

Le doigt de Dieu

C'était un peu plus d'une heure avant la pleine mer, un beau matin d'hiver, entre Noël et le jour de l'An ; la température était douce et il n'y avait pas un souffle de vent ; la visibilité était excellente.

Pilote de tour, j'embarque sur la pilotine au pied de la Capitainerie, près de l'entrée du sas de La Pallice et nous faisons route vers la bouée de Chauveau.

Le chimiquier « **Varg** », qui était au mouillage d'attente et qui vient de finir de virer son ancre, fait route vers le môle d'escale de La Pallice.

J'embarque sur le « **Varg** » un demi-mille dans le Sud des bouées, pour assister son capitaine pendant sa manœuvre d'accostage au poste Ouest de l'appontement des navires-citernes.

Le « **Varg** » vient décharger du gazole et de l'essence.

Le « **Varg** » devait avoir un port en lourd supérieur à 80 000 tonnes, puisqu'il lui avait fallu une dérogation pour accoster avec deux remorqueurs au lieu des trois qui sont obligatoires au-dessus de 80 000 tonnes.

Le « **Varg** » capelle les remorques fournies par les deux remorqueurs, dans l'axe devant et à tribord derrière, un peu après le Lavardin.

Arrivé près de l'extrémité Sud de l'appontement, à 6 heures, navire presque stoppé, je commence l'évitage sur bâbord en faisant tirer le remorqueur de l'arrière ; le remorqueur n'avait pas atteint sa force de traction maximum que sa remorque casse ; ce sont des choses que l'on voit rarement, mais qui peuvent arriver.

Il n'y a toujours pas de vent et pas courant ; le convoi est pratiquement stoppé devant son poste ; « things are almost under control ».

Le « **Varg** » donne une bonne amarre au remorqueur de l'arrière pour remplacer celle qui vient de manquer, mais elle casse à la première traction !

L'équipe de la manœuvre arrière du « **Varg** » a juste envoyé une deuxième amarre à son remorqueur que la remorque du remorqueur de l'avant casse, elle aussi.

Devant cette adversité inouïe et incompréhensible, nous décidons, le capitaine et moi (surtout moi) que le mieux est de retourner au mouillage.

J'informe la Capitainerie que si, au moment d'accoster à l'appontement, les remorqueurs ne peuvent pas peser sur leurs remorques sans les casser, l'opération est hasardeuse et qu'il est préférable de la différer ; la Capitainerie interdit alors de poursuivre la manœuvre d'accostage ; le « **Varg** » retourne mouiller dans la zone d'attente.

Nous sommes le 27 décembre 1999 ; la vitesse du vent dépassera 100 nœuds à La Pallice en début de soirée ; c'est cette grosse tempête que l'on a baptisée Martin, qui cassera tant d'arbres et enlèvera tant de toitures entre l'Atlantique et la frontière allemande.

Si le « **Varg** » avait accosté à son poste le matin comme prévu, il aurait déchargé une bonne partie de sa cargaison avant la fin de l'après-midi, réduisant son enfoncement mais présentant une très grande prise au vent ; s'il avait commencé à casser ses amarres dans la tempête de Sud-Ouest, les remorqueurs n'auraient pas pu l'arracher de l'appontement sur lequel il était appuyé par le vent de travers ; s'il avait dû appareiller d'urgence pour gagner la zone de mouillage d'attente ou la plaine mer, il aurait certainement endommagé l'appontement ; il aurait même pu provoquer une pollution grave s'il avait été drossé sur la digue Sud de Chef de Baie ou s'il s'était échoué sur le banc du Lavardin.

La plus belle, la plus merveilleuse, la plus fantastique des explications que l'on puisse imaginer pour ces trois ruptures de remorques, c'est que le doigt de Dieu les a coupées afin d'éviter

le pire. Il y a une autre explication, moins poétique, moins romanesque, mais plausible : quelques heures avant l'arrivée d'un ouragan, une très longue houle se fait déjà sentir ; de ces houles invisibles la nuit, qui peuvent casser les remorques ; la houle, qui est un transfert d'énergie, se fait sentir bien avant la tempête qui est un déplacement de matière ; ceux qui connaissent les Antilles et qui ont subi des cyclones le savent.

S'il avait fait jour au moment de la tentative d'accostage du matin, les capitaines des remorqueurs auraient vu cette longue houle entrer entre le phare et la pointe de Chauveau et ils auraient allongé leurs remorques pour leur donner plus d'élasticité et éviter de les casser ; les remorques auraient étalé et le « **Varg** » aurait accosté comme prévu à six heures du matin ; le soir, quand survint la tempête Martin, le « **Varg** » se serait certainement trouvé en très grande difficulté.

Le « **Varg** » a passé la journée du 27 décembre et la nuit de la tempête au mouillage et il a accosté à l'appontement des navires-citernes le lendemain, après que le vent eut molli.

François Boulet