

Moments de mer # 06 > témoignage

Xavier de Montais, Commandant de l'Abeille *Gascogne*

L'Abeille se présente en douceur sous l'étrave du navire. Le Zhen Hua 6 tire, remue, s'ébroue mais rien n'y fait, ses chaînes d'ancre forment un noeud inextricable. Alternativement, quand l'un monte, l'autre redescend au point de presque se survoler ! Mais le maître de passerelle de l'Abeille Gascogne ne se démonte pas. C'est vrai qu'il en a vu d'autres : huit années à l'offshore, pensez donc ! Si les plates-formes pétrolières ne sont pas réputées pour être bonnes joueuses surtout par gros mauvais temps, aujourd'hui le client n'est pas mal non plus ! Au portuaire, car l'essentiel du travail de notre remorqueur se situe au calme derrière les digues, une manoeuvre comme celle-là n'est pas la norme et n'a pas grand-chose à envier aux instants passés dans les champs pétroliers de la mer du Nord.

Ce jour de 2004, le 8 février précisément, devant le port du Havre, rien n'est comme d'habitude. Nous ne sommes plus en manoeuvre de port et pas loin d'être en intervention de sauvetage. Le vent souffle très fort, et ce navire, le Zhen Hua 6, transporteur de colis lourds, empêtré dans ses



chaînes n'arrive plus à s'en sortir. Il dérive droit vers le banc de l'Eclat, juste devant la plage. Plus grave, il risque de se « planter » en plein travers du chenal d'accès du port. On* décide alors, en plus de mettre un pilote à bord, de faire appel aux bons soins de l'Abeille 22-Gascogne. Seul ce remorqueur spécialisé en sauvetage, en plus de sa charge portuaire, peut éviter que cette péripétie ne tourne à la catastrophe.

*Les instances portuaires

Mais au fait, qui sont ces drôles de marins des Abeilles qui partagent leur vie entre le confort portuaire et les eaux les plus tourmentées et dangereuses ?

Quels sont ces hommes qui, tous volontaires, ont décidé que la routine, ça va un temps. Quelles sont ces personnalités ambivalentes qui veulent mettre leur savoir au service des autres, quel que soit le moment ou le temps tout en défendant l'idée un peu bourgeoise de faire le marin en rentrant chez eux tous les soirs ?

Xavier de Montais qui commandait l'Abeille *Gascogne* ce jour-là s'est prêté au jeu de l'interview.

POURQUOI LE SAUVETAGE EN PLUS DU PORTUAIRE

Moments de mer : Xavier de Montais, qu'est-ce qui vous a amené à commander en tant que volontaire, un des plus prestigieux remorqueurs de la flotte du Havre, prestigieux car destiné aux interventions de sauvetage. Sachant que ce métier peut se révéler dur et parfois même, dangereux ?

Xavier de Montais : Il s'agit du prolongement logique de mon parcours professionnel. Après avoir commencé lieutenant « pont » au pétrole à la CNN, sur des unités de tailles très diverses, je me suis rapidement orienté vers

l'*offshore*, à travers une filiale de cette même compagnie. J'ai commandé mon premier *supply* à 29 ans ! Ce que j'ai adoré dans ce genre de missions, c'est le côté aventure conjugué à un très grand savoir-faire. Les navires que l'on commandait à l'époque n'avaient qu'un rapport très lointain avec ceux que l'on trouve aujourd'hui, tant en termes de puissance que d'automatismes.

Mdm : Doit-on comprendre que malgré la dangerosité des situations, vous deviez vous débrouiller avec des engins sous-dimensionnés ou mal adaptés ?

X. dM : Non ! Nous avions ce qui se faisait de mieux à ce moment-là, c'est-à-dire à partir de 1982. Même s'il y avait encore pénurie de navires spécialisés, la tendance à employer tout et n'importe quoi pourvu que ça flotte était déjà terminée depuis longtemps.

Il n'y avait pas de positionnement dynamique, ou du moins ça balbutiait. On calait alors le bateau entièrement à la main, au jugé, et ce peu importe l'état de la mer, même si l'on se retrouvait avec l'étrave, 40 degrés en l'air, le cul entièrement dans la vague, placés entre deux piles d'une plate-forme.

C'était difficile, on transpirait beaucoup et les montées d'adrénaline étaient fréquentes, mais l'on en retirait beaucoup de satisfaction ! C'est la meilleure école de manoeuvre que j'ai connue !

Commander un *supply*, c'était un peu comme conduire un gros camion, disons un super camion perfectionné. On s'occupait du ravitaillement en gros matériel des installations offshore. Et comme le pétrole n'attend pas, il fallait être là, un point c'est tout. Même quand cela apparaissait impossible, jamais nous ne devions répondre à une demande par la négative.

Cette idée me plaisait beaucoup. Ça ressemblait un peu de l'assistance !

J'ai bourlingué de l'Angola à la mer du Nord. Autant dire que j'en ai vu des vertes et des pas mûres ! Et puis mon armateur a été racheté par un concurrent plus gros et j'ai été licencié.

Fin du rêve !

Mdm : Grosse déception ?

X. dM : Bien sûr, mais là n'était pas le principal problème. Cette époque, la fin des années 80 était particulièrement marquée par le chômage chez les marins.

Quasiment plus un seul armateur n'embauchait dans des conditions acceptables.

Le hasard a voulu que mon travail suivant me sorte com-

plètement de l'univers maritime.

J'ai été responsable de ce qu'on appelle de *handling* de l'aéroport de Lille.

Incroyable comme changement, non ?

En fait, le *handling* consiste à gérer tout ce qui touche l'assistance aéroportuaire, ce qui est périphérique au fonctionnement des avions et la logistique y afférent.

J'y suis resté deux ans, mais la mer me manquait beaucoup. J'ai alors essayé de rempiler dans des domaines que je savais pouvoir me plaire. Je commençais déjà à regarder du côté du remorquage, mais ça n'a pas marché tout de suite.

Mdm : Que s'est-il passé alors ?

X. dM : j'ai décroché un contrat tout à fait inattendu. Nous étions le 22 décembre 1989.

Le pilotage de Dunkerque m'a proposé le commandement de son bateau-pilote, la *Corvette 6*. Seulement ce travail devait s'opérer dans une situation transitoire : ils ambitionnaient de changer de système d'exploitation en arrêtant ce navire au profit de l'hélicoptère.

Donc c'était six mois de contrat et pas un de plus...

Ce qui a décidé les pilotes de me choisir, c'est mon expérience à l'*offshore* car à Dunkerque les parages ne sont guère plus engageants qu'à *Ekofisk*. Et puis comme il faut être très opérationnel pour embarquer un 22 décembre, la réactivité fut probablement aussi une des clés de mon embauche !

Mdm : Comment s'est opérée la transition entre bateau-pilote et remorqueurs ?

X. dM : Comme d'habitude par le bouche-à-oreille. Les pilotes m'ont sérieusement mis le pied à l'étrier en me « vendant » à la station des Abeilles du Havre qui recherchait un Capitaine. J'y suis rentré en même temps de Jean-Paul Rivière qui commande actuellement l'Abeille Deauville.

J'ai commencé à travailler sur les Abeilles 5 et 6.

Mdm : Aujourd'hui, la situation professionnelle s'est bien stabilisée. Pourquoi avoir choisi l'Abeille 22 de sauvetage, avec le supplément de contraintes que cela peut occasionner ?

X. dM : C'est tout d'abord dans un esprit de remise en question permanente. Ici, au portuaire, on peut très vite tomber dans la routine. Sans pour autant voir de vrais dangers dans la routine — certains s'épanouissent dans ce cadre — moi, je m'en éloigne, que dis-je, j'évite cela en permanence ! C'est d'ailleurs une des raisons qui m'a

poussé à rester très longtemps en « doublure », c'est-à-dire remplaçant d'un officier malade ou en congé. J'ai pu ainsi bouger sur toutes les Abeilles en service.

Et puis enfin, c'est difficile de rester plan-plan lorsqu'on a connu une vie remplie d'émotions. Car c'est ce qui me manquerait le plus sans l'Abeille *Gascogne* : les coups d'adrénaline !

PRATIQUER L'ASSISTANCE ET LE SAUVETAGE

Mdm : N'y a-t-il pas un peu d'usure au bout de quinze années, même si l'Abeille *Gascogne* n'est là que depuis 2001 et qu'elle a renouvelé la pratique du remorquage ? Pourquoi n'avoir pas postulé à un poste à LAI*

X.dM : Tout d'abord, la veille qui est au centre du travail des grandes Abeilles implique de longues périodes de *stand by* à quai. Même si leurs navires sont superbes, je conçois assez mal ces périodes immobiles en attente d'un hypothétique « événement » de mer.

Et puis, franchement, je ne me lasse pas du métier que je fais au Havre.

Depuis une dizaine d'années, comment m'ennuyer, entre renouvellement de flotte, essais, sauvetage du chimiquier *Happy Fellow* qui avait abordé le cargo *Darfur* en Seine, remontées de bateaux depuis le chantier jusqu'à la station, *tow master** dans la première opération de mise en place de l'écluse de Dieppe, etc. ?

De même, depuis mon embarquement sur la *Gascogne*, les interventions ont été assez nombreuses et variées. Par exemple, lorsque la *Languedoc* est partie en arrêt technique, c'est la 22 qui l'a remplacée pour la surveillance du rail des Casquets. Il est d'ailleurs intéressant de noter que lorsqu'on sort des rythmes portuaires, le capitaine redevient la pierre angulaire du système. Dans ces instants où nous embarquons à 6 ou 8 (les emménagements de la 22 le permettent), les quarts classiques des navires hauturiers reprennent. L'ambiance n'a plus rien à voir avec les jours de manoeuvres portuaires ! À chaque fois que nous sommes sortis, c'était toujours très fort !

C'est largement suffisant pour justifier de rester ici ! Je suis marin par passion, si je me sentais m'ététioler, j'aurais vite réagi en fuyant à toutes jambes !

*Les Abeilles International, armateur des grandes Abeilles de sauvetage

*Officier dirigeant et coordonnant l'ensemble d'une manoeuvre de remorquage. Peut-être le Commandant d'un des remorqueurs associé à l'opération.

Mdm : Quelle est ou quelles sont les zones d'interventions en sauvetage des remorqueurs du Havre ?

X.dM : Tout dépend de la nature du problème. Par exemple, en 1999, les Abeilles 9 et 32 étaient parties très loin sur la séparation de trafic nord, parce qu'on était dans une configuration d'extrême urgence et qu'ils étaient encore les plus près. Je parle par rapport à l'Abeille *Languedoc* qui est basée à Cherbourg*. Mais d'une manière générale, nous sommes assez limités par notre propre vitesse. De fait, notre rayon essentiel, c'est l'estuaire de la Seine.

*Pour assister le Sea Beirut qui, en avarie totale de moteur, dérivait vers la côte, non loin de Boulogne-sur-Mer.

Mdm : Le cas du Zhen Hua 6 est-il isolé ?

X.dM : Oui, il faut le dire. C'est même la seule fois que j'ai mené une opération de ce genre avec la *Gascogne*. Mais c'était pour nous un heureux événement. Non pas que l'on souhaitât particulièrement le malheur des autres. Oh ça non ! Mais la partie du métier de sauveteur qui consiste à « faire du quai » (attendre au quai) semble parfois très longue. Au bout de l'attente, en opération, on est toujours bien content de montrer ce qu'on sait faire, voilà tout !... Dans ces instants fiévreux, on renoue avec notre coeur de métier, ses fondamentaux. Pour moi, l'esprit *off-shore* resurgit quand on sort au large ! Par rapport au portuaire, c'est une tout autre discipline.

Mdm : La durée moyenne d'une intervention ?

X.dM : C'est absolument impossible de le dire. Ça va de quelques heures pour tirer un navire qui se plante dans les bancs de l'entrée du port à deux ou trois jours quand on nous demande de marauder dans le rail des Casquets en remplacement de la *Languedoc* pour aller identifier le cargo *White Swan* qui avait perdu 12 conteneurs !

Mdm : Auriez-vous aimé travailler dans d'autres sociétés de sauvetage ou de remorquage hauturier ?

X.dM : Bien évidemment, j'aurais adoré rentrer à LAI, malgré les périodes d'attente au quai ! Le boulot des grands remorqueurs me fascine. Mais maintenant je suis trop vieux, car on rentre jeune à LAI.

On dit qu'il faut au moins une dizaine d'années pour être vraiment opérationnel, là-bas. Autant dire que si je rentrais maintenant, je le serais – opérationnel – pour partir à la retraite !

Mais en tout cas, je le répète, leur flotte comporte de très beaux navires !

LE CAS DU ZHEN HUA 6

Mdm : Comment avez-vous su qu'un problème se passait au large et par qui vous avez été sollicités ?

X. dM : En fait, il n'y avait au départ rien de vraiment anormal. J'ai pris mon service exactement comme d'habitude à 8 heures. C'est peu de temps après que notre bureau m'a prévenu. Le guetteur alerté par « Le Havre Port » qui lui-même avait relayé l'information au « Cross Jobourg » m'a décrit la situation d'une façon très laconique : un bateau est en difficulté en grande rade, il faut aller voir. Un point c'est tout ! Ça n'avait d'ailleurs rien d'étonnant vu le temps qu'on avait ce jour-là...

Mdm : Avez-vous pris un équipage spécifique, tant en nombre qu'en savoir-faire ?

X. dM : Oui, quand même ! Sans pour autant réunir les huit membres des grandes interventions, j'ai tenu à me munir d'un marin supplémentaire. On m'a donné le choix entre deux boscos. J'ai choisi le mieux aguerri. Donc, nous sommes partis à cinq.

Mdm : Décrivez-nous votre départ en intervention.

X. dM : Nous sommes partis au large à vitesse réduite. Deux raisons à cela :

La première, c'était de laisser le temps à mon équipage pour préparer mes gréements de mer qui ne sont pas du tout ceux dont on se sert couramment au port.

La seconde qui tient d'avantage de la conduite nautique du remorqueur, est que l'on ne passe pas dans des creux de 4 mètres n'importe comment : il faut éviter de faire « souffrir » la coque par des chocs trop importants.

En une demi-heure, la remorque était prête, étalée sur la plage arrière et maintenue provisoirement en place par des bosses cassantes, de telle sorte à ce qu'elle se déroule toute seule au moment opportun.

Au bout d'une petite heure, nous arrivions sur zone, c'est-à-dire à la bouée HP (dans laquelle le navire s'était emmêlé). Elle marquait la zone d'attente la plus proche de nous à environ six milles des digues.

Arrivé sur zone, j'ai fait un tour complet du navire pour analyser la situation de visu. Son chargement était très particulier. Le Zhen Hua 6 était là pour livrer des portiques à conteneurs au port du Havre... entièrement assemblés et fixés en pontée. Avec les 40 noeuds de vent de ce jour-là, autant dire qu'il portait une immense voile qui le poussait directement vers la côte.

Grosse inquiétude. Les bras des portiques étaient maintenus par des élingues qui, pour on ne sait quelle raison, étaient libérées et pendaient dangereusement au-dessus de l'eau. Non loin de l'endroit où l'on avait peut-être à manoeuvrer.

Mdm : Qui a décidé de la manoeuvre opérée ?

X. dM : Là, c'est un cas de parfaite collaboration avec le pilote. Lui qui avait une vue globale, mais pas forcément de détail, nous a d'abord demandé si l'on ne pouvait pas d'abord se libérer de l'encombrant noeud de chaîne avec un bon coup de chalumeau, ce qui aurait écarté le flotteur. Vu l'état de la mer, c'était absolument impossible. Je pense qu'il nous a demandé cela pour calmer le capitaine qu'il servait.

Premier constat commun : le Zhen Hua 6 machine « en avant toute » et barre complètement à gauche, n'arrivait pas à remonter au vent.

Après avoir imaginé ensemble plusieurs scénarios, nous avons d'un commun accord décidé de tracter le navire avec finesse, pour d'abord le replacer dans une direction plus confortable par rapport à la houle, c'est-à-dire dans le lit du vent, puis ensuite de le remonter d'où il venait dans la zone d'attente numéro 1.

Mdm : Où était le Zhen Hua lorsque vous l'avez croché ?

X. dM : Le navire était à deux doigts de s'engager au travers du chenal. Il était à peu près 10 heures du matin.

Mdm : Combien de temps avez-vous mis pour remettre ce « transport de colis lourds » en sûreté ?

X. dM : Il nous a fallu deux bonnes heures car nous avançons vraiment à pas de loup, quelques nœuds tout au plus. Si l'on cassait la pantoire, le temps d'en repasser une, de se représenter puis reprendre la remorque, il se serait bien passé une demi-heure. Là c'était sûr, il se mettait « au tas » sur le banc de l'éclat !

Le plus rageant de l'histoire, c'est que notre remorque a cassé au tout dernier moment. Nous nous tenions juste dans la zone d'attente et le Zhen Hua 6 mouillait à nouveau sa chaîne d'ancre. C'était presque un sans faute !

En dépit de toutes les précautions que j'ai pu prendre, – 350 mètres de remorque – je pense que la pantoire avait trop travaillé dans le chaumard du remorqué. Car l'à-coup qui l'a fait casser était vraiment faible par rapport à tout ce que nous avions déjà subi...

Mdm : On dit qu'en opération de sauvetage, les différents intervenants, dont principalement les capitaines, sont constamment sollicités par les assureurs, armateurs, réassureurs, médias, etc. Était-ce votre cas ?

X. dM : Non, absolument pas, j'ai pu me concentrer totalement sur ma manoeuvre. Il faut bien comprendre que nous étions partis avec dans l'idée de faire une simple assistance. La notion de sauvetage n'est apparue que dans un second temps, au moment où la dangerosité de la situation était telle qu'il fallait changer le rythme.

Nous avons décidé de la nature des opérations Denis Cayeux et moi-même. Le Havre Port suivait l'évolution de la situation sur le canal radio de travail que nous avons choisi pour ne pas encombrer le trafic général.

J'avais régulièrement un contact téléphonique avec mon excellent collègue Pascal Potrel Commandant de l'Abeille *Languedoc* qui faisait route toute sur le Havre sur ordre du Cross Jobourg. Comme il n'y avait pas de procédure officielle de type « mise en demeure » et peu de risque humain ou de pollution, bref pas de spectacle, les médias ne s'en sont même pas rendu compte !

Mdm : Mais l'Abeille *Languedoc* est bien descendue de Cherbourg et ces remorqueurs sont affrétés par la Marine Nationale ? Il a donc bien fallu à un moment où un autre que les autorités soient prévenues et qu'une procédure officielle se déclenche pour qu'elle intervienne.

X. dM : Dans un anglais difficilement compréhensible, le *Zhen Hua 6* a tout d'abord tenté d'expliquer au Havre Port sur canal 12 sa situation en employant à plusieurs reprises les mots tug (remorqueur) et assistance. À la question « demandez vous une assistance » et devant la réponse affirmative du commandant, le Havre Port lui a demandé de contacter sur canal 67 le Cross Jobourg. Ce dernier, une fois le contact établi a immédiatement pris les dispositions en déclenchant l'Abeille *Languedoc* et en demandant au Havre Port de faire appareiller l'Abeille *Gascogne*, plus prompte à arriver sur zone de par sa proximité. Mais point de « mise en demeure » officielle qui représente le degré ultime dans les protocoles d'assistance.

Mdm : Votre sentiment sur les causes de cette opération ?

X.dM : Ça n'engage que moi, mais je pense qu'il n'aurait jamais du être ici, si près du port ce jour-là, surtout avec de telles prévisions météo. Au Havre, on dispose de trois zones d'attente dont une qui se situe à plus de douze mille du port.

Mais à cette époque, rien n'était trop beau pour montrer que Port 2000 avançait (car ces immenses portiques lui étaient destinés). Et puis ce grand navire était bien spectaculaire et le voir de près était une bonne pub...

Le Havre, janvier 2007