

PILOTAGE D'UN GROS NAVIRE CITERNE EN GIRONDE (A L' EPOQUE DES SUPER-PETROLIERS ET DU PETROLE BRUT AU VERDON)

-CHOIX DU NOMBRE DE PILOTES :

* Pour ce type de navires, seuls les pilotes portuaires qualifiés « gros porteurs », c'est-à-dire justifiant d'au moins 5 ans d'ancienneté interviennent.

* Pour un navire de taille modeste à destination du Terminal Pétrolier un seul pilote est mis à bord.

* Pour un navire de grandes dimensions (VLCC) le pilote en charge du chenalage sera assisté par un deuxième collègue.

*Pour un appareillage un seul pilote est prévu.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

***En Matériel**

-Mise à bord : hélicoptère, ou vedette rapide

-Accostage ou Appareillage : de 3 à 5 remorqueurs selon la manœuvre, la taille du navire, les conditions météo, et, le coefficient de marée

(Pour information les remorqueurs de la compagnie Bourbon, anciennement Remorqueurs de l'Océan, étaient des navires à tuyères d'une poussée de 35 Tonnes pour les types GROIX, et, OUESSANT, 25 Tonnes pour les types LACANAU, et, 17 tonnes pour les types PORNICHET)

-Une vedette de lamanage

-moyens de communication : portables et fixes VHF

-Moyen de positionnement LORAN pour l'approche (obsolète en 2007 remplacé par GPS et PPU)

*** En hommes**

-Un officier de Port

-Les équipages du Pilotage, du Remorquage, du Lamanage

Tous ces intervenants hautement qualifiés.

OPERATION D'ACCOSTAGE

Compte tenu de la courantologie au droit de l'apportement pétrolier il a toujours été logique de choisir l'accostage Tribord à quai (l'avant dirigé vers Bordeaux), en fin de marée de « flot » (marée montante), et plus précisément à l'heure de la pleine mer de Pauillac à quelques minutes près.

A cette heure de marée le courant de « jusant » (marée descendante) qui se forme est très faible, le navire n'en est que plus maniable, et le pilote en charge peut contrôler à tout instant sa dérive vers le quai. L'accostage se fait alors en douceur, et, au décimètre près quelque soit la taille du navire. Son positionnement le long du quai est fixé par l'Officier de Port, qui le règle en fonction des bouches de déchargement du navire.

Le navire vient s'appuyer sur 2 gros tabliers souples recouverts de madriers agissant en amortisseurs. Il s'appuie en outre sur le « mur du quai » protégé par de grosses défenses « basse pression »

L'amarrage se compose de 5 « fils » d'acier de très gros diamètres (70 et 45 m/m à l'avant et à l'arrière et 2 amarres en garde à l'avant et à l'arrière)

CHENALAGE ET PRESENTATION

En préambule il faut savoir qu'un navire sans vitesse n'est pas manoeuvrant, donc dangereux. Il ne s'agit pas non plus d'aller très vite, mais d'arriver à l'heure. Une trop grande vitesse de « chenalage » faisant perdre beaucoup de temps lorsque l'on veut ralentir, casser l'erre, puis enfin stopper le navire.

Le, ou les 2 Pilotes (suivant la taille du navire) sont mis à bord entre la bouée N°1 du Chenal, et la bouée d'atterrissage BXA 2 heures ½ avant la présentation au droit du quai.

En premier lieu le pilote assistant prend contact par VHF avec l'officier de port du Verdon, et, lui communique les conditions nautiques, les caractéristiques techniques et l'équipement du navire. Il lui signale également la situation sanitaire, et confirme sa provenance. L'officier de Port suivra la montée du navire au radar.

Il appelle les remorqueurs pour leur signaler l'heure d'arrivée à la bouée 13B, sur rade du Verdon. Il leur communique leur positionnement pour la manoeuvre, et, l'ordre de passage des remorques. Il fait préparer une échelle de pilote sous le vent pour embarquer les lamaneurs.

Puis le pilote en charge « engaine » à la bouée N°1 machine réglée pour assurer une vitesse surface de 8 à 10 Nœuds (environ 15 à 19 Km/h). Cette vitesse est largement suffisante pour gouverner dans la « passe » qui longe le sud du « banc de la mauvaise »

Le Pilote dispose de tous les appareils électroniques de navigation (radar, sondeur, GPS etc...), à chaque instant il peut contrôler sa « vitesse fond réelle » grâce au GPS, et son positionnement grâce aux bouées (lumineuses la nuit) et bien sûr aussi au GPS.

Une fois la passe franchie, et le banc de la mauvaise dépassé, le navire arrive dans une portion droite du chenal entre le sud du phare de La Coubre et la Grande Côte. Le pilote commence à réduire sa vitesse et passe à 8 Nœuds (le courant de flot en outre diminue), puis rapidement à 6 Nœuds entre la Grande Côte et Saint Palais. Il arrive à la bouée 13 devant Royan où il lance son navire Tribord pour venir cap sur l'alignement dit « du môle » ou de « La Chambrette ». Il stoppe la machine. L'alignement lui servira jusqu'à l'appontement, et, lui permettra de corriger sa dérive, en utilisant la machine ponctuellement, et, le gouvernail.

En arrivant Au Verdon, à la bouée 13B c'est la prise des remorqueurs. Prioritairement le plus puissant (1^{ère} classe) en « flèche » devant. Il permettra de « gouverner jusqu'au bout ». Un 2^{ème} Remorqueur (2ème classe) sera pris dans « les amures Bâbord Avant » c'est-à-dire à 45°. La même chose à l'arrière du navire (1ère classe dans l'axe), et, selon la météo. En effet il est plus utile parfois d'en avoir qu'un seul à l'arrière sous remorque et de conserver le 4ème en pousseur par fort vent d'ouest.

Les Remorqueurs donnent toujours leur propre remorque pour des raisons de sécurité évidente (un professionnel a toujours de bons outils).

La machine du navire piloté est toujours stoppée, il court sur son erre. Le pilote utilise le remorqueur en flèche.

Le convoi se déplace alors à environ 3 nœuds fond, il reste 800 mètres à parcourir. Puis arrive au droit du terminal. Le courant de flot a permis au navire de « monter » au Verdon en toute sécurité, puis ce courant a chuté, et vient de s'annuler pour laisser place à un léger courant de « jusant » (marée descendante). Il va aider le navire à accoster, avec l'aide des remorqueurs. L'Officier de port positionnera le pétrolier en signalant au Pilote sa position par rapport aux bras de déchargement. Le Commandant du remorqueur en flèche à l'avant prendra un repère à terre pour maintenir le navire « en position » à la demande du pilote. Il utilisera sa machine tout le temps de l'amarrage. Le 4ème remorqueur vient pousser sur le navire à quai, puis les N° 2 et 3 viendront également pousser pour « faire clé », après avoir été « largués ». L'amarrage est assuré par l'équipage, conseillé par 2 lamaneurs locaux, montés à bord à l'approche du terminal. Deux autres lamaneurs sont dans la vedette pour aller chercher les « queues » des amarres à terre, et, les amener au droit de l'étrave, puis de la plage arrière.

La fin de l'amarrage sera signalée aux Remorqueurs par le Pilote. 2 remorqueurs restent en veille en permanence

Les pilotes restent à bord tout le temps de l'amarrage, L'un des deux, selon le cas (en général l'assistant) reste à bord à la demande, soit du port, soit du Capitaine si la situation météo le nécessite (cas très isolé).

COMMENTAIRES

- La Capitainerie du Port du Verdon est équipée de radars très puissants. L'axe du chenal et les bouées sont matérialisés sur les écrans. Ceci permet de surveiller tout le trafic sur zone, et, dans le chenal et, sous le contrôle d'un pilote d'aider un navire à chenaler.

- Dans l'état actuel des directives inter-prefectorales le remorqueur d'accompagnement n'est pas obligatoire de la bouée BXA à la bouée 13B.

- S'il y avait un problème au cours du « chenilage », il se produirait toujours à faible vitesse le long de la côte habitée. En effet le maximum utilisé de la puissance du navire ne sert qu'à l'« engainement », et au contournement du banc de la mauvaise. Tout improbable échouage à la côte se produirait donc sans dommage majeur à la coque du navire, et, à la cargaison. Les remorqueurs sont en attente à la bouée 13B (en face de la Pointe de Grave), sur écoute VHF, « en route », et donc à ½ heure du navire en difficulté.

De plus, tous les navires modernes sont aujourd'hui équipés d'une double coque.

Il faut également quelques minutes pour hélitreuiller un pilote le cas échéant.

-Les Remorqueurs d'assistance étaient obligatoires dès lors que le navire Méthanier (je dis bien de type méthanier) BEN FRANKLIN 125000 M3 (275m de long !) venait au mouillage sur rade de Suzac, en face de la grande plage de Saint Georges de Didonne et, était accosté par un, ou deux navires allègers. (GAY LUSSAC, MARIOTTE de 25000 M3 etc

* Ce navire est resté plusieurs mois sur rade, dans les années 80, et, a été utilisé à l'époque comme plateforme de redistribution du GPL vers les ports de la façade Atlantique, aussi bien en France, qu'en Angleterre ou en Espagne.

Pour info : Le BEN FRANKLIN a continué cette opération à quai, au poste de Trompeloup à Pauillac où il est resté également quelques mois.

* NB : Un pilote était en permanence sur chaque navire Il assurait la veille sécurité au mouillage, surveillait les renverses de courant pour anticiper les risques de « chasse » (dérive sur l'ancre sous l'effet conjugué du vent et du courant), et, le cas échéant appareiller le navire, avec l'assistance d'un remorqueur, en direction de la haute mer.

APPAREILLAGE ET CHENALAGE

- Heure d'embarquement : 1 heure ½ avant l'heure d'appareillage
- Heure d'appareillage : 45 minutes avant la pleine mer de Pauillac
- Nombre de remorqueurs : 2 minimum (1ère classe), éventuellement un 3^{ème} selon la taille, et la météo

Le navire est retourné Cap pour Cap grâce aux remorqueurs, au gouvernail, et, à la machine du navire. Ces navires qui atteignent une longueur avoisinant les 350 mètres « évitent » (tourment sur 360°) sur place. La zone d'évitage au droit du terminal est de 800 mètres (limite bouée 12A)

Le chenalage se déroule à une vitesse moyenne de 8/10 Nœuds surface. Le navire aura besoin d'environ 1 h ½ pour parcourir la distance séparant la bouée 13B de la bouée N°1. Le pilote sera en contact permanent avec le Radar Verdon, et, la station de pilotage.