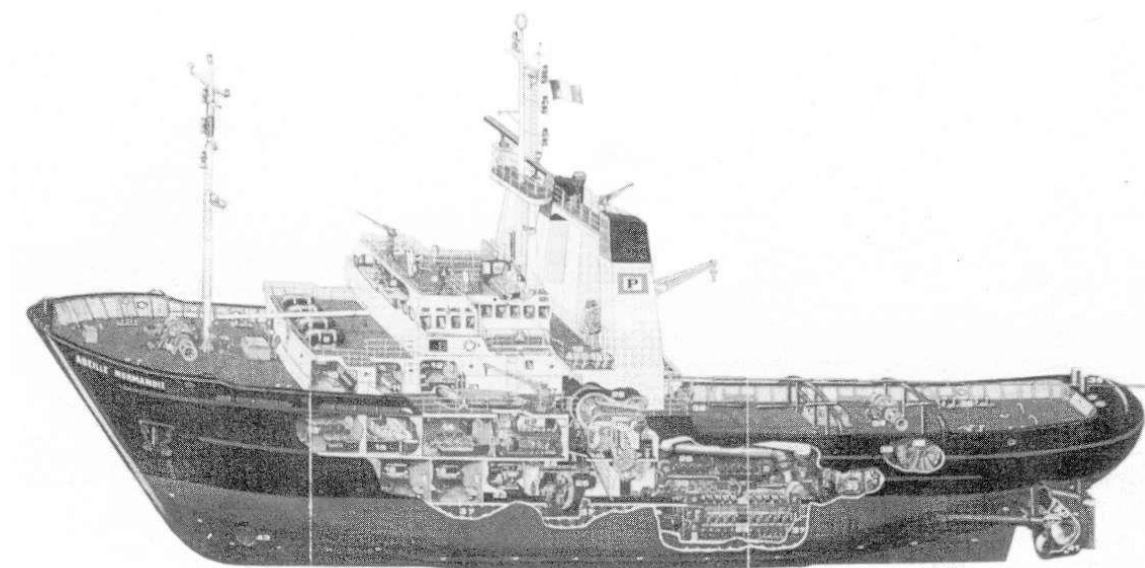


Abeille-Normandie

puissance et sophistication



L'Abeille-Normandie est une unité de 16 000 CV, construite à Ostende. Une longueur de 67 mètres, une largeur de 13 mètres, un tirant d'eau de 6,50 mètres, deux hélices à pas variable tournant dans deux tuyères fixes, un propulseur d'étrave, lui assurent une vitesse de 16 noeuds, une bonne manoeuvrabilité et surtout une traction au point fixe de 120 tonnes.

Cette traction nécessite une remorque en fil d'acier de 1 500 mètres de long, de 64 mm de diamètre, enroulée sur un treuil hydraulique. Par sécurité, ce système est doublé, et une troisième remorque est même stockée en fond de cale.

Les remorqueurs *Abeille-Normandie* et *Abeille-Provence*, de construction identique, ont été conçus pour faire face à la demande croissante de remorquages de plates-formes de forage, de transports sur barges de colis lourds et encombrants, pour les remorquages interocéaniques et le sauvetage. Ils sont donc dotés des moyens les plus modernes en matière de navigation, lutte incendie, moyens d'assèchement et de renflouement.

L'Abeille-Normandie fut livrée en octobre 1977 et, lors de notre premier remorquage entre la Hollande et l'Égypte, nous pûmes constater avec plaisir les très bonnes qualités de tenue à la mer de ce remorqueur.

La leçon de l'Amoco-Cadiz

L'Abeille-Normandie a pris la station de sauvetage au large de Brest le 27 juillet 1978 juste après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, succédant ainsi à ses illustres prédécesseurs : *l'Iroise*, *les Abeilles 22, 25 et 26* et au remorqueur allemand *Pacific*.

Le 16 mars 1978, la France, et surtout la Bretagne Ouest et Nord, se rendent brutalement compte que le trafic pétrolier, au large de leurs côtes, les exposait à de redoutables et désagréables pollutions. Elles prennent ainsi conscience de l'insuffisance des moyens pour éviter de telles catastrophes.

Ce qui manque bien sûr depuis bien des années, c'est un puissant remorqueur français de sauvetage, basé au large de Brest à longueur d'année et capable de répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'assistance. Les pouvoirs publics pensent bien entendu à la Marine nationale. Mais celle-ci ne possède hélas que quelques remorqueurs de haute mer d'une puissance limitée. Soixante tonnes de traction au point fixe, c'est trop faible. Il est possible d'en faire construire de plus puissants, mais il faudrait attendre deux ans avant la mise à l'eau. Or, c'est une solution immédiate qu'il faut mettre en place. L'État se tourne alors vers les Abeilles International, une société privée qui possède depuis plus d'un an ce genre de navire spécialisé.

Aux termes d'un contrat passé entre la Marine nationale, exécutante de l'État, et la société de remorquage, celle-ci s'engage à baser à Brest en alerte permanente, un de ses deux plus puissants remorqueurs de haute mer et de sauvetage, l'Abeille-Normandie. Suivant les termes du contrat, le remorqueur est aux ordres du préfet maritime pour exécuter toute mission de sauvetage ou de surveillance du trafic au large. La veille radio étant assurée en permanence, dès qu'une demande d'assistance est captée à bord, le capitaine décide de l'appareillage, prévient la préfecture maritime, fait route, poursuit ou fait demi-tour selon l'ordre qui lui est donné. Le capitaine du remorqueur reste toutefois seul juge des décisions à prendre, des moyens à mettre en oeuvre et des manoeuvres à faire pour le sauvetage d'un navire.

Lorsque le vent dépasse force 5 au sémaphore d'Ouessant et que la visibilité est inférieure à 1 000 mètres, le remorqueur est tenu de quitter le quai s'il est en escale à Brest et doit patrouiller en mer d'Iroise ou mouiller dans une baie de son choix. Bien que le délai d'appareillage soit fixé dans le contrat à 40 minutes, en général dans les 10 minutes qui suivent l'appel, le remorqueur a quitté le quai ou le mouillage.