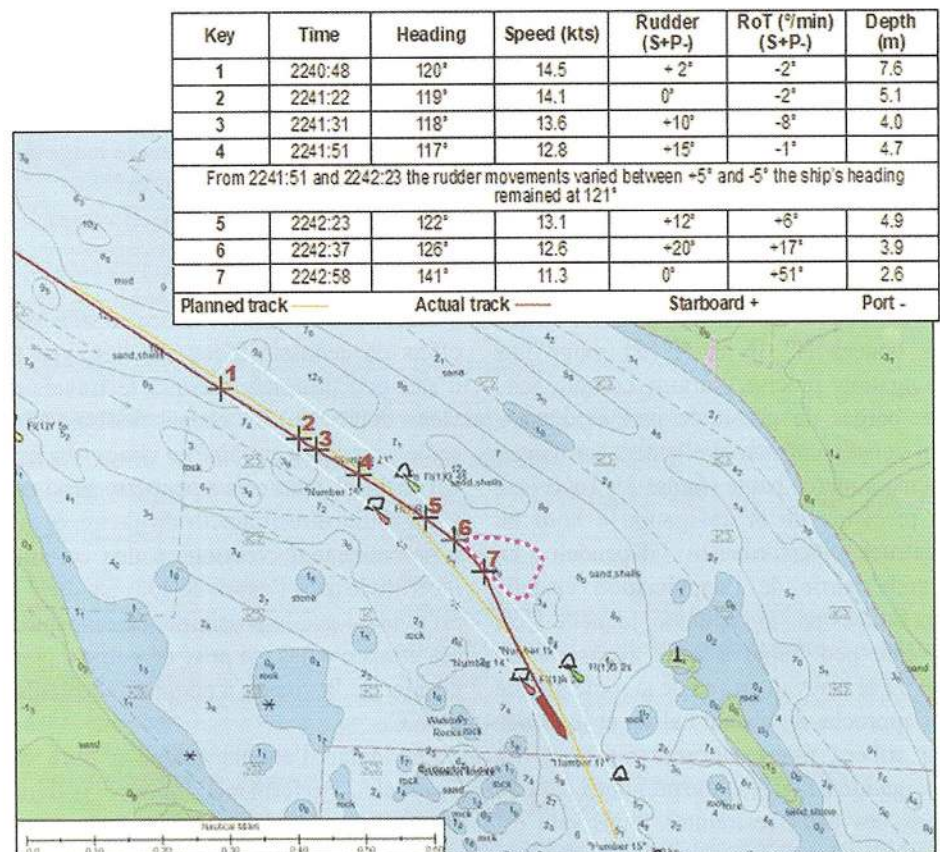


Figure 5: Reconstruction du passage plan et de la route suivie par le Seatruck Performance

attendre compte tenu de son niveau de compétence, peut-être dû à un excès de réflexion pour accomplir une tâche plutôt que de le faire de façon automatique.

Gestion des ressources

Bien que le commandant, le second capitaine et le 3/L du Seatruck Performance aient suivi la formation BRM, à l'exception du 3/L qui annonce que la bouée N° 21 est claire et qui pointait sur la carte papier le passage des bouées, le capitaine n'a pas été soutenu pendant la traversée. Même si le second capitaine est resté sur la passerelle avec de bonnes intentions, il est demeuré spectateur.

À l'approche du changement de cap critique entre les bouées N° 16 et N° 21, le choix du commandant de gouverner le navire lui-même a inévitablement réduit sa capacité à surveiller efficacement les écrans radar ou ECDIS en raison de leur distance et de leur angle de vue depuis de la barre (figure 2). Même si barrer manuellement était une pratique courante chez les autres commandants du Seatruck Performance en raison de la maîtrise qu'elle offrait, elle a également réduit la capacité de perception de la situation dans son ensemble. Par conséquent, à cette occasion, sans la surveillance active de la position et sans l'aide du second capitaine ou du 3/L, le commandant est devenu un maillon faible isolé. Les renseignements fournis par le 3/L concernant la position de la bouée N° 21 ont été utiles, mais le marquage des heures de passage de chaque bouée était à posteriori et n'apportait aucune valeur ajoutée.

Conduite de la navigation

La largeur du chenal Greenore entre les bouées N° 16 et N° 21 exige une navigation précise, surtout compte tenu des berges de granit de part et d'autre, qui constituent potentiellement un danger même à marée haute (figure 3). Toutefois, la précision de la navigation à bord du Seatruck Performance dépendait en grande partie de l'appréciation visuelle des bouées par le capitaine, laquelle s'est révélée peu fiable à cette occasion. Le navire se trouvait au sud de la route prévue à l'approche du chenal balisé, et le virage sur tribord a été amorcé trop tard. La navigation à l'œil est une pratique courante dans ces eaux restreintes, mais elle est généralement accompagnée d'autres

moyens de vérification de la précision. Dans ce cas, un examen minutieux de la position du navire sur l'ECDIS ou le radar, par le 3/L ou le second capitaine, et l'utilisation d'outils de l'ECDIS comme le «predictor», la «prévision», le XTD et les WO points aurait permis de fournir des renseignements exacts et en temps réel pour appuyer et compléter l'évaluation visuelle du commandant.

Le capitaine, le premier officier et le 3/L du Seatruck Performance ont tous suivi la formation requise pour utiliser l'ECDIS comme principal moyen de navigation, mais pour le passage en sortie de Warrenpoint, bon nombre des dispositifs de sécurité du système n'ont pas été utilisés. Une enquête de sécurité récente menée par le MAIB et le Danish Maritime Accident Investigation Board (en cours) a également constaté que, lorsque les cartes papier sont déclarées moyen principal de navigation, il n'est pas rare que les chefs de quart utilisent l'ECDIS comme moyen principal de navigation, mais qu'ils n'activent pas toutes les caractéristiques de sécurité du système. De plus, comme ici, la position inscrite sur la carte papier permet d'avoir un historique de la navigation, mais ne sert pas de base pour projeter les mouvements à venir du navire.

Bien que l'approche de la navigation adoptée par l'équipe passerelle du Seatruck Performance ne puisse donc pas être considérée comme anormale lorsque l'ECDIS est installé, mais que le moyen principal de navigation est déclaré comme étant les cartes papier, le passage en sortie de nuit dans le chenal Greenore exige des méthodes de navigation plus précises.

Calcul de l'UKC

Le Seatruck Performance a subi des effets de «coussin d'eau sur l'étrave» et d'eau peu profonde lorsque le traversier s'est approché du chenal balisé. Non seulement cela a entraîné un virage très lent vers bâbord, mais cela a peut-être aussi nui à la stabilité directionnelle du navire, ce qui a probablement contribué à une certaine incertitude dans l'esprit du commandant. Il est évident que la possibilité de rencontrer ces effets n'a pas été prise en compte pour décider de la vitesse à adopter ou calculer l'UKC.

Le délai d'attente estimé à bord du Seatruck Performance pour pouvoir appareiller de Warrenpoint en toute sécurité était basé uniquement sur le tirant

d'eau statique. Par conséquent, même si le tirant d'eau statique du traversier était de 5,5 m le 8 mai, à 14,5 nœuds, son tirant d'eau dynamique était de 6,9 m (5,5 m de tirant d'eau plus 1,4 m de squat). La profondeur minimale d'eau dans le chenal Greenore était de 7 m (4,9 m plus 2,1 m de la hauteur prévue de la marée à Greenore). Par conséquent, l'UKC résultante n'était que de 0,1 m, ce qui était nettement inférieur au minimum requis par les procédures à bord, et était potentiellement dangereux.

Les profondeurs réduites dans le chenal Greenore diffusées par les avis aux navigateurs avaient bien été prises en compte dans le calcul préparatoire, ce qui indique qu'il était remis à jour de temps à autre. L'absence de squat dans le guide du bord était peut-être un héritage de l'exploitation des ferries de la classe «P», où les squats étaient minimes, ce qui a fait qu'on a négligé l'augmentation de squat pour les navires de la classe «FSG», similaires sur la plupart des autres points.

Mesures d'urgence

Les mesures prises par l'équipage de Seatruck Performance ont été positives et opportunes et ont permis au navire de retourner à Warrenpoint sans aide et presque complètement redressé. Toutefois, même si la situation semblait maîtrisée, le commandant et le second capitaine n'étaient pas pleinement conscients de l'étendue des dommages sous l'eau. Par conséquent, il aurait été prudent de diffuser l'alarme générale et de rassembler les passagers, car cela aurait évité des difficultés en cas de changement soudain et inattendu de la stabilité du navire.

CONCLUSIONS

- Le ferry s'est échoué parce que son cap a été modifié plus tard que prévu après être entré dans la partie ouest du chenal Greenore.
- Le «coussin d'eau d'étrave» et d'autres effets d'eau peu profonde se sont produits lorsque le ferry s'est approché du changement de cap prévu, ce qui a eu une incidence sur le cap et la vitesse, en raison de la profondeur d'eau sous quille et de la proximité d'une berge sur la carte du côté sud du chenal.
- Le risque d'accroupissement n'a pas été pris en compte dans le calcul de la

profondeur d'eau sous quille du ferry avant le départ, en prenant sa vitesse en compte.

- L'amorce tardive du virage est due à la nervosité et/ou au manque de confiance du commandant nouvellement promu, au soutien insuffisant de l'équipe passerelle et aux pratiques de navigation en usage.
- Le capitaine barrait en manuel, ce qui a réduit sa capacité à garder une vue d'ensemble de la situation, et le manque de soutien de l'équipe à la passerelle a fait de lui un maillon faible.
- Les pratiques de navigation utilisées par l'équipe passerelle du Seatruck Performance n'intégraient pas entièrement les aides électroniques disponibles et n'étaient pas suffisantes pour assurer en toute sécurité le passage en sortie du navire, la nuit, dans le chenal Greenore.
- La réaction de l'équipage suite à l'échouement a été positive, mais les passagers n'ont pas été alertés.

MESURES PRISES

La Compagnie Seatruck Ferries Ltd a :

- Informé ses commandants du potentiel «effet de berge» lors de la navigation dans le canal Greenore et demandé de considérer la ligne noire pointillée délimitant le chenal sur la carte papier comme une barrière physique.
- Révisé ses procédures aux bords pour insister sur la prise en compte des effets d'accroupissement et d'interaction dans les eaux en zone de pilotage au moment de déterminer l'UKC et la vitesse pendant la préparation et l'exécution du passage plan.

RECOMMANDATIONS

Il est recommandé à la Compagnie Seatruck Ferries de :

2020/108 : Prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité de la navigation de ses navires en optimisant l'utilisation des systèmes de navigation électroniques pour fournir des renseignements sur la position en temps réel et améliorer sa formation sur la gestion des ressources à la passerelle.

Les recommandations de sécurité ne doivent en aucun cas créer une présomption de responsabilité.

COMMENTAIRES DU COMMANDANT PREBOT

- Il est surprenant que l'ECDIS ne soit pas ici le moyen principal de navigation, comme requis par l'OMI depuis 2018 pour ce type de navire.
- Avec un réglage du Safety Contour à 7 m (page 9 du rapport), la ligne de sonde la plus proche qui a dû être activée est celle des 10 m. L'ECDIS n'aurait donc apporté aucune information de nature à prévenir de l'existence d'un haut-fond (le navire se trouvait dans la zone de «no go area» et c'est sûrement la raison pour laquelle les alarmes avaient été désactivées, car elles devaient sortir en permanence).
- En revanche, le suivi en direct de l'évolution du navire sur l'ECDIS par l'OQ aurait certainement permis à ce

dernier d'alerter le commandant plus tôt sur la «sortie de route».

- Sur les extraits de carte insérés dans le rapport du MAIB, il n'apparaît pas de fond rocheux, mais du sable et des coquillages (S Sh). Dans ce dernier cas on peut légitimement être moins inquiet pour les conséquences d'un échouement, ce qui peut expliquer les réactions de l'équipage après l'évènement.
- Déclencher l'alarme générale pour 11 passagers paraît un peu démesuré. En cas d'aggravation de la situation, la gestion de l'évacuation éventuelle ne présentait pas les mêmes difficultés que pour 6 000 passagers.

*Cdt Marc Prébot
membre de l'AFCAN*

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE

Nom	Seatruck Performance
Flag	Isle of Man
Société de Classification	Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNVGL)
Numéro IMO	9506227
Type	Roulier transport de fret
Armateur / Manager	Seatruck Ferries Limited
Année de construction	2012
Longueur HT	142m
Tonnage	19 722
Minimum safe manning	12

DETAILS DU VOYAGE

Port de départ	Warrenpoint, Northern Ireland
Port d'arrivée	Warrenpoint, Northern Ireland
Type de voyage	International
Nombre d'équipage	22
Situation	Chargé

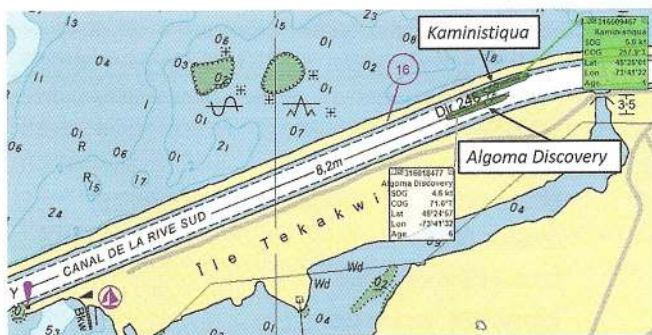
INFORMATION SUR LES AVARIES MARI TIMES

Date et heure	8 Mai 2019, 2243 (UTC+1)
Type d'avarie	Avarie sérieuse
Lieu de l'incident	Greenore Channel, Carlingford Lough, Northern Ireland
Place on board	Ship
Blessures	néant
Avaries / dommages à l'environnement	Brèche de 10m dans le bordé Bd sous la ligne de flottaison au droit du ballast de gîte N°8 et de la maille vide N°4
Situation du navire	En route
Partie du voyage	Zone de pilotage
External & internal environment	Bonne visibilité, vent force 3 de secteur NE. La hauteur prévue de la marée at 2245 (UTC+1) at Greenore était de 2.1m
Personnes à bord	11 passagers et 22 membres d'équipage

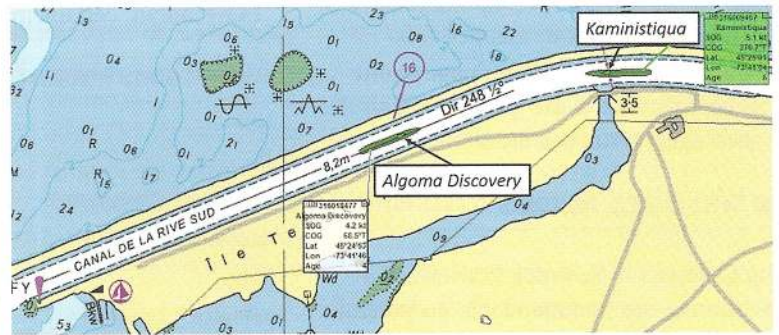
Quand un croisement rapproché dégénère

Extraits du rapport officiel M19C0387 du Bureau des transports du Canada.

Traduction libre de MARS 202057 par le cdt Pizon.



Carte A



Carte B

Deux minéraliers avec pilote à bord, en sens inverse dans une partie étroite du canal du Saint-Laurent, prévoient de se croiser au sortir d'une courbe dans une section droite du canal. Quelques instants plus tard, en pratiquant la courbe, le Kaministiquia, navire montant, se rapproche de la berge nord à 5,9 nœuds et se dirige vers le centre du canal (carte A). Pour corriger l'embarquée le capitaine vient sur tribord.

Pendant ce temps, l'Algoma Discovery, navire descendant, s'approche de la courbe à la vitesse de 4,9 nœuds, avec un courant portant de 1 nœud. Le navire se situe près de l'axe central du canal. Le capitaine appelle par VHF le navire montant et demande davantage d'espace. Le navire montant n'a pas accusé réception de cet appel.

Alors que les navires étaient par le travers l'un de l'autre, (carte B), le navire montant abat lentement sur bâbord vers le centre du canal, le navire descendant est encore situé près de l'axe central du canal et maintient son cap. Alors qu'il manœuvrait, la hanche tribord du navire montant s'est approchée à environ 7m de la berge nord

et a touché le fond. Il s'en est résulté des avaries au ballast latéral inférieur et au double-fond 6 tribord.

■ Retour d'expérience

- Dans les chenaux étroits, un navire qui s'approche d'une berge du chenal tend à être repoussé par l'accumulation d'eau de ce côté, c'est l'effet de berge.
- Le croisement en chenal très étroit nécessite une procédure particulière, suivant laquelle chaque navire reste à cap constant et pratiquement le cap l'un sur l'autre. Un croisement réussi repose sur la pression des vagues d'étrave

et l'écoulement des filets d'eau pour maintenir les navires écartés.

- Alors qu'il était prévu, d'un commun accord, un croisement au-dessus de la courbe, l'emplacement réel était manifestement trop près de la courbe pour laisser au navire montant le temps nécessaire pour se stabiliser dans une position appropriée pour effectuer le croisement.
- Lorsque l'arrière d'un navire se rapproche de la berge, l'effet d'aspiration de la berge attirera l'arrière encore plus près, et rendra le contact avec le fond encore plus difficile à éviter.

Accident mortel dans un compartiment de propulseur d'étrave

Extraits du rapport officiel 15/2018 du MSIU (Malte).
Traduction libre de MARS 202058 par le cdt Pizon.

Un pétrolier avait déchargé sa cargaison et l'équipage effectuait le ballastage à quai en préparation du départ et du voyage léger. Pendant le ballastage, une alarme de niveau haut s'est déclenchée sur le puisard de cale du compartiment du propulseur d'étrave. Un membre d'équipage a été envoyé pour effectuer une investigation. En descendant au niveau du magasin du bosco, il a immédiatement observé que de l'eau s'échappait par le panneau du trou d'homme du peak avant. Le niveau de l'eau avait atteint l'entrée du compartiment du propulseur d'étrave, passait au-dessus du surbau, et s'écoulait sur le moteur du propulseur d'étrave.

Un compte-rendu a été transmis aux officiers supérieurs et le ballastage a été arrêté. L'électricien du navire devait inspecter les dommages causés par l'eau sur le moteur du propulseur d'étrave.

L'alimentation électrique du propulseur d'étrave a été coupée et deux membres d'équipage se sont rendus dans le compartiment pour évaluer la situation.

Du nettoyage électrique a été pulvérisé sur le moteur puis les marins ont quitté le compartiment pour la pause-café. Quelques instants plus tard, l'électricien est retourné seul pour continuer l'intervention sur le moteur du propulseur d'étrave.

Un deuxième marin est arrivé environ 15 minutes plus tard. Il a vu l'électricien étendu dans le compartiment du propulseur d'étrave, le visage vers le sol. Il l'a appelé, mais il n'a pas eu de réponse et a lancé la procédure de secours.

Le capitaine et d'autres marins sont rapidement arrivés sur place.

Le capitaine est descendu vers la victime, qui est restée sans réactions, mais il a dû ressortir en raison d'une forte odeur de produits chimiques.

Dans le même temps, l'équipe d'intervention du navire s'est rassemblée, s'est équipée d'appareils respiratoires et est descendue dans le compartiment du propulseur d'étrave. Il devint alors évident qu'il n'était pas possible d'extraire

l'électricien du compartiment du propulseur d'étrave. Le service de la protection civile locale a donc été appelé à l'aide.

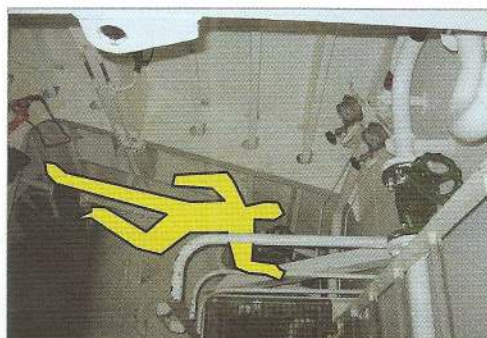
Environ une heure après avoir été découvert inanimé, l'électricien a été extrait du compartiment, mais il a été déclaré mort.

Les éléments du rapport officiel montrent que :

- à l'heure de l'accident, les caractéristiques du compartiment du propulseur d'étrave étaient semblables à celles d'un espace clos sans être déclaré comme tel.
- l'isolement de l'alimentation électrique du compartiment du propulseur d'étrave a eu pour conséquence l'arrêt de la ventilation de cet espace, compromettant l'apport d'air frais à l'intérieur.
- bien que les résultats de l'autopsie n'aient pas été mis à la disposition des enquêteurs, il a été estimé que la cause la plus probable de ce décès est l'asphyxie en raison du manque d'oxygène.

■ Retour d'expérience :

- quelques compartiments, non considérés officiellement comme un espace clos, peuvent présenter les mêmes caractéristiques de dangerosité si certaines conditions sont réunies – particulièrement le manque d'apport d'air frais.
- ne jamais se précipiter dans un compartiment à l'intérieur duquel un membre d'équipage a perdu connaissance. Rassembler l'équipe d'intervention équipée d'appareils respiratoires avant d'y entrer.
- tester les procédures de secours dédiées aux espaces clos sur divers compartiments de votre navire afin de déterminer lesquels seront problématiques.



Textes parus au Journal officiel au 2^e trimestre 2021 (N°29)

Pour obtenir les textes :

www.journal-officiel.gouv.fr ou www.legifrance.gouv.fr

- 
- 
- **Décret n° 2021-456 du 15 avril 2021** portant modification du décret n° 2015-219 du 27 février 2015 relatif à la résolution des litiges individuels entre les marins et leurs employeurs.
Texte NOR : MERT2002536D, publié au JORF n° 0091 du 17 avril 2021.
 - **Décret n° 2021-504 du 26 avril 2021** portant publication des résolutions 2020-I-13 et 2020-I-14 de la commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) relatives au règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), adoptées à Strasbourg le 4 juin 2020 (1).
Texte NOR : EAEJ2110109D, publié au JORF n° 0100 du 28 avril 2021.
 - **Décret n° 2021-603 du 14 mai 2021** instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires à passagers effectuant des trajets internationaux.
Texte NOR : MERT2034071D, publié au JORF n° 0114 du 18 mai 2021.
 - **Décret n° 2021-607 du 18 mai 2021** modifiant le décret n° 2020-1809 du 30 décembre 2020 portant modification des annexes du décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonction à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines et du décret n° 2020-704 du 10 juin 2020 relatif aux garanties financières en cas de décès et d'incapacité de longue durée en cas d'abandon des gens de mer.
Texte NOR : MERT2108024D, publié au JORF n° 0115 du 19 mai 2021.
 - **Arrêté du 18 mai 2021** relatif aux modalités d'organisation pour l'admission dans le cursus de formation initiale des ingénieurs, dans le cursus de formation initiale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart machine et de chef mécanicien 8000 kW et dans le cursus de formation initiale internationale pour l'obtention des diplômes d'officier chef de quart passerelle et capitaine 3000 de l'Ecole nationale supérieure maritime au titre de l'année 2021.
Texte NOR : MERT2112512A, publié au JORF n° 0117 du 21 mai 2021.
 - **Arrêté du 28 mai 2021** modifiant le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.
Texte NOR : TREP2100406A, publié au JORF n° 0124 du 30 mai 2021.
 - **Arrêté du 28 mai 2021** modifiant le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.
Texte NOR : TREP2100410A, publié au JORF n° 0124 du 30 mai 2021.
 - **Arrêté du 31 mai 2021** relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.
Texte NOR : TRAT2114041A, publié au JORF n° 0130 du 6 juin 2021.
 - **Décret n° 2021-734 du 8 juin 2021** portant création de la réserve naturelle nationale de l'archipel des Glorieuses (Terres australes et antarctiques françaises).
Texte NOR : TREL2031574D, publié au JORF n° 0133 du 10 juin 2021.
 - **Arrêté du 15 juin 2021** portant nomination des membres du conseil d'administration de l'Ecole nationale supérieure maritime.
Texte NOR : MERT2116565A, publié au JORF n° 0165 du 18 juillet 2021.

Cherbourg, premier port des Liberty ships en 1944.



Par son emplacement à l'entrée de la Manche, le port de Cherbourg est rapidement devenu l'une des portes des Américains. De la Libération jusqu'à la fin des années 50, le Cotentin va accueillir des centaines d'escales de Liberty ships déchargeant diverses marchandises : de la nourriture, des vêtements, du charbon et même des colis plus encombrants, tels que des locomotives à vapeur, le réseau français étant totalement dévasté. Dans les années 50, les Liberty ships sont de moins en moins nombreux, et dans les années 60, les derniers Liberty ships font escale à Cherbourg.

■ L'arrivée des quatre premiers Liberty ships

Le port de Cherbourg a eu un rôle déterminant et décisif dans le succès des Alliés en Europe. La reconquête de Cherbourg a duré près de trois semaines. Du débarquement sur la plage de la Madeleine à Sainte-Marie-du-Mont (Utah Beach) le 6 juin 1944, les troupes américaines ont libéré la «forteresse de Cherbourg» le 26 juin, après de violents combats dans le Cotentin, notamment à Carentan et Montebourg.

Afin de permettre l'accès au port de Cherbourg, dont la rade était infestée de mines sous-marines déposées par les Allemands, les dragueurs de mines britanniques, canadiens et américains se

sont employés dès le 1er juillet à nettoyer un chenal d'accès dans les passes de la rade. Le déminage de la rade prendra des mois entiers.

Le 16 juillet en milieu de journée, le convoi des quatre premiers cargos du type Liberty ship, partis au matin de la côte anglaise pour traverser la Manche, se présente au poste de contrôle du fort de l'Ouest. Pris en charge par le Forth Major Port, les cargos portant les matricules MT 297, MT 298, MT 295 et MT 303 sont invités à mouiller à l'intérieur de la digue du large, entre le fort Central et le fort de l'Ouest, dans une zone passée au peigne fin par les dragueurs de mines. Pour des raisons de sécurité, ces gros navires ne quitteront pas leur mouillage. Pour l'instant seuls sont autorisés à se déplacer

prudemment sur la rade, en suivant les chenaux délimités par des bouées, les bâtiments de faible tonnage et de petit tirant d'eau, tels que Landing craft tanks (LCT) et Landing craft mechanized (LCM), barges et radeaux, chaloupes et camions amphibies.

Les photos prises par les services américains du Signal Corps nous montrent cet après-





midi-là un LCT, l'US 524, accosté à couple du premier Liberty ship.

Comme les autres bâtiments de sa catégorie ce dernier n'arbore pas son nom sur la coque, et porte son seul numéro de série MT 297, la série MT étant spécialement conçue pour le transport des véhicules et des engins mobiles.

Ce numéro est bien visible, côté bâbord, au sommet de la superstructure près de la cheminée. Selon des sources complémentaires, le nom du navire serait celui de Nathaniel Bacon.

La poupe du Liberty ne comporte aucune inscription, contrairement aux usages de la marine. Elle est surmontée d'une plateforme circulaire équipée d'un canon anti-aérien. Les nombreux et puissants mâts de charge surplombant les panneaux de cale avant et arrière permettent au cargo de se décharger par ses propres moyens. Ils donnent aux Liberty ships leur silhouette très reconnaissable.

Le LCT dispose d'une porte avant conçue pour s'abaisser à l'horizontale lorsqu'il s'accoste face à une grève en pente douce, formant ainsi une rampe qui permet aux véhicules transportés de débarquer par leurs propres moyens. Les LCT peuvent transporter aussi bien dix-huit chars d'assaut que vingt camions ou encore des bulldozers, des engins de terrassement, des grues sur chenilles.

Ici, les grues sur chenilles seront débarquées en premier lieu, elles seront tout à l'heure indispensables pour les opérations de transfert au sol entre les dukws (*) et les camions de transport.

() Les dukws sont des véhicules amphibies destinés à décharger les cargos en l'absence de port. Ils ont très vite pris le surnom de duck (canard). Déplaçant 6 tonnes et demie, longs de 9,50 m, ils disposent de 3 essieux moteurs et d'une hélice marine. Le duck peut transporter 2 à 3 tonnes de matériel divers.*

Seul l'un des plus gros mâts de charge surpuissants, dénommé Jumbo, de 50 tonnes de capacité (le cargo en possède deux de ce type) est apte à soulever les

lourdes grues chenilles. Le LCT, après avoir chargé quatre de ces grues, va gagner, non la nouvelle plage (future « plage Napoléon », car située au bas de la place où figure la célèbre statue de Napoléon), qui, ne se prêtant guère à l'atterrissage des LCT, est réservée aux camions amphibies, mais la base aéronavale toute proche dont le littoral fait l'objet d'un aménagement à cette fin.

Ce jour-là, par un temps très calme, une mer d'huile, une dizaine de dukws chargés d'hommes, s'appêtent à rejoindre à la queue-leu-leu le Nathaniel Bacon. Arrivés le long du bord, ils se succèdent à l'aplomb des mâts de charge. Les approvisionnements et leurs conditionnements sont très divers, depuis les boîtes de conserve, les rations de combat, les médicaments, les pièces de rechange jusqu'aux caisses de cartouches, de roquettes ou d'obus, le plus pratique est de grouper tout cela dans de grands filets, en laissant le soin aux services de l'intendance de faire le tri à l'arrivée aux dépôts. Tandis que le précédent « canard » reçoit sa charge, le suivant est en train de manœuvrer pour lui succéder. Tâche fastidieuse et répétitive avant le long trajet à travers les deux rades, jusqu'au « dukw point number one » de la plage.

A l'autre bout de la chaîne, sur la terre ferme, comme le mentionne le rapport américain « History of the Fourth Major Port », ce fut exactement à 17 h 30 que le premier camion amphibie de la 821st Amphibian Truck Company vint toucher terre sur la « nouvelle plage ». Quelques minutes plus tard, poursuit le rapport « à l'ombre de la statue de Napoléon, la charge fut transférée par une grue chenillée sur un camion de la 3 884e compagnie d'intendance qui la conduisit jusqu'au dépôt du Signal Corps, situé à 9 km de la ville ».

■ La montée en puissance du port de Cherbourg

A partir de l'arrivée des premiers Liberty ships, les événements se bousculent : la montée en puissance du port de Cherbourg, malgré sa carence en équipements et le danger des mines subsistantes, est aussi soudaine que stupéfiante.

En grande rade, la navette des camions amphibies jusqu'aux Liberty ships au mouillage se poursuit sans désespérer depuis le 16 juillet.

Sur la rade, ce ne sont pas moins d'une



quinzaine de navires de tous types, dragueurs, remorqueurs LCT, barges, caboteurs, qui se croisent et s'affairent déjà.

Dès le 19 juillet, à l'extrémité ouest de la grande rade, des niveleuses sont à l'œuvre pour aménager les futures pistes du terrain d'aviation de Querqueville, où les américains comptent faire atterrir au plus vite leurs bimoteurs chargés d'approvisionnements prioritaires à destination du front, apportés jusqu'à Cherbourg par les cargos.

La grande offensive doit débiter à brève échéance, et il faudra en soutenir le rythme, les à-coups et les accélérations.

Dans deux semaines, les premiers postes d'accostage de la digue du Homet seront prêts, avec leurs voies ferrées pour charger directement les wagons de munitions.

Mais ce que personne ne devine encore – mais que les responsables du Fourth Major Port apprendront bientôt – c'est que le transfert des cargaisons à Cherbourg devra continuer non durant quelques semaines, mais pendant les nombreux mois de l'été, de l'automne et de l'hiver suivant.

Le 24 juillet, le général Frank Ross du Quartier général du Forth Major Port avait en effet déclaré : « Il faut que Cherbourg soit en mesure de décharger ses vingt mille tonnes prévues dès la date de D + 100, c'est-à-dire pour le 14 septembre. Aucun autre port, de Bretagne, de Basse-Seine ou d'ailleurs ne pourront prendre le relais ni avant le 14 septembre, ni après. C'est en centaines de kilomètres qu'il faudra raisonner à partir de maintenant, avec les chemins de fer et les convois routiers prioritaires. Dieu sait où en sera le front à la date du 14 septembre : sans doute dans l'est de la France, du moins nous l'espérons. Autrement dit, l'approvisionnement du front à près de huit-cents kilomètres de distance ou davantage, aussi bien par la route que par le rail, repose désormais sur le port de Cherbourg. Nous n'avons pas d'autres choix ».

Par décision du Haut commandement, à

compter du 26 juillet, le Fourth Major Port, compte tenu de l'extension de sa mission, et afin d'aboutir à une meilleure efficacité, fusionnera ses effectifs avec ceux du Twelveth Major Port, pour prendre la dénomination officielle de Port T-410.

■ Des fâcheuses nouvelles

Le 18 juillet, un convoi de navires, accompagné de dragueurs, amenant de Southampton à Cherbourg les 328 et 335 Harbor Craft Companies, s'égare dans la brume et dévie de sa route. Parvenus à proximité des îles Anglo-Normandes, toujours occupées par la Wehrmacht, plusieurs navires sont pris sous le feu des batteries allemandes. Le remorqueur ST 75 est incendié et coulé. Deux dragueurs de mines, criblés d'obus, sont secourus par les escorteurs canadiens qui recueillent les



rescapés.

Le 20 juillet, une sinistre série noire a lieu dans la partie occidentale de la grande rade : successivement, en moins d'une heure, un remorqueur américain, puis une drague anglaise et enfin un chaland et sa cargaison de matériel dont un bulldozer, et un autre petit remorqueur sautent sur trois mines sous-marines et coulent immédiatement.

Le 30 juillet, au cours du dégagement de Saint-Vaast-la-Hougue, le dragueur américain YMS 304 saute sur une mine acoustique et sombre en l'espace d'une minute. A quelques mètres de lui, le YMS 370 est tellement endommagé par trois autres mines qu'il sera retiré du service.

Le mouilleur de bouées britannique Sir Gerant est également atteint par une autre mine acoustique.

Fin juillet, parmi les dragueurs opérant dans le port de Cherbourg, les bâtiments américains ont déjà neutralisé à eux seuls 182 mines sous-marines. Mais il en subsiste des quantités. Les plus vicieuses d'entre elles, à retardement ou à comptage d'impulsions, ne se déclenchent qu'après un nombre donné de passages de navires, et dans certaines conditions bien précises.

■ Le quotidien du «duck driver»

«De la folie pure et simple». Telle était l'appréciation que formulaient les experts commerciaux civils lorsqu'ils eurent connaissance de la prétention de l'armée américaine à décharger le contenu de cargos entiers par des navettes de camions amphibies, de chalands de débarquement et de radeaux. Ils eurent beau représenter les innombrables aléas d'une entreprise aussi insensée, rien n'y fit : l'US Army persista dans son projet, elle n'avait pas le choix.

Il est difficile d'imaginer la disproportion entre la dizaine de milliers de tonnes que représente le contenu de la cale d'un Liberty ship et le modeste camion amphibie d'une capacité de deux tonnes et demie au plus, qui devait constituer, du moins au début, le moyen principal de déchargement.

Ceux-ci devaient parcourir la distance de traversée de huit km aller et retour qui séparaient le mouillage des cargos, entre les filets anti-sous-marins et les balises qui délimitaient les champs de mines, et les principaux points de débarquement des cargaisons maritimes.



Le transbordement s'apparentait plutôt à un exercice d'acrobatie de haute école. Le «canard», ballotté par la houle du large, devait stationner de son mieux le long du grand cargo arrimé à son coffre, tandis que le conducteur du véhicule, dépourvu d'ancrage ou d'amarre, manœuvre sans cesse, enclenchant marche avant sur marche arrière, pour se maintenir sous le mât de charge qui le surplombe d'une quinzaine de mètres.

A bord du Liberty, le winchman manipule ses commandes en aveugle depuis le pont, hors de vue de la petite embarcation sur laquelle il doit déposer sa charge. Il est guidé par le signalman dont les moulinets des bras lui indiquent les manœuvres à effectuer.

Le filet goudronné, chargé de lourdes caisses se balance au gré du roulis, descend et remonte au bout du long câble que déroule le treuil du mât de charge, passe d'un bord à l'autre dans son mouvement pendulaire,

s'accroche parfois. Il est indispensable de le guider avec précision pour que le chargement arrive bien d'aplomb. Une charge mal placée pourrait déséquilibrer le duck et le faire chavirer.

Dès que le vent vient à fraîchir, la houle «forcit», il embarque des paquets de mer, car le bordage dépasse à peine la crête des vagues, la pompe de cale devant fonctionner en permanence, et le moteur ne devait jamais s'arrêter sous peine de couler immédiatement.

La traversée de la rade se fait à petite vitesse, tandis qu'il croise le cortège des autres dukws allant prendre leur chargement à leur tour.

A l'arrivée devant la plage, les ducks en file les uns derrière les autres suivent les balises d'atterrissage, le jour une grande croix de saint André perchée sur un poteau surgissant de l'eau, la nuit, une série de feux clignotants, pour se trouver dans l'axe de la rampe. Après l'enclenchement du crabotage pour passer à la traction terrestre, les six roues motrices entrent en action dans un rugissement furieux du moteur. Suivant les ordres diffusés par le Dukw point number one, ils remontent la plage sur la rampe de béton pour aller décharger leurs cargaisons dans un camion ou un wagon de chemin de fer.

Pour décharger un seul cargo, cette opération s'est déroulée environ «quatre mille cinq cents fois de suite». Or ce furent plusieurs centaines de navires que l'organisation du Port T-410 prit en charge successivement. Cependant, le tonnage qui pouvait être déchargé par les camions amphibies était inexorablement limité. Il fallait disposer aussitôt que possible d'installations d'accostage à quai. Mais jusqu'à la fin du mois d'octobre, le déchargement par embarcations devait excéder le tonnage débarqué sur les quais.

■ Août 1944 : les grands moyens

Début août, les Liberty ships peuvent s'accoster à la digue du Homet. Ils déchargent des caisses d'obus de 105, par stocks de 30 boîtes, soit 60 obus. La digue du Homet deviendra vite le site préférentiel de déchargement des munitions de gros calibre.

Au cours de la première quinzaine d'août, l'organisation rationnelle du déchargement

des Liberty ships par les navettes n'a cessé d'accomplir des progrès. La possibilité de rapprocher graduellement les cargos d'approvisionnement de la plage a contribué à raccourcir le trajet des dukws à travers la double rade, mais on pouvait le permettre seulement pour un ou deux Liberty à la fois, en raison de l'encombrement croissant de l'espace portuaire – comme c'est le cas d'un cargo qui parvint jusqu'en petite rade – mais ce cas était exceptionnel, car la priorité du passage était réservé aux transports de matériel ferroviaire ou de munitions qui devaient accéder au Homet.

L'un des gros écueils qui subsistait était celui du double transbordement inévitable entre cargo et camion amphibie, puis de ce dernier au camion routier. Le remède auquel on recourut dès que possible fut le prolongement de la voie ferrée du quai Alexandre III jusqu'à la place Napoléon en suivant le quai de Caligny. C'est dans cette perspective qu'un quai bétonné de chargement direct des wagons est déjà en cours d'édification.

En attendant l'achèvement de la darse des Mielles, c'est le bassin du Commerce qui continue de recevoir les barges chargées provenant des Liberty ships au mouillage en Grande rade.

Elles amènent à quai les marchandises les plus diverses : vivres, médicaments, munitions légères, pièces détachées pour véhicules, une partie du charbon, et surtout du bois de charpente en quantité.

Toutes les sources d'approvisionnement sont mises à contribution pour trouver l'énorme quantité de bois d'œuvre nécessaire à la reconstitution du port de Cherbourg : fournitures civiles, stocks allemands récupérés, approvisionnement britanniques assurent la moitié des besoins. Venant directement des Etats-Unis, les Liberty ships apportent le reste, débarqué sur rade par des barges radeaux automoteurs rhino ferries.

■ Réaliser l'inconcevable

«The difficult we do immediately, the impossible takes a little longer»

Le 4 septembre (D + 90) : à Cherbourg, 48 000 tonnes d'approvisionnements ont été déchargées par les navettes de camions amphibies, 113 000 t par les cargos à quai, 163 000 t par les barges et rhino ferries opérant en rade.

Le 7 septembre (D + 93) : les Liberty ships



accostent enfin aux premiers bassins de l'arsenal dégagés de leurs épaves et de leurs mines.

Débarquement à Cherbourg du premier contingent important de 23 000 hommes de troupe arrivant directement des Etats-Unis ; faute de quais disponibles, ils sont mis à terre par allèges et bâtiments de service, landing craft tanks et radeaux.

Le 14 septembre (D + 100) : le chiffre requis de 20 000 t journalières débarquées, fixé par principe à l'objectif D + 100, est en voie d'être atteint.

Le 16 septembre (D + 102) : il faut toujours plus de bois pour réhabiliter sommairement les installations portuaires de Cherbourg et mettre en service de nouvelles longueurs de quais. Après le bois français épuisé, puis le bois flotté de Grande-Bretagne insuffisant, on doit faire appel à l'Office canadien des Forêts. Une seule solution, celle des Liberty ships, qui continuent leurs navettes à travers l'Atlantique.

Le 17 septembre (D + 103) : le 9^e dragueur de mine depuis la libération du port, saute sur une mine dans la rade de Cherbourg.

Le 21 septembre (D + 107) : dans le bassin Charles X de l'arsenal, un ponton rhino ferry, mis en place le long du quai incliné par l'un des bataillons de Constructions portuaires de l'armée américaine, permet au premier Liberty ship de décharger sa cargaison.

Le 15 octobre (D + 131) : nouveau record : le tonnage journalier de Cherbourg s'établit désormais à 22 500 t débarquées.

Le 30 octobre (D + 145) : la darse transatlantique de la gare maritime s'ouvre entièrement au trafic. Ses 10 postes à quai pour Liberty ships sont desservies par voies ferrées. Le 1^{er} novembre (D + 148) : deux postes d'accostage pour Liberty ships sont créés dans la forme du Homet.

Le 30 novembre (D + 177) : avec un total de 133 postes à quai opérationnels, Cherbourg assure désormais un total mensuel de 541 420 t, chiffre de plus du double de celui de New-York en temps de paix. La capacité portuaire de Cherbourg de l'avant-guerre a été multipliée par vingt-cinq, en dépit des

moyens de fortune. Cherbourg est devenu le plus grand port mondial jamais exploité pour des besoins militaires.

Au total, 1 411 637 t de marchandises ont été déchargées à Cherbourg, dont 1 003 345 t d'approvisionnements généraux, 309 539 t de matériel ferroviaire (85 % du matériel ferroviaire débarqué en Europe ont transité par Cherbourg) et 98 753 t de charbon (utilisé principalement pour alimenter les locomotives).

Parmi le total de ces marchandises, 173 283 t ont été débarquées par camions amphibies, 786 387 t par les cargos à quai, 452 017 t par barges et autres moyens.

On estime à plus de 700, au total, le nombre de civils français qui travaillèrent, durant pratiquement une année, au sein ou aux côtés des bataillons portuaires en service dans le port de Cherbourg. En comptant ceux qui œuvrèrent dans les différents services publics ou administratifs, le nombre de travailleurs civils volontaires dépassa le millier, soit plus du cinquième de la population présente à Cherbourg lors de sa libération en juin 1944.

Le 8 mai 1945, la capitulation sans condition de l'Allemagne est célébrée dans la liesse.

Le 18 mai, arrivée dans la darse transatlantique du Liberty ship «Joshua Slocum», affrété par la compagnie américaine Smith and Johnson, dont le chargement est entièrement destiné à la population civile. Il apporte notamment 5 000 t de fer et de tôles, 90 baraquements de bois préfabriqués, destinés aux villes de Saint-Lô et de Caen, 800 t de carton bitumé, 6 000 balles de laine et... 500 t de tabac brut. Le capitaine George Gitskin, commandant le Joshua Slocum, sera reçu le 23 mai à la Chambre de commerce.

Le 24 mai, arrivée d'un deuxième Liberty, le «King Stephen», à la cargaison également destinée aux besoins civils. Il apporte 20 camions, 93 t de sacs de jute, 52 t de produits pharmaceutiques, 275 t de papier journal, 254 t de papier goudronné, 4 138 t d'acier, 100 baraquements de bois préfabriqués, 800 t de laine, 174 t de papier.

Le 28 mai, le port de Cherbourg est officiellement rendu à la France, en attendant une cérémonie officielle de remise qui aura lieu plus tard. Le capitaine de vaisseau Pierre de Robien, commandant la Première région maritime et faisant fonction de préfet maritime, fait hisser le drapeau tricolore sur le fort de l'Ouest.

A cette date, le port de commerce dispose

de 2 230 mètres de quais en eau profonde rendus opérationnels, au lieu de 1 400 m en 1938. Ils comportent dix postes à quai pour gros cargos du type Liberty ships ou Victory ships, dont quatre au quai de France face ouest et deux au quai de Normandie face est. Cinq postes à quai pour gros cargos de même type sont disponibles le long de la digue du Homet. A cela s'ajoutent les 900 mètres du quai du bassin du Commerce offrant six postes à quai, dont quatre sont dotés de grues sur portique.

L'outillage, presque entièrement américain, fut cédé avec les installations portuaires.

Le 14 octobre, eut lieu la cérémonie de remise officielle du port de Cherbourg à la France. Les autorités américaines avaient voulu donner un relief particulier à «leur cérémonie à l'occasion du retour du port de Cherbourg à ses donateurs français». Les responsables n'auraient pu trouver d'emplacement plus symbolique que celui du nouveau quai de France au plancher

de bois improvisé, création de leurs unités du Génie l'année précédente, avec comme décor de fond les derniers Liberty amarrés au quai de Normandie. Le général Eisenhower, commandant suprême allié était représenté par le Commanding General of the successor command, Theater Service Forces, European Theater. Le gouvernement français avait délégué le directeur général des ports maritimes de France, représentant le ministère des Travaux publics et des Transports. Des milliers de Cherbourgeois assistaient à cette manifestation publique marquée par les allocutions des autorités françaises et américaines.

Les Liberty ships ont été construits en grande série pour compenser les pertes de tonnage infligées par les sous-marins allemands. 2 751 exemplaires ont été mis en chantier entre 1941 et 1945.

Le débarquement en Normandie mit en œuvre une gigantesque armada de navires de guerre, mais aussi de navires de

commerce. La participation de ces centaines de transports, notamment des Liberty ships, fut un élément essentiel pour la victoire des Alliés.

Du 27 juin 1944 au 30 septembre 1945, 482 Liberty ships ont fait escale à Cherbourg, dont les marchandises ont été déchargées par barges, radeaux, camions amphibies et à quai.

Les Liberty ships ont eu un rôle capital dans l'approvisionnement du port de Cherbourg en assurant l'essentiel du ravitaillement qui a suivi les troupes alliées dans la percée à partir de la Normandie vers le Nord et l'Est de la France au cours de l'automne 1944.

René TYL
membre de l'AFCAN

Sources :
Cherbourg, port de la liberté dans la bataille de Normandie » Robert Lerouillois, chez Isoete 2009

«Soleil Royal», ou le prestige sur mer du royaume de France.

Deuxième partie

Sous l'ancien régime, notre marine a connu trois beaux vaisseaux qui portèrent le nom de «Soleil Royal».

Les deux premiers sous le règne de Louis XIV ; le troisième sous celui de Louis XV.

■ Le deuxième «Soleil Royal» 1692 - 1713.

Au lendemain du malheureux épisode de la Hougue pour nos armes navales, l'arsenal de Brest lançait en novembre 1692 un nouveau grand vaisseau à trois ponts qui devait à l'origine porter le nom «Foudroyant». La construction du vaisseau avait été confiée à Etienne Hubac, (le fils de Laurent Hubac) qui incorpora dans la conception de cette unité les enseignements tirés des mises au point effectuées sur les grands vaisseaux prédécesseurs dont le «Soleil Royal».

Les dimensions assignées au vaisseau étaient pratiquement les mêmes que celles du «Soleil Royal» pour également porter 104 canons et être servi par un équipage de 950 hommes. Cette similitude fit que Versailles décida de faire renaître le glorieux «Soleil Royal» de Monsieur de Tourville en faisant porter ce nom prestigieux à la poupe du nouveau vaisseau en mars 1693.

Ainsi ce deuxième «Soleil Royal» placé sous le commandement du marquis de Langeron combattit à la bataille de Velez-Malaga le 24 août 1704.

Le bâtiment sert au Levant et subit le sort des événements. Se trouvant à Toulon en

1707 lors du siège de la place par la flotte anglaise, il est sabordé ! (on a dit submergé) pour le protéger des bombardements de la flotte ennemie. Il est renfloué après le siège, puis longtemps inactif à Toulon il est rayé des listes en 1713.

■ Le troisième «Soleil Royal» 1749 - 1759.

Dans la première moitié des années 1700, le souvenir de la marine prestigieuse du Roi-Soleil demeurait très présent dans les sphères du monde naval, chez les marins comme chez les constructeurs. De très



importants progrès commençaient à se concrétiser dans l'art de concevoir les vaisseaux grâce en particulier aux travaux scientifiques impulsés par notre éminent savant compatriote croisicais Pierre Bouguer. Progressivement les plans des vaisseaux s'élaboraient de façon moins empirique en faisant usage des méthodes mathématiques préconisées par Bouguer. Ces progrès allaient servir la construction des nouvelles unités composant la flotte du roi Louis XV.

Versailles décida la construction d'un nouveau «*Soleil Royal*». Ce fut Jacques Luc Coulomb qui en dressa les plans. Le vaisseau était plus long (59,11 m) et plus large (15,59) que ses deux prédécesseurs du même nom. Contrairement à ceux-ci il ne possédait que deux ponts pour porter une artillerie de 80 canons mais dont les calibres lui conféraient une puissance de feu équivalente, sinon supérieure. C'étaient des canons de prestige, en bronze et décorés comme il convenait pour doter un navire amiral. A cette fin, l'on sortit des parcs d'artillerie les prestigieux canons de 24 qui avaient servi sur le premier «*Soleil Royal*» et dont nous sommes devenus les fidèles gardiens de l'unique rescapé de ceux-ci exposé dans le jardin de l'hôtel de

ville du Croisic.

Le vaisseau est construit à Brest. Il est lancé en 1749. Quoique plus sobres, les décorations de poupe demeurent un chef d'œuvre de sculpture rehaussé par des peintures faisant éclater l'or, le bleu de France et la pourpre héraldique.

Et voici que le sort de ce troisième «*Soleil Royal*» se trouva lié à l'issue dramatique de la bataille des Cardinaux à laquelle l'histoire du Croisic est associée.

■ Un aspect méconnu du combat naval des Cardinaux.

(Ou les rencontres malheureuses de l'amiral Hubert de Brienne de Conflans, maréchal de France avec l'amiral britannique Sir Edward Hawke.)

Un des aspects méconnus du combat naval des Cardinaux et qui se rapporte à l'attitude de l'amiral français Hubert de Brienne de Conflans mérite d'être rappelé.

Sa décision de conduire son vaisseau amiral le «*Soleil Royal*» à la côte devant l'ennemi, pour le faire évacuer sans combattre puis détruire par le feu, est difficilement compréhensible de la part d'un homme présentant d'éminents états

de service et qui venait encore de faire preuve de courage dans le rude combat qui s'interrompait à la nuit tombante et tempétueuse du 20 novembre 1759.

Cette nuit du 20 au 21 novembre n'apporta aucun répit aux hommes exténués par une journée de combat, autant contre l'ennemi que contre les éléments déchaînés sévissant sur ces parages dangereux.

Dans les deux escadres les bâtiments avariés connurent des moments difficiles dans leur précarité de mouillage forain. Les équipages œuvraient pour le colmatage de fortune des brèches créées par les boulets, le pompage, la reconstitution de parties de gréement où cela demeurerait possible, le recalage des pièces d'artillerie sur leurs affûts et tout ceci sous les râles des blessés et des mourants.

Les deux amiraux, le français, le maréchal de Conflans sur le «*Soleil Royal*» et l'anglais, Sir Edward Hawke sur le «*Royal Georges*» se faisaient présenter les rapports sur la situation générale ; celle de leurs propres forces et celle perçue chez l'adversaire.

Du côté français on déplorait cruellement les pertes accidentelles par chavirement du «*Thésée*» et du «*Superbe*»(1). Le «*Formidable*», réduit à l'état de ponton

après un combat héroïque avait été pris par l'ennemi. Le «Héros» se trouvait quasiment démâté et fortement avarié de son combat. Le «Juste», gravement avarié, a été aperçu doublant la pointe du Croisic pour donner au sud.

Pour le reste de la flotte la situation est très confuse. Certains vaisseaux ont donné en fond de baie de la Vilaine, d'autres ont été vus tirer au large.

Des capitaines et des officiers expérimentés manquent cruellement, tués ou disparus. Ainsi Monsieur de Kersaint de Coetnempren montant le «Thésée», Monsieur de Montalais le «Superbe», Monsieur Saint-André du Verger, montant le «Formidable», tué auprès du jeune Monsieur de la Pérouse, blessé, qui a dû remettre son sabre au Capitaine Speke de la «Resolution». Monsieur de Saint Alouarn agonise sur le «Juste»(2), son frère, le chevalier de Rosmadec, n'est plus !

Dès lors, comment espérer recomposer une force cohérente dans l'état actuel des choses et dans ces conditions de temps aussi épouvantables ?

Nos matelots sont courageux, ils l'ont prouvé mais ils sont encore inexpérimentés dans leur grande majorité.

Du côté anglais on déplore la perte du vaisseau «Resolution», échoué définitivement sur le banc du Four après avoir amariné le «Formidable». Sur les autres vaisseaux on fait état de très nombreuses et parfois de très sérieuses avaries. Les hommes sont épuisés mais le moral reste bon malgré une situation dans des eaux resserrées, mal connues et dangereuses.

D'un côté comme de l'autre, il fallait attendre le jour pour juger des choses et prendre un parti.

Lorsque le jour pointa, les deux amiraux s'aperçurent qu'ils avaient mouillé à quelques encablures l'un de l'autre!

Conflans constata immédiatement que son vaisseau, à l'inverse de celui de Hawke, se trouvait isolé de sa flotte. Seul le «Héros» en piètre état se trouvait proche.

Voici que le sort des armes plaçait une nouvelle fois les deux amiraux face à face depuis ce mois de mai 1747 où la frégate française la «Renommée», qui portait vers Saint-Domingue son nouveau gouverneur général l'amiral Hubert de Brienne de Conflans, fut attaquée par une frégate et un vaisseau de ligne de l'escadre de Edward Hawke.

Au bout d'un long combat, sans gloire pour les Anglais en raison de la disproportion

des forces, le bâtiment français, après avoir gravement endommagé la frégate et le vaisseau anglais, dut amener son pavillon. Conflans, blessé, dut remettre son sabre à Hawke et fut fait prisonnier. Il ne sera libéré qu'en 1748 après la signature du traité d'Aix la Chapelle. Le sentiment d'amertume de Conflans était d'autant plus vif que la «Renommée» était alors commandée par François de Saint Alouarn, le glorieux capitaine du «Juste». Conflans venait d'apprendre avec douleur l'agonie de son ami ainsi que la mort de son jeune frère Rosmadec qui était aussi sur la «Renommée». Les trois hommes avaient connu le même sort de captivité sous le joug de l'amirauté anglaise.

Conflans ne pouvait pas admettre de retrouver une pareille situation personnelle devant Hawke, quel que fut l'héroïsme de son équipage à s'engager dans un combat sans merci dont l'issue malheureuse pour nos armes ne faisait pas douter en raison, une fois encore, de la disproportion des forces. L'amiral anglais pouvait compter sur l'appui direct de ses vaisseaux entourant le «Royal Georges» alors que de notre côté le «Héros» était trop meurtri pour assurer un appui feu significatif. Le «Soleil Royal» n'était pas exempt lui aussi de sérieuses blessures subies lors du combat de la veille. Il eût fallu que l'amiral anglais fut aussi isolé que le français pour connaître un combat singulier entre les deux vaisseaux amiraux. Mais là, l'Histoire ne le permit pas ! La stratégie de Hawke visait à se rendre maître de la personne du Maréchal de France et du vaisseau de prestige qu'il montait, Le «Soleil Royal» ; car ce vaisseau, particulièrement soigné dans son architecture et sa décoration pour rappeler son glorieux aîné(3) monté par Monsieur de Tourville sous le Roi-Soleil, incarnait directement la personne du roi de France sur mer. Sa figure de proue était sculptée à l'effigie de Louis XV. Il portait à sa seconde batterie des pièces de bronze de 24, dont un exemplaire orne le jardin de notre Hôtel de Ville, véritable œuvre d'art fondue à Toulon en 1670 et qui avait armé le premier «Soleil Royal» lors du combat de la Hougue en 1692.

Conflans savait que si le sort venait à lui faire perdre la vie durant le combat, la capture du vaisseau et de ses prestigieux canons n'en demeurerait pas moins un affront inacceptable fait à la personne du roi, au prix du sacrifice vain de nombreuses vies de ses marins ou de leur mise en captivité préjudiciable à la marine royale

déjà peu avantagée de son état à cette époque.

On peut penser, en cette circonstance, que Conflans eut peut-être l'esprit traversé par la tentation d'aborder le «Royal Georges» pour faire exploser son vaisseau contre lui et l'entraîner dans sa perte. Mais cette option extrême sacrifiait dans la gloire des vies précieuses de marins. Si cette option fût, il la rejeta en conscience de chrétien et parce que contraire à l'intérêt de notre marine. Il prit alors la décision de mener son vaisseau, ainsi que le «Héros», pavillon haut, à l'échouement à l'entrée du Croisic à portée des batteries côtières pour dissuader l'ennemi d'approcher.

Devinant la manœuvre, Hawke commanda à l'«Essex» de barrer la route aux deux vaisseaux.

Le capitaine de l'«Essex», O' Bryen, comprit par erreur que les signaux qui lui étaient adressés lui enjoignaient de porter secours aux marins anglais et français rescapés et toujours réfugiés à bord de la «Resolution» dont la coque se déliait pour devenir une épave. Le tintement désespéré de sa cloche(4), porté par le vent, dut se faire entendre sur la rade. En accomplissant cet ordre, l'«Essex» vint donner accidentellement sur le banc du Four et il s'y perdit à son tour !

L'échouement volontaire des deux vaisseaux français privait Hawke de leur prise aussi l'amiral anglais décida-t-il de les détruire comme nous l'apprenons sous sa plume : *«Le vent s'étant un peu apaisé le 22, je détachai le «Portland», le «Chatam» et la «Vengeance» pour détruire le «Soleil Royal» et le «Héros». A l'approche de nos vaisseaux les Français mirent le feu au premier et brûlèrent aussi l'autre. »*

Pour éviter de voir le «Soleil Royal» et le «Héros» périr de la main de l'ennemi et y prélever des trophées, Conflans commanda donc, certainement la mort dans l'âme, qu'on les brûlât !

Ainsi, à près de 70 ans d'intervalle, l'histoire se répétait. Le «Soleil Royal» monté par Conflans faisait côte comme celui monté par Tourville, encore que ce dernier vaisseau périt en combattant farouchement alors qu'échoué il subissait l'ultime assaut d'un brûlot qui le fit exploser.

A terre, Conflans trouva écho auprès du gouverneur de la place du Croisic, le marquis de Broc pour mettre la place en défense et porter des coups aux Anglais dans leurs tentatives d'approche. Ce

dont les Croisicais s'acquittèrent avec courage et dévouement lorsque des chaloupes détachées des bâtiments anglais s'approchèrent des épaves. Le marquis de Broc dut aussi organiser dans le même temps le cantonnement temporaire des deux équipages, soit encore près de 1 500 hommes dont de nombreux blessés à soigner. A cette fin, les vaisseaux furent déchargés par priorité de leurs provisions de bouche.

Les anglais ne retirèrent comme consolation que le fait d'avoir pu prélever sur l'épave

du «*Soleil Royal*» la sculpture à l'effigie de Louis XV et quelques petites pièces des hauts.

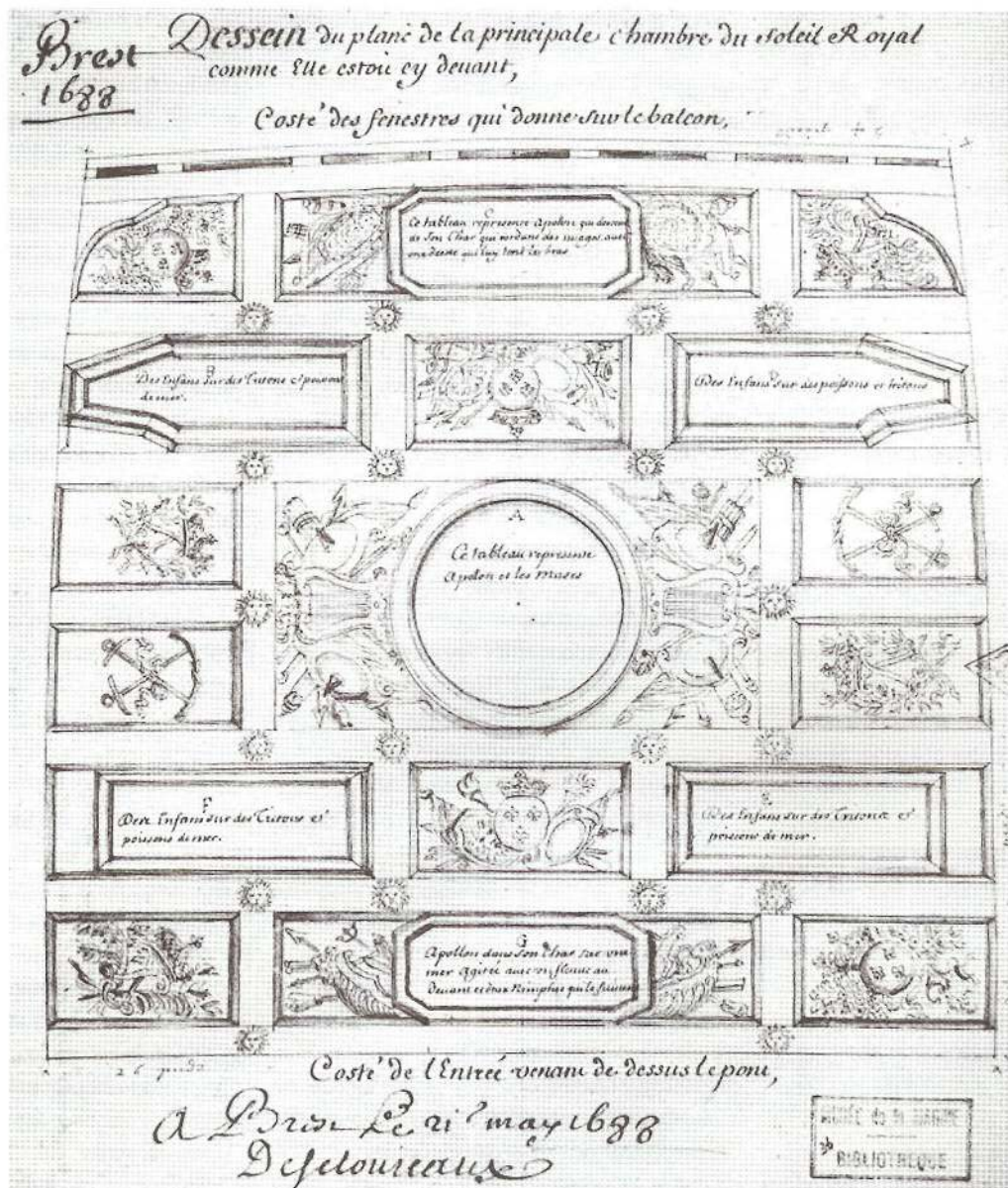
L'Histoire nous laisse des rapports flous sur le «procès» fait à Conflans pour la défaite des Cardinaux. Il n'y eut pas de conseil de guerre et il ne subit aucune condamnation sauf à être déclaré persona non grata à la cour et à devoir se retirer sur ses terres.

Il fut assez maladroit dans ses arguments de défense et souligna trop la prétendue insuffisance de compétence de ses

subordonnés pour atténuer sa responsabilité alors que dans la réalité ce fut l'état d'organisation fort dégradé de la marine à cette époque, qui lui porta grandement préjudice.

Il fut sans doute trop facilement et assez injustement victime de sarcasmes qui entachèrent la fin de sa vie.

Christian Cabellic
Août 2016



Notes

1. La maquette du «Superbe» est exposée dans la salle des élus de l'hôtel de ville du Croisic.
2. L'état du bâtiment ne lui permit pas de manœuvrer correctement pour se réfugier sous Saint-Nazaire.
3. Le bâtiment s'échoua sur un banc à proximité de la côte, ce qui causa sa perte définitive entraînant dans la noyade de nombreux marins. François de Saint Alouarn mourut dans le canot qui tentait de le ramener à terre. Des canons du «Juste» ont été repêchés. Ils sont exposés dans la cour du château des ducs à Nantes. Deux d'entre eux ont été confiés au Croisic. Ils sont placés sur le rond-point de l'entrée de ville.
4. La maquette de ce premier «Soleil Royal» est exposée à l'entrée de la salle du conseil de l'hôtel de ville du Croisic. Il s'agit selon toute vraisemblance de la cloche récupérée par des plongeurs sur le lieu de l'épave et qui sera exposée à l'hôtel de ville après son traitement de conservation. (Voir la délibération N°17 de la séance du conseil municipal du 16 mai 2014)
5. Le document ci-dessous définit la décoration du plafond de la grande chambre du premier «Soleil Royal», lors de la refonte du bâtiment en 1688. Vous constaterez que le plafond de la grande chambre (salle du Soleil Royal) de notre vaisseau «Hôtel de Ville» en diffère largement !

Diélette, une mine sous la mer

En août 1956, j'embarquais comme radio sur le m/s NÉRÉE, capitaine Thomas, dit « Le Grand Thomas », après un très court passage de huit jours comme élève sur le s/s DANAÉ avec un voyage de «brûlé» Caen-Dordrecht-R'dam-Caen.

Après deux ou trois rotations sur Flixborough, avec retour par R'dam, la «Navale» nous envoya charger du minerai de fer à Diélette à destination de Cardiff.

Je me souviens de ce voyage : la prise des coffres sous l'arrivée du téléphérique, les deux grosses chaloupes des lamaneurs, le moteur toujours prêt à être lancé, les bennes suspendues sur plusieurs centaines de mètres, les manœuvres pour présenter les cales sous les goulottes par lesquelles dévalait le minerai, le petit tas laissé en fond de cale.



Un «fer à repasser» Aristée ou Nérée, amarré sur les coffres, en chargement à Diélette

On avait fini le chargement, on larguait tout, en avant doucement, une petite houle balançait un NÉRÉE bien bas sur l'eau. Un petit coup du cul du bateau ? Une légère embarquée ? Un bruit venant des hauts, des morceaux métalliques qui tombent sur l'aileron ; c'est l'antenne du radar, un Decca-SFR 501, placée en abord, à tribord, sur le portique arrière, qui a touché probablement une poutrelle saillante de la plate-forme de chargement.

Il n'y a pas grand-chose à faire : l'envelopper avec un morceau de prélat, l'assurer avec quelques tours de ligne, et en route sur Cardiff, en espérant un temps clair et clément. Il le fut, ce qui me permit de démonter et descendre ce qui restait

accroché, protéger les sorties des câbles électriques.

Quand nous revînmes à Caen pour charger au Nouveau Bassin un lot pour Flixborough - 15 pieds 6 pouces -, Saint-Jore, de la C.R.M., nous attendait avec une antenne toute neuve, que nous montâmes dans la journée.

Cela me valut ma première prime de fin d'année de 5 000 (anciens) francs, une faveur, avant que ne s'applique, en 1970, le 13^e mois pour tous.

■ L'ORIGINE DE LA MINE DE DIÉLETTE

Des navigateurs s'étaient aperçus dans les

temps lointains que leur compas, dans les parages du port de Diélette, présentait des déviations, dues à la présence probable de masses ferreuses.

En 1856, des ingénieurs des Mines reconnaissent sur l'estran, juste sous la pointe de Guerfa, des affleurements de filons de minerai de fer, qu'ils reconnaissent comme riche. En 1857, la société des Forges de Denain & Anzin, associée à la société La Providence de Hautmont & de Montataire, obtient un permis d'exploitation, avec l'obligation de prospecter jusqu'à moins 40 mètres.

En 1859, M. Bérard, ingénieur à Cherbourg, se substitue aux sociétés du Nord. Afin de prospecter, il fait creuser, au

bas de la falaise, là où apparaît du minerai, visible à la basse mer, un puits couronné d'un cylindre en fonte, de fort diamètre, formant cuvelage, fermé hermétiquement par une tôle en acier. Un tuyau de belle hauteur, jamais couvert par la mer, permet de l'aérer. La tôle fermée, les mineurs peuvent continuer à travailler, même à la pleine mer ; on évacue le minerai à marée basse. On imagine les conditions de travail ! La production fut infime, on dit 150 tonnes.

En 1865, ayant démontré la viabilité de l'exploitation de la mine, il obtient sa concession et

est autorisé à créer un dépôt de 6 300 m² pour stocker le minerai. Celui-ci pour l'instant ne peut être évacué que par des wagonnets, sur une voie étroite qui rejoint le port de Diélette où il est chargé sur des petits caboteurs : bricks ou goélettes. On sait que la mine périclité très vite.

En 1877, elle est reprise par la société anonyme des Mines de Diélette, qui comprend quelques intérêts anglais. Le puits d'extraction est transporté à l'anse Guerfa, puis à la pointe de la Cabotière où l'on creuse un puits de 90 mètres dans le granite. Un travail immense, mais les espoirs le sont aussi, car l'on compte pas moins de six affleurements de minerai sur le platier, sans compter les couches qu'on supposait trouver plus au large, sous la mer.

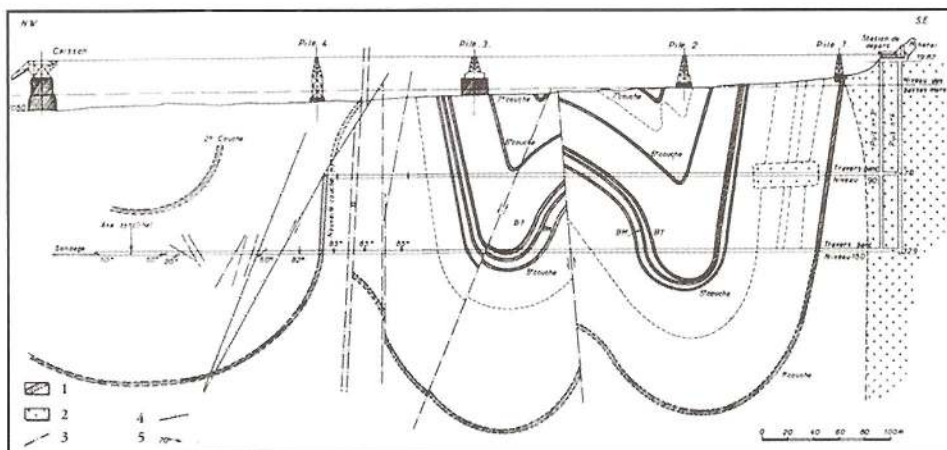
En 1884 la S.A. des Mines de Diélette est remplacée par les Mines de la Manche, qui ferme en 1892. Il semble que le problème soit encore celui de l'évacuation du minerai.

■ PROFIL DE LA MINE DE DIÉLETTE

Pour visualiser, expliquer les défis auxquels sont confrontées les sociétés qui exploitent la mine, il faut se référer à la distribution des couches de minerai.

Elles se présentent comme des vagues de magnétite, aux flancs escarpés, quasiment à la verticale, relativement rapprochées dans la zone exploitée, coupées par des failles.

Plan de la mine de Diélette montrant en particulier la disposition des couches de minerai. On voit pourquoi l'exploitation du site a été aussi difficile : d'abord creuser deux puits d'accès dans 130 mètres de granite, puis les travers et enfin travailler des veines de minerai très pentues ou quasiment verticales, ce qui interdit l'usage



de gros moyens mécaniques.

On voit qu'en dessous de 130 mètres et au-delà d'une distance de 500 mètres à partir du puits, les couches se font plus distantes, donc l'exploitation n'est plus rentable.

- 1) couche de minerai (en noir)
- 2) granit
- 3) faille directionnelle
- 4) faille transversale
- 5) pendage

Sur le plan on compte six strates, peut-être sept, descendant jusqu'à moins 130 mètres. Au-delà de la zone, elles semblent plus espacées, donc moins rentables. Elles ont une épaisseur de 2 mètres 50 à 4 mètres, parfois 10 à certains endroits.

Ce n'est guère une configuration facile pour travailler avec de gros excavateurs mécaniques. Pour atteindre les couches, il faut descendre par un puits profond et à partir de celui-ci établir des galeries horizontales, ou travers, s'étendant sur toute la largeur de la mine. On attaque les veines de minerai du bas vers le haut, en agrandissant la cavité, pour le faire descendre par gravité dans le travers, par lequel il est évacué par wagonnets sur voies étroites, jusqu'au puits et à l'ascenseur.

Les ébranlements des coups de mine, induisent des failles dans la roche, le plafond des veines, où elles sont proches du sol marin, se fissure. De gros ruissellements d'eau de mer font que la mine serait envahie si on ne pompait en permanence.

Pour qu'elle devienne un projet industriel, il faudra de gros moyens, que seuls une société ou un homme, disposant de gros capitaux, seront capables de mener à bout.

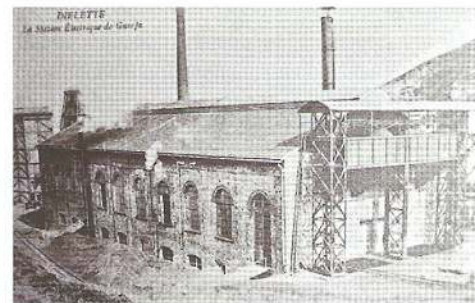
■ L'ENTRÉE DE THYSSEN

En 1907, après quinze ans d'abandon, la société des Mines et Carrières de Flamanville reprend l'affaire. Derrière ce nom bien local se cache un repreneur

d'une autre envergure que les précédents : le baron Fritz Thyssen, de la famille des maîtres de forges de la Ruhr, parent d'August Thyssen, celui qui a acheté, par ses sociétés ou des commandités, plusieurs mines de fer du Calvados et s'apprête à construire à Caen les Hauts Fourneaux. Il prend 84% des actions de la société.

Les réserves de minerai sont estimées à 30 millions de tonnes. Il ambitionne d'en produire 200 000 à 300 000 par an.

Pour cela, il met de gros moyens en place, avec des investissements colossaux : une usine électrique avec deux turboalternateurs à vapeur, d'une puissance unitaire de 1 000 kW, sous 650 Volts ; ils alimenteront les ascenseurs, les pompes, les compresseurs d'air...



L'usine électrique avec les deux turboalternateurs de 1 000 KW



La «cantine» où sont logés les mineurs

Un chevalement en béton avec un ascenseur permet à deux berlines de descendre dans le granite sur 130 mètres pour le puits

principal. Par un puits de secours, on amène l'air comprimé, les colonnes des pompes d'épuisement et il permet d'évacuer le personnel en cas d'urgence.

F. Thyssen propose également de créer une ligne ferrée jusqu'à la gare de Couville pour acheminer le minerai vers Cherbourg.

Pour mener à bien son projet, il fait venir d'Allemagne des ingénieurs et des techniciens. Les mineurs et les ouvriers, près de 450, sont pour les deux tiers des Français du Nord, du Pas-de-Calais et des bassins houillers du centre de la France et pour un tiers des étrangers, en particulier des Espagnols.

Cette main-d'œuvre n'est pas sans poser un problème dans une région agricole, peu industrielle ou ouvrière.

Les bagarres sont fréquentes entre Français et étrangers, des morts sont à déplorer.

Et il faut loger tout ce monde : ingénieurs et ouvriers.

Après avoir loué les quinze chambres des hôtels de Diélette, mesure insuffisante en face des besoins, Fritz Thyssen fait construire une pension-cantine où il loge et nourrit, avec de bonnes conditions d'hygiène, pour 2 francs 50 par jour, moins cher que partout ailleurs. Mais le régime est « sec », pas de vente ni de vin ni d'alcools. L'accueil fait par les ouvriers n'est guère enthousiaste, à peine 30 places occupées sur les 100 offertes. Le paternalisme patronal rhénan trouve ici sa limite.

En ce qui concerne le problème des infiltrations d'eau de mer, un rapport de l'ingénieur des Mines, chargé du suivi des travaux et de la réception des installations, signale toujours ce problème. Il préconise des injections de ciment dans les failles. Il signale aussi que les durées de travail et de repos des mineurs ne sont pas observées et enjoint fortement la société à y veiller.

En 1914, à la déclaration de la Grande Guerre, les travaux ne sont pas encore entièrement terminés et on a juste pu charger un seul vapeur.

■ LA MINE ET LES ALLEMANDS

La présence d'ingénieurs et techniciens allemands, la mine passée dans les mains d'un magnat de l'industrie allemande, soulève des mouvements divers dans le pays, soit localement, soit nationalement. Ainsi en 1913, le « Journal de Valognes », journal patriote, parle d'un « Cotentin allemand », évoque la possibilité de la construction d'un « Gibraltar allemand »,

destiné à contrôler la Manche et servir de base à des sous-marins.

Léon Daudet, le polémiste droitier et nationaliste, va dans le même sens en désignant la construction du wharf comme la première phase de l'édification du port en eau profonde d'une base allemande.

Jaurès s'en mêle en écrivant dans l'« Humanité » contre l'accaparement des richesses françaises par le « grand capital allemand ».

En 1914, après la déclaration de guerre, la mine est mise sous séquestre et gardée par des militaires. Les saisies effectuées dans le bureau du directeur démontrent que les fantasmes énoncés ci-devant ne reposaient sur rien de sérieux, et que seule l'extraction du minerai de fer était le but de l'acquisition de la mine.

De plus, elle a fourni du travail !

■ LA MINE ENTRE LES DEUX GUERRES

Après l'Armistice de 1918, il faut d'abord régler la mise sous séquestre des biens allemands.

En 1927, le puits, envahi par la mer, est rouvert après l'épuisement des eaux et d'importants travaux.

En 1928, on signale que l'installation d'un quai de chargement en mer échoue. Le caisson préfabriqué part à la dérive au cours de son positionnement et dans une mauvaise mer sombre par 40 mètres de fond.

Avec la crise de 1930, en 1933, la production industrielle baissant fortement ainsi que la demande, elle arrête son activité.

Elle reprendra en 1937, juste pour s'interrompre trois ans plus tard avec l'occupation allemande.

■ DE LA LIBÉRATION À LA FIN DE L'EXPLOITATION

Pendant les quatre ans que dura l'occupation, la mine fut laissée à l'abandon.

En août 1951, la Nouvelle Société des Mines de Diélette, sous la gérance de la Société des Mines et Produits chimiques de May-sur-Orne, entreprend une difficile remise en production. La mine est noyée, les infiltrations d'eau de mer atteignent 1 000 m³ par jour ; il faut renforcer les moyens de pompage, de grosses pompes sont acheminées des mines du Nord.

Elle n'emploie alors, au fond et en surface, pas plus de 150 mineurs ou ouvriers.

En 1957, la production est à son maximum avec 150 854 tonnes, exportées pour plus

des deux tiers vers la Grande-Bretagne, le reste vers Emden (R.F.A.).

Quand on fait le bilan de la production de la mine entre 1911 et 1962, on s'aperçoit qu'elle a sorti du minerai à peine sur la moitié de cette période, et ce n'est que dans les années 50 qu'elle a eu un semblant de production stable, avec environ une moyenne d'un peu plus de 120 000 tonnes par an. Ce n'est pas glorieux !

À partir de la fin de 1957, le minerai n'est plus chargé au terminal de Diélette, mais convoyé par des camions et stocké à Cherbourg, d'où il est chargé sur les navires. Un coût supplémentaire qui alourdit son prix.

La mine ferme définitivement en 1962, les mineurs sont licenciés. Certains trouveront du travail dans d'autres mines de l'Est de la France, d'autres sur le chantier de construction à venir de l'usine atomique de La Hague.

■ CE QUI A DÉTERMINÉ LA FERMETURE DE LA MINE

Le minerai de fer de Diélette, même s'il est coûteux à extraire et à enlever, est un minerai riche, comparable au minerai suédois de Kiruna.

Mais au début des années 1960, on a trouvé des gisements considérables d'un minerai aussi riche, tel celui de la Miferma en Mauritanie, que l'on exploite en surface, que des trains de 7 000 tonnes amènent à Nouadhibou (Port-Étienne), qui sont chargés sur des minéraliers de 20 000 à 30 000 tonnes, en attendant les mastodontes de 150 000 à 300 000 tonnes, qui les transportent, pour un taux de fret insignifiant, vers une sidérurgie sur l'eau aux installations gigantesques, qui reçoit le charbon de la même façon.

Les hauts fourneaux sont spécialisés pour recevoir une catégorie de minerai de fer, le traiter et fabriquer un certain type de fonte ou d'acier. L'apport de Diélette devient un « échantillon » dans la masse des minerais africains, canadiens ou brésiliens. Donc il n'intéresse plus.

Le terminal en mer de Diélette se trouve à proximité du Raz Blanchard, avec des courants violents, l'amarrage ne peut s'effectuer qu'à la pleine mer, avec de faibles coefficients de marée ; il n'y a pas de remorqueur pour aider à prendre les coffres. Il faut devoir larguer « tout » au moindre clapot, même si le navire n'a pas fini de charger, qu'il soit sur le nez ou sur le cul.

■ POUR FINIR !

Chargement d'un « Danaé » ou « Egée » dans les années 1950. Ce jour-là, il faisait un temps idéal : mer plate et peut-être une petite houle de 50 cm.

Je retournai une seconde fois à Diélette, en 1957, sur le s/s Chloé.

Pas entièrement chargé, il fallut dérader et terminer le chargement à Cherbourg.

Quand nous entrâmes dans le bassin, il fut placé une petite grue à vapeur à benne manuelle entre nous et le quai. Nous



mêmes deux ou trois jours pour charger quelques petites centaines de tonnes. Cela ressemblait quelque peu aux cartes postales où l'on voit les premiers vapeurs

de la Caennaise charger du minerai de fer au bassin Saint-Pierre. Si la charge du grutier-chauffeur en « 11 degrés » - c'était alors le degré du mélange Algérie-Midi - augmentait bien en cours de journée, la pression de vapeur diminuait d'autant. À quinze heures, c'était l'extinction des feux et la fin du « shift ».

Je ne me souviens plus exactement pour quelle destination nous avons appareillé. Je crois que ce fut pour Emden.

François Chailier

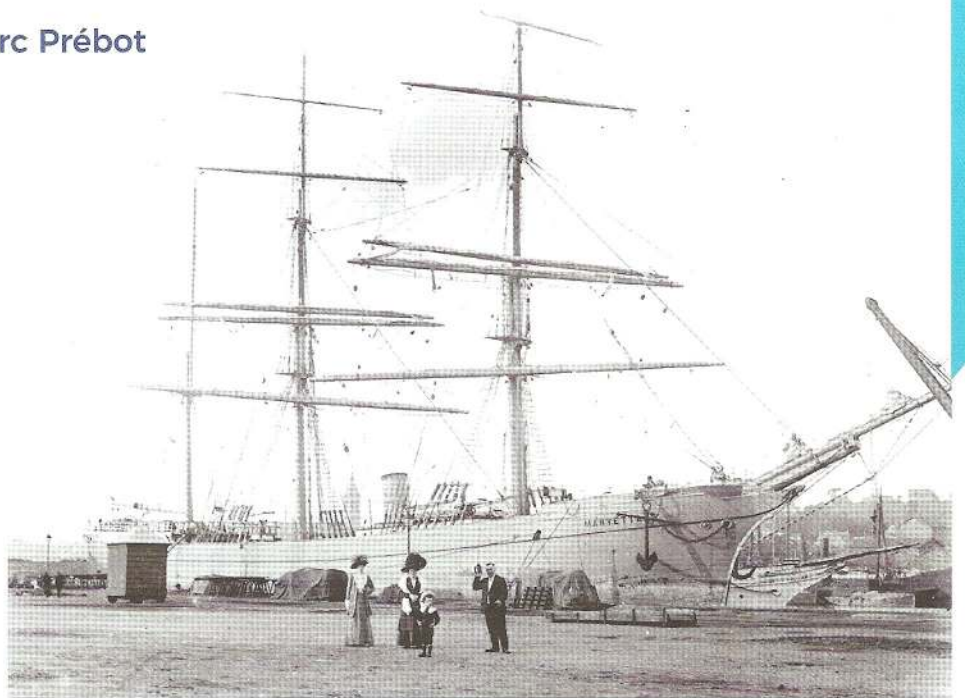
Extraits d'un Manuel commercial et administratif du capitaine au long cours

Daté de 1855

Recueillis par le Cdt Marc Prébot

■ Rapport du ministre de la marine du 24 mars 1852 au Prince Président de la République :

« La vie de l'homme de mer est une vie d'exception. Renfermé entre les étroites murailles du navire qui le transporte d'un point à l'autre du globe à travers les solitudes de l'Océan, au milieu des dangers de tous genres, le marin ne peut sortir victorieux de cette lutte incessante, s'il n'obéit aveuglément aux ordres du capitaine. L'ascendant moral ne suffit pas toujours pour obtenir cette obéissance si nécessaire; il faut que la loi assure au chef des moyens de répression en rapport avec les impérieuses exigences de sa situation difficile. Il n'est pas de nation maritime qui n'ait compris cette nécessité et qui ne s'y soit soumise. A toutes les époques chez tous les peuples, les lois maritimes ont eu pour base commune des juridictions spéciales, des pénalités exceptionnelles. Aussi longtemps que la France est restée dans cette voie, la discipline strictement maintenue parmi les équipages des navires du commerce a prévenu les déplorables excès dont ces navires sont aujourd'hui si fréquemment le théâtre ».



Et pourtant à bord d'un navire de commerce, comme sur un bâtiment de l'Etat, la vie de l'équipage et des passagers dépend de l'ensemble et de la précision des manœuvres, de l'obéissance ponctuelle aux ordres donnés, de la soumission absolue envers celui qui commande, et la vindicte publique ne doit pas laisser impunis des actes qui compromettent la fortune et la vie des citoyens. En mer, les moindres fautes sont graves par les funestes conséquences qu'elles peuvent entraîner. Si ces fautes ne sont pas réprimées sur le champ, la punition est illusoire;

elle équivaut à l'impunité, qui devient un encouragement pour l'insubordination. De là résulte l'inefficacité de poursuites judiciaires tardives devant les tribunaux ordinaires, pour des faits qui, le plus souvent, se passent à des distances lointaines, dans des parages étrangers, et presque toujours sans que l'on puisse produire des témoins au retour; pour des faits, d'ailleurs qui ne sont point prévus par le code pénal ordinaire, et que les capitaines préfèrent laisser impunis plutôt que d'entamer une affaire dont la lenteur est incompatible avec leur mission commerciale.

ART. 5. Le droit de connaître des fautes de discipline et de prononcer les peines qu'elles comportent est attribué sans appel ni recours en révision ou cassation :

1. Aux commissaires de l'inscription maritime ;
2. Aux commandants des bâtiments de l'Etat ;
3. Aux consuls de France ;
4. Aux capitaines de navires du commerce commandant sur les rades étrangères ;
5. Aux capitaines de navires.

En l'absence de bâtiment de l'Etat et à défaut de consul, le droit de discipline appartient au plus âgé des capitaines de navire. Les capitaines au long cours auront toujours, à cet égard, la priorité sur les maîtres au cabotage. En mer, et dans les lieux où il ne se trouve aucune des autorités mentionnées ci-dessus, le capitaine du navire prononce et fait appliquer les peines de discipline, sauf à en rendre compte dans le premier port où il aborde, soit au commissaire de l'inscription maritime, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au consul.

ART. 7. Dans tous les cas, et en quelque lieu que se trouve le navire, le capitaine, maître ou patron, peut infliger les peines de discipline prévues par l'article 53 du présent décret, sans en référer préalablement à l'une des autorités énoncées en l'article 5, mais à charge par lui de leur en rendre compte dans le plus bref délai possible.

ART. 23. Le capitaine tiendra un livre spécial, dit Livre de punition, sur lequel toute faute de discipline sera mentionnée par lui ou par l'officier de quart.

ART. 52. Les peines applicables aux fautes de discipline sont :

Pour les hommes de l'équipage :

1. La consigne à bord pendant huit jours au plus ;
2. Le retranchement de la ration de boisson fermentée pour trois jours au plus ;
3. La vigie sur les barres de perroquet, dans la hune sur une vergue ou au bossoir pendant une demi-heure au moins et quatre heures au plus ;
4. La retenue de un à trente jours de solde, si l'équipage est engagé au mois, ou de deux à cinquante francs s'il est engagé à la part ;
5. La prison pendant huit jours au plus ;
6. L'amarrage à un bas mât sur le pont, dans l'entrepont ou dans la cale, pendant un jour au moins et trois jours au plus, à raison d'une heure au moins et de quatre heures au plus par jour ;
7. La boucle aux pieds pendant cinq jours au plus ;
8. Le cachot pendant cinq jours au plus. La boucle et le cachot peuvent être accompagnés du retranchement de la ration de boisson fermentée ou même de la mise au pain et à l'eau. S'il s'agit d'un homme dangereux ou en prévention de crime, la peine de la boucle ou du cachot peut être prolongée aussi longtemps que la nécessité l'exige; mais, dans ce cas, il n'y a lieu qu'au retranchement de boisson fermentée.

Pour les passagers de chambre :

1. L'exclusion de la table au capitaine ;
2. Les arrêts dans la chambre.

Pour les passagers d'entrepont : La privation de monter sur le pont pendant plus de deux heures par jour.

Ces peines ne pourront être appliquées pendant plus de huit jours consécutifs.

ART. 58. Sont considérées comme fautes de discipline :

1. La désobéissance simple ;
2. La négligence à prendre son poste, ou à s'acquitter d'un travail relatif au service du bord ;
3. Le manque au quart, ou le défaut de vigilance pendant le quart ;
4. L'ivresse sans désordre ;
5. Les querelles ou disputes, sans voies de fait, entre les hommes de l'équipage ou les passagers ;
6. L'absence du bord sans permission, quand elle n'excède pas trois jours ;
7. le séjour illégal à terre, moins de trois jours après l'expiration d'un congé ;
8. le manque de respect aux supérieurs ;
9. Le fait d'avoir allumé, une première fois, des feux sans permission ou d'avoir circulé dans des lieux où cela est interdit à bord, avec des feux, une pipe ou un cigare allumés ;
10. Le fait de s'être endormi une première fois, étant à la barre, en vigie ou au bossoir ;
11. Enfin, et généralement, tous les faits de négligence ou de paresse qui ne constituent qu'une faute légère ou un simple manquement à l'ordre ou au service du navire, ou aux obligations stipulées dans l'acte d'engagement.

Ces fautes seront punies de l'une des peines spécifiées à l'article 52, au choix des autorités désignées par l'article 5 du présent Décret. Seront également considérées comme fautes de discipline les infractions au Décret du 9 janvier 1852 et des règlements sur la pêche côtière, qu'en raison de leur peu de gravité les commissaires de l'inscription maritime ne croiront pas devoir déférer aux poursuites du Ministère public.

En passant par les passerelles

Nous poursuivons ici la chronique du Cdt Chennevière, les pays et les ports.

■ Dunkerque

Bien que le nom de «La Rochelle» ait été très longtemps inscrit à la poupe des navires Delmas-Vieljeux, excepté sans doute pour les grumiers, c'était bien Dunkerque, dernier port de déchargement et premier pour le chargement, qui était leur véritable port d'attache. Et ce n'était pas seulement la durée du séjour qui en faisait l'attrait mais également, et pour beaucoup dont moi en

particulier, l'état d'esprit qui régnait dans le milieu maritime et portuaire et ce, à tous les niveaux. Peut-être est-ce propre au Nord de la France mais les gens y faisaient preuve d'une cordialité particulière et pourrait-on dire d'un esprit de corps qui unissait les acteurs de l'industrie maritime locale. C'était certes une époque où la vie n'était pas découpée en tranches n'ayant aucun lien entre elles, le contact avec la partie professionnelle s'arrêtant lorsqu'on fermait derrière soi la porte du bureau. Il y avait encore des lieux où se

retrouvaient, avant de regagner leurs pénates, agents maritimes, transitaires, réparateurs de navires... et parfois commandants et chefs mécaniciens des navires en escale. Qui n'a pas gardé un souvenir ému de «chez Borel» où l'on retrouvait à chaque escale des connaissances faites à l'occasion de précédentes réceptions données à bord. Avec des clients, dont beaucoup étaient devenus des amis, s'échangeaient, autour d'un demi de «Stella Artois» ou autre breuvage parfumé au houblon, nouvelles des événements survenus

depuis le dernier passage et souvenirs d'anecdotes vécues en commun au cours des précédents.

Et elles sont demeurées dans la mémoire collective puisque bien des années après à l'occasion d'une réception offerte par le Port Autonome de Dunkerque à d'anciens commandants D.V., certaines à la limite de l'inavouable furent évoquées sans vergogne par l'ancien directeur de l'agence D.V. et président du PAD Jean-Marie C. Ainsi fus-je quelque peu gêné en entendant évoquer cette soirée à la fin de laquelle les invités, n'y avait-il pas parmi eux le sous-préfet, entonnèrent en cœur l'hymne à Jean Bart non seulement à leur propre profit mais aussi à celui des habitants des localités voisines puisque leur chant était propagé par le système de diffusion vers les postes de manœuvre avant et arrière qui avaient été branchés. Peut-être cela se passait-il à l'époque du carnaval ce qui expliquerait qu'il n'y ait pas de plainte pour tapage nocturne.

Nous étions jeunes et vaillants ne craignant pas de ne dormir que quelques heures pour nous retrouver aux aurores pour une partie de pêche à bord de la «Nana», embarcation frêle et surtout mouvante ce qui n'allait pas sans émouvoir les estomacs fatigués de certains.

C'était pourtant un dimanche matin et j'avais effectivement pu dormir un peu sans craindre d'être réveillé par le bruit des wagons se tamponnant au cours de leur manœuvre de positionnement le long du quai. Car les laborieux employés de la SNCF mettaient à profit les périodes sans opérations commerciales, en général la nuit, pour effectuer ces mouvements. Après quoi, au petit matin, ils rentraient dans leurs logements de la cité de l'entreprise pour dormir. Mais le comble pour nous qui ne pouvions pas dormir était qu'aux entrées de ladite cité, de grands panneaux indiquaient que tous bruits devaient être évités car ici gitaient des «travailleurs nocturnes». Il y avait de quoi être ulcéré et c'est pourquoi, au cours d'une nuit particulièrement sonorisée par les chocs métalliques des tampons des wagons, une expédition punitive fut montée, les voitures du bord parcourant la cité en faisant fonctionner à fond les klaxons. Ce n'était pas très malin mais ça soulageait !

Je ne vais pas me lancer dans l'énumération des personnages sympathiques rencontrés à Dunkerque, la liste en serait trop longue et surtout je risquerais d'en oublier. Mais la vie d'un port ne se limite pas aux relations entre gens plus ou moins du monde, les quais, avec tout ce qu'ils représentent, ne doivent pas être oubliés et quels personnages



et sont plus emblématiques que les dockers. Ceux de Dunkerque tout en ne dérogeant pas, oserai-je écrire «hélas», aux usages de la profession présentaient toutefois certains traits attachants, en partie peut-être liés à leur accent mais aussi à quelques qualités professionnelles.

C'est ainsi par exemple qu'ils maîtrisaient remarquablement le chargement du ciment, mais c'est qu'ils tenaient également à le faire savoir et éventuellement à en profiter. Je me remémore par exemple cet échange verbal entre un docker et son chef d'équipe. J'étais second capitaine, était-ce sur le «Rochefort» ou sur le «Côtes du Nord» je ne sais, et j'assistais, penché sur la cale, à l'arrimage des dernières palanquées de ciment. Il y eut alors le dialogue suivant :

- Un docker : *C'est de la belle ouvrage hein !*
Monsieur le Second, cela vaut bien un petit coup !
- Le chef d'équipe : *Tais-toi Georges !*
Monsieur le Second y sait c'qu'il a à faire.
T'as pas besoin d'y dire !

Evidemment je n'eus plus qu'à m'exécuter. On notera au passage : les dockers dunkerquois ne s'adressaient pas au second en lui disant «capitaine» comme il est d'usage courant, mais, sans doute un reste de vieille politesse nordique, en lui donnant du «Monsieur».

C'est à Dunkerque qu'avaient généralement lieu les dératisations du navire, ce qui impliquait de vider le bord de ses hôtes, hors cafards et rats évidemment. Tout l'équipage mettait donc sac, ou plutôt trousse de toilette et pyjama, à terre pour y passer la nuit. Les officiers étaient logés dans ce qui était à l'époque les bons hôtels de la ville, soit le Victoria, soit le Grand Morien. Ce dernier établissement hébergeait parfois d'autres hôtes de marque dont la notoriété dépassait largement le milieu du transport maritime. C'est ainsi que je me trouvais un soir avant

dîner dans l'ascenseur en compagnie de Jean Marais. Les quelques mots échangés furent limités aux politesses d'usage et pendant ce court trajet je n'eus pas à craindre pour ma vertu. Une autre fois, sortant des toilettes du restaurant, je me trouvais «lavabo contre lavabo» avec Nicole Croisille qui était plus proche du monde maritime étant, paraît-il, la nièce du commandant du même nom, premier pacha du «France».

Mais fort heureusement les dératisations n'étaient pas les seules occasions amenant à changer pour un soir de la cuisine du bord, si bonne soit-elle, en allant dîner à terre et plusieurs établissements avaient les faveurs des états-majors D.V.

Pour ma part j'ai en particulier souvenir d'un petit restaurant dont la terne apparence extérieure n'aurait pas incité à franchir la porte alors que cette démarche ayant été faite une première fois on y revenait en espérant y trouver une table de libre. Pour y être accueilli favorablement il fallait d'ailleurs avoir été patronné comme je l'avais été par mon camarade le commandant H., responsable de la manutention. Je ne sais plus quelle était l'enseigne du lieu, en avait-il même une ?, mais il était désigné par une particularité physique du tenancier et l'on disait aller manger «chez le bouc». La carte affichée était assez variée tout au moins en apparence car lorsqu'il la présentait, l'amphitryon ne manquait pas de conseiller avec insistance un des plats... qui était en fait le seul qu'il avait cuisiné ce jour-là ! Qu'importait-il après tout car c'était toujours excellent.

Il y avait également le couscous à Malo, le potje vleesch au «Pont tournant» à Bergues et certainement d'autres mais c'en est assez pour l'évocation des plaisirs de bouche.

Cdt J. Chennevière, †
Membre fondateur de l'Afcan et du Cesma.