

De la grande pêche à l'offshore pétrolier

20 ans d'ETPM

Jean-Claude HENRY

Cela fait presque trois ans que j'ai quitté le métier de la grande pêche. Tous les chalutiers classiques qui font cette pêche ont été vendus les uns après les autres.

Je navigue sur un bon bateau, un chalutier pêche arrière tout neuf, construit en Pologne. L'armateur avait eu l'opportunité de vendre son vieux chalutier classique avant que le nouveau soit disponible et nous avait promis que notre place serait assurée sur le nouveau navire dès qu'il sera prêt. Tout l'équipage s'était donc retrouvé sans travail pendant six mois.

Comme il faut bien chercher du travail, j'ai voulu tenter quelque chose d'autre que la pêche, car j'ai la sensation que ce métier, lui aussi, s'essouffle, les mareyeurs ont plutôt tendance à acheter du poisson moins cher à l'étranger. Par conséquent, les cours du poisson dans les ports français s'écroulent. La flotte de chalutiers diminue et vieillit.

J'ai donc acheté le "Marin", un hebdomadaire uniquement axé sur le milieu maritime et où il est encore possible, à cette époque, de trouver des offres d'emploi. Il y a une annonce, offrant une place de second capitaine sur un bateau naviguant sur la Seine, entre Rouen et Deauville.

Nous sommes un samedi, et bien qu'en principe les bureaux soient fermés ce jour-là, je téléphone. Surprise, je tombe directement sur le capitaine d'armement qui passe relever son courrier. Nous discutons quelques instants et prenons rendez-vous pour le lundi 08h30. Après un rapide entretien où je donne toutes mes références, je suis engagé comme second capitaine et trois jours plus tard, j'embarque.

Cette navigation ne me plaît pas beaucoup, nous sommes cinq personnes à bord : un commandant, un second capitaine, un chef mécanicien et deux matelots. Les navires sont neufs, donc pratiquement pas d'entretien à effectuer. Les documents nautiques du bord se limitent à une carte de la Seine et un livre des feux. Pour le travail : nous attendons, accosté à un appontement que l'usine qui traite du gypse, nous envoie par tapis roulant ses déchets que nous devons aller déverser dans l'estuaire. C'est le démarrage de cette technique, auparavant ces déchets étaient directement rejetés dans le fleuve. La réglementation ayant changé, cette pratique est maintenant interdite. Il a été nécessaire de construire six bateaux d'un type bien particulier pour ce travail. Trois, pour l'usine de Grand Couronne et trois autres pour celle de Dieppedalle. Comme c'est le tout début de cette exploitation, ça marche plus ou moins bien et nous ne faisons en moyenne, qu'un voyage par semaine, c'est à dire : six heures de navigation pour descendre jusqu'en baie de Seine et six heures pour remonter à l'usine.

Inutile de dire que je trouve le temps long, et quand mon ancien armateur me fait savoir que le nouveau chalutier est enfin près, je dis : présent. J'avais eu la correction, lors de mon embauche dans cette dernière société, de prévenir le capitaine d'armement, que ce ne serait que pour cinq ou six mois, en expliquant, pourquoi.

Mais j'avais bien sympathisé avec lui et, je crois qu'il m'appréciait bien. A l'occasion d'une conversation, il m'avait dit : « Vous, je vous verrais bien dans l'offshore pétrolier », si un jour ça vous tente, nous avons des remorqueurs et des supplies qui travaillent en Afrique pour l'approvisionnement des plates-formes pétrolières.

Pour moi, l'offshore pétrolier ne signifiait pas grand-chose, c'était l'inconnu. Je voyais bien des plates-formes se construire en mer, mais je ne m'y étais jamais intéressé, pensant que c'était du domaine des travaux publics.

Je suis donc reparti à la pêche sur ce nouveau chalutier tout neuf. Après 6 mois d'absence, quand nous nous sommes retrouvés à bord, nous avons bien sûr parlé de cette période et, j'ai été surpris d'apprendre que sans s'être concerté auparavant, le radio, le chef et le second mécanicien avaient eu la même réaction que moi, c'est à dire de chercher un emploi temporaire ailleurs qu'à la pêche.

Le chef mécanicien avait trouvé une place sur un ferry à Cherbourg, son second une place sur les cargos quant au radio lui, il s'était retrouvé sur un remorqueur des "Abeilles", au Havre. C'est lui qui m'a reparlé de l'offshore pétrolier. Il avait eu l'occasion d'avoir à remorquer une structure métallique, construite

aux chantiers du TRAIT ; un « stinger*¹ » pour une barge française qui posait du pipeline ou montait des plates-formes pétrolières en Mer du Nord. Il était monté à bord de cette barge et avait discuté avec des membres de l'équipage. Ceux-ci, pour beaucoup, étaient des anciens de la Grande Pêche de la région de St Malo qui, compte tenu du désarmement des chalutiers de grande pêche, chez eux aussi, c'étaient reconvertis dans cette branche d'activité. Ils étaient très contents de ce travail. A tout hasard, je lui ai demandé l'adresse et le nom de cette société : ETPM et son siège social était situé à Paris.



Nous avons également été surpris sur le montant des salaires pratiqués dans la marine marchande et surtout sur le temps de repos accordé. A la pêche, pour onze jours et demi de mer, nous avons deux jours et demi de repos sur lesquels il faut décompter le temps de trajet entre Fécamp et Boulogne. Au commerce pour deux semaines de travail nous avons une semaine de congés. Le nombre d'heures de travail n'est pas comparable : huit heures par jour au commerce alors qu'à la pêche on ne les compte pas. Il n'est pas rare de faire vingt-quatre, voire quarante-huit heures sans interruption et le premier repos après une telle période n'excède jamais et dans le meilleur des cas : quatre heures. Le plus longtemps que je suis resté sans dormir, avec un certain patron que je n'ai jamais apprécié et que l'on surnommait "Monsieur six quart d'heure" (il ne voulait pas faire de coup de chalut dépassant 90 minutes) doit approcher des quatre-vingt heures, d'ailleurs on ne s'en vante pas car les gens ne vous croient pas ou vous prennent pour des fous.

Les salaires, eux aussi sont plus intéressants qu'on ne le pense et ont bien évolué par rapport à ceux des pêcheurs, (A moins que, et c'est plus que probable, ce ne soit ceux des pêcheurs qui aient bien diminués)

Tout cela pour dire qu'il ne faut pas grand-chose pour nous inciter à changer de métier. Nous sommes tous les quatre bien d'accord pour dire que, si pour une raison ou une autre cela ne marche pas, nous essaierons de retourner d'où nous venons.

Comme je l'ai dit, le bateau était neuf, et comme pour tout chalutier neuf il faut lui trouver et adapter le gréement et le réglage adéquat pour bien pêcher. Cela peut demander un mois ou plus, mais là, cela fait quatre mois et nous n'y arrivons toujours pas. Le tonnage ramené à chaque voyage n'est pas suffisant pour que nous gagnons correctement notre vie.

¹ **Stinger** : Structure métallique qui se fixe à l'arrière de la barge et dans lequel le pipeline passe lui donnant la courbure adéquate avant de se déposer au fond de la mer.

Je suis le dernier à me décourager. Le chef et le second mécanicien sont partis les premiers, le radio a suivi ; ils ont tous retrouvé leur ancienne place. Moi, je n'arrive pas à me décider. Dans les accords que j'ai avec mon patron, je dois prendre le commandement du bateau un voyage sur trois. Ce qui théoriquement me fait quatre mois de commandement dans l'année et, comme le patron approche de l'âge de la retraite, c'est moi qui suis sensé le remplacer lors de son départ.

Je me suis quand même jeté à l'eau, et comme la fois précédente, j'ai commencé par acheter le "Marin" pour voir s'il n'y avait pas quelques offres d'emploi. La première annonce sur laquelle je tombe est celle de ETPM cette fameuse société dont le radio m'a parlé, et qui recherche un lieutenant. J'écris et pose ma candidature et, je repars à la mer. A cette époque de l'année nous faisons la pêche au maquereau. Les voyages sont courts mais les repos aussi. Quand je rentre quelques jours plus tard, Anne Marie, mon épouse, m'annonce que la société ETPM a téléphoné, que ma candidature les intéresse, mais qu'il est nécessaire que je me présente à leurs bureaux de Paris pour un entretien. C'est un matin, et nous devons repartir le lendemain. Je téléphone immédiatement, et prends rendez-vous pour l'après-midi même.

Il doit être seize heures quand je rencontre le chef du personnel et la première chose qu'il me dit : « On va d'abord régler votre note de frais avant que la banque ne ferme ». (Il y a une banque dans leurs bureaux, c'est ma deuxième surprise). La première surprise étant la note de frais : à la pêche, les notes de frais ça n'existe pas. Si nous avons à nous déplacer pour venir travailler sur le bateau ou au magasin de l'armateur c'est toujours à notre charge. J'ai même vu une fois, je naviguais encore à Terre-Neuve comme commandant, et pendant la période de repos au mois d'Août, le bateau devait passer en cale sèche à Cherbourg. En accord avec mon armateur, il avait été convenu que je partirai quelques jours en congés et que ce serait un autre capitaine de la société qui conduirait le bateau de Fécamp à Cherbourg. Mais une fois le bateau en cale sèche, l'armateur sûrement mécontent de voir que les travaux étaient plus importants qu'il ne l'imaginait, m'a fait revenir d'Espagne ou j'étais en vacances, pour constater l'état de la coque. Il a été nécessaire que je réserve une chambre d'hôtel pour plusieurs nuits et que je me restaure. Quand j'ai voulu lui présenter la note de frais, il m'a ri au nez en me disant que cela faisait partie de mon travail ?

Ici, on m'a réglé mon voyage en train, aller et retour en première classe, mon repas et une journée de travail. Ce n'est qu'ensuite que nous avons commencé à parler de travail. Mes références étant quand même très bonnes, cela n'a pas duré longtemps et nous nous sommes mis rapidement d'accord. Il y a quand même une chose qui me tracasse un peu : l'anglais. Il faut parler cette langue, et moi qui a quitté l'école à quinze ans, je ne l'ai jamais étudié. Je ne l'ai pas caché quand on m'a posé la question. A part : tribord, bâbord, en avant, en arrière et quelques mots du même genre que nous utilisons avec les pilotes dans les ports étrangers c'est tout. Ça suffira m'a-t-on répondu. Et c'est ainsi que j'ai été embauché. Le salaire est bon, il y a des primes quand le travail marche bien. Pour huit semaines d'embarquement, nous avons quatre semaines de repos. Il y a douze heures de travail à effectuer par jour. Une équipe travaille de minuit à midi et l'autre de midi à minuit. Cela ne me dérange pas beaucoup compte tenu de ce que je faisais précédemment.

Je rentre à Fécamp, mais il me reste une mission délicate à effectuer : annoncer la nouvelle à mon patron et à l'armateur. Compte tenu de nos mauvais résultats depuis nos débuts sur ce navire, ils n'ont pas été surpris. Le patron a même eu une attention délicate « Je t'avais promis que tu commanderais ce bateau m'a-t-il dit, tu as un préavis d'un mois à faire, tu le feras comme capitaine »

Et c'est ainsi que j'ai terminé ma carrière de pêcheur. De "laboureur de la mer", comme l'a dit « Anita CONTI » pour devenir comme l'a écrit Marc MENANT un "Mercenaire de la mer".

Mon premier embarquement pour la société ETPM se fait le quinze août 1975. Sur la DLB 1601 c'est le nom de cette barge, bien qu'il s'agisse d'un navire puisqu'elle est auto propulsée.

DLB sont les initiales de **Derrick Lay Barge** (qui veut dire en français : barge de levage et de pose de pipeline), le numéro qui suit, est la capacité de levage en tonnes de sa grue principale en rotation. Il en est ainsi pour toutes les barges du monde travaillant dans l'offshore pétrolier.

Elle est en "stand-by", au large d'Aberdeen en Écosse. Les embarquants ont été convoqués la veille dans les bureaux à Paris, et une chambre d'hôtel leur a été réservée. Le lendemain matin, très tôt, un bus nous prend à l'hôtel pour nous conduire à l'aéroport et un charter nous emmène directement à Aberdeen.

Nous sommes une centaine à embarquer. Il faut dire que ce n'est pas n'importe quel navire. Une usine flottante qui, à cette époque est la plus grosse du monde. Elle peut loger 250 personnes à bord, mais par la suite, et au fur à mesure des exigences de travail, des transformations et des aménagements seront apportés. Le nombre de lits passera progressivement jusqu'à 400, en cabines d'une, deux ou quatre personnes. De l'aéroport d'Aberdeen, après les formalités d'usage, un bus nous emmène au port et nous embarquons sur un « pipe carrier », pour regagner la barge qui est au mouillage à l'extérieur du port.

Impressionnant : Ce navire fait près de 200 mètres de long sur 40 de large, son pont principal est à 6 ou 7 mètres au-dessus de la flottaison et il y en a bien 10 de tirant d'eau. Sa grue principale peut lever des charges de 1600 short tons* en rotation (d'où son nom DLB 1601) et 2000 tonnes en position de bigue, (la flèche de la grue orientée vers l'arrière et en position fixe). Sa flèche quand elle est mâtée, culmine à près de 100 mètres d'altitude. Il y a aussi de chaque côté, à tribord comme à bâbord : une grue sur chenilles, capable elles, de lever 250 tonnes et que l'on utilise pour le déchargement des bateaux. Également un pont roulant de 35 tonnes pour la manutention des tubes et, à chaque coin de la barge une grue de 25 tonnes pour les petites manutentions diverses.



Côté propulsion, 2 hélices à pas variable, des générateurs électriques d'une puissance de 8 000 cv permettent d'avancer à une vitesse moyenne d'environ 7 nœuds. Un propulseur d'étrave de 750 cv permet également de faciliter certaines manœuvres délicates.

Nous sommes donc accostés à la barge et il faut embarquer. Mais il n'y a pas de coupée et la manœuvre se fait avec une nacelle suspendue à la grue à la grue principale. Nous mettons les bagages à l'intérieur de la nacelle et nous, nous restons accrochés à l'extérieur. Il fait beau et nous sommes sur rade, mais là encore je me demande bien comment ça peut se passer en mer avec de la houle et du vent. Je suis quand même embarqué dans les premiers et là, le grutier nous a réservé une surprise. Au lieu de nous prendre du pont du pipe carrier et de nous amener tranquillement sur le pont de la barge, il nous fait faire un tour de manège gratuit, c'est à dire, qu'il nous élève au moins à cinquante mètres de hauteur avant de nous reposer sur le pont.

Si cela s'était passé dix ans plus tard, le grutier aurait été renvoyé dans ces foyers sur-le-champ. A cette époque la sécurité n'était pas ce qu'elle est devenue. Je suis passé au bureau administratif, puis au bureau du commissaire de bord et je suis monté à la passerelle me présenter au commandant. La première chose qu'il m'a demandé : « parlez-vous anglais ». Je le vois encore, catastrophé, suite à ma réponse.

En opération, mon travail de passerelle consistera à gérer tous les navires qui travaillent avec nous, mais surtout, et ce sera là l'essentiel de mon travail, s'occuper des deux remorqueurs qui repositionnent continuellement les dix ancres de la barge au fur et à mesure qu'elle avance, quand elle est en pose de pipeline, ou pour se positionner près d'une plate-forme.

Tous ces navires sont allemands, norvégiens ou britanniques et toutes les communications se passent en anglais.

Dans quel guêpier me suis-je fourvoyé ! Mais je suis là et il faut faire avec.

Le second capitaine m'a doublé pendant deux ou trois jours. Il m'a fait différents plans et schémas de la barge, des lignes d'ancres et que sais-je encore en y inscrivant les mots anglais correspondants. Il m'apprend également quelques phrases types et c'est ainsi que je commence. J'avais quand même pris la précaution avant d'embarquer de me munir d'un livre pour apprendre l'anglais.

Paradoxalement, mon métier de pêcheur m'a servi. A la pêche, sur une passerelle, bien sûr, on surveille le sondeur pour contrôler s'il y a de la détection, mais on surveille beaucoup les autres bateaux pour voir comment ils travaillent. Cette déformation professionnelle, si je peux dire, m'a servi. Quand un remorqueur m'appelle, neuf fois sur dix, pour l'avoir observé, je me doute de ce qu'il a à me dire car je suis de près tous ses mouvements et tout ce qu'il fait. Pour ce qui tient de mon travail, je n'ai aucun problème bien au contraire, je me sens très à l'aise. Pourtant le travail n'est pas facile, les radars qui nous servent à positionner nos ancres et à diriger nos remorqueurs sont dans la passerelle de navigation, à l'avant, alors que les treuillistes eux, se trouvent dans la passerelle de positionnement, à l'arrière, distante d'une quinzaine de mètres. Il faut hurler les ordres pour se faire entendre. De plus la longueur des lignes d'ancres ne fait que deux mille mètres (quand elles sont complètes) et il faut les allonger au maximum et jusqu'à la dernière couche pour pouvoir faire avancer correctement la barge. Il nous est arrivé une fois ou deux d'en voir une filer par le bout, mais personne ne nous en veut, compte tenu des conditions dans lesquelles nous travaillons. Nous devons également répondre au téléphone et, entre la passerelle et la chambre des cartes, nous en avons trois. Il faut aussi assurer les liaisons radio avec les hélicoptères et les nombreux supplies qui nous approvisionnent en vivres, matériel et tubes. Rédiger les manifestes départ des bateaux allant à terre, et récupérer ceux d'arrivées, en faire des photocopies, les faire distribuer aux personnes et services intéressés, mais là, nous avons un matelot pour nous aider. Sur la barge tout le monde travaille douze heures avec une pause d'une demi-heure après six heures de travail pour prendre un repas. Une équipe travaille de minuit à midi, l'autre de midi à minuit. Pour nous, les lieutenants, il a été convenu que c'est trop long et trop stressant. Nous ne faisons que cinq heures de travail, le second capitaine nous remplace deux heures (de 06 à 08 H et de 18 à 20 H) et c'est l'autre lieutenant qui reprend pour cinq heures. Pas étonnant que mes prédécesseurs aient craqué et ne soient pas restés.

Mais, nous sommes dans une phase particulière : cette barge, qui est la plus grosse du monde, vient de sortir des chantiers de construction et c'est son premier chantier. Elle est aussi la première barge à souder des tubes de 24 mètres de long, (toutes les autres barges effectuant ce type de travaux soudent des tubes de 12 mètres). Il faut tout organiser. C'est pourquoi nous avons aussi à bord, trois hauts responsables de la direction de Paris. Ils notent toutes les modifications à effectuer, les améliorations à apporter et ils sont bien d'accord qu'en ce qui concerne notre fonction, on ne peut continuer ainsi. L'année suivante nous devons être deux pour faire ce travail. Un lieutenant pour le positionnement des ancres devra travailler dans la même salle que les treuillistes et le chef de manœuvre, et un autre lieutenant, dans la passerelle de navigation, ne s'occupera que des communications avec les hélicoptères, pipe carrier et supplies et de toute la paperaise et de toutes les communications téléphoniques.

Ma période d'essai s'est terminée, et comme tout s'était correctement passé, malgré mes lacunes en anglais, j'ai été embauché définitivement. J'étais aussi le premier lieutenant, depuis la sortie de cette unité, qui avait résisté, aimé et essayé d'apporter quelque chose de positif à cette fonction. Les responsables s'en étaient aperçus.

Sur les autres unités de la société, beaucoup plus petites, seulement armés par quelques français et travaillant essentiellement en Afrique et au Golfe Persique, les problèmes ne sont pas du tout les mêmes. Ici tout est colossal, surdimensionné. Pour manutentionner une manille il faut utiliser la grue, les câbles de lignes d'ancre sont d'un acier spécial, ils ont un diamètre trois pouces (75 millimètres) et pèsent 18 kilos au mètre, tout est de cet ordre-là. Il faut également former les hommes qui pour la majorité sont nouveaux et pratiquent ce métier pour la première fois. La société le sait bien, elle s'est donnée un certain temps pour parvenir à former une équipe mais elle ne s'est pas trompée en allant puiser cette main d'œuvre dans ce réservoir de Terre-neuvas de la région de Saint Malo, qui malheureusement, vu la conjoncture de la grande pêche se retrouve sans embarquement.

Il faut également dire que le travail est dur. Pour ces anciens pêcheurs, il n'y a pas trop de problèmes. Mais pour une personne qui n'est pas habituée, j'avoue qu'il est difficile de s'y faire. Peu de marins arrivant de la navigation au commerce restent.

Pour recaler les plannings, je ne fais que six semaines de bord et c'est par hélicoptère que je débarque. En général toutes les liaisons terre/barge se font ainsi. J'ai trois semaines de repos et pour mon nouvel embarquement nous ne posons plus de pipeline. Nous avons terminé le tronçon que nous devons poser et la barge est positionnée à quelques mètres d'une plate-forme en cours de montage sur le champ pétrolier de « FRIGG », côté Norvège. Je dis bien côté Norvège car ce champ pétrolier a la particularité de se trouver à cheval sur la limite des eaux territoriales norvégiennes et britanniques. Il est constitué de plusieurs plates-formes dont certaines sont reliées par des passerelles. Comme une de ces passerelles traverse la limite territoriale des deux pays (il est donc possible de passer de Norvège en Grande Bretagne) et il y a des douaniers et des officiers d'émigration à chaque extrémité de cette passerelle.

Nous y installons des modules de plusieurs centaines de tonnes qui nous sont envoyés de terre sur des cargos barges*². La décision du chef des opérations n'est pas une mince affaire. Il faut que tout soit prêt, être certain de la météo et du matériel. Il ne s'agit pas que la grue, un treuil ou un câble casse ou tombe en panne pendant l'opération et que l'on se retrouve avec cette masse en suspens. Le travail du grutier est lui aussi déterminant pour la réussite de l'opération, il faut avoir une grande expérience et surtout pouvoir garder son calme ; quand on a un colis de plusieurs centaines de tonnes de suspendu au bout de sa grue et qu'il faut le positionner au bon endroit à quelques centimètres près !

Dans la majorité des cas, il est impossible de reposer au même endroit ce que l'on vient de lever. A cet endroit, des supports et un saisissage bien spécifique ont été prévus pour maintenir ce module en place durant son voyage, et il a été nécessaire de découper tout cela au chalumeau pour le libérer. De plus, cela se trouve sur un cargo barge, amarrée le long du bord, et qui remue comme un bouchon, car ne l'oublions pas, nous sommes en pleine mer et quelle mer : La Mer du Nord.

Pour peu que le vent forcisse ou tourne et c'est la catastrophe.

La société ELF, pour laquelle nous travaillons sur ce chantier a engagé un ingénieur météo. Il est basé à Stavanger et est spécialisé pour ce secteur qu'il connaît parfaitement bien. Il est capable de nous signaler à une heure près un changement de temps, nous sommes en contact permanent avec lui. C'est aussi pourquoi, nous, les lieutenants, avons la charge, toutes les deux heures de faire des relevés météo, de les coder*³ et de les lui communiquer par radio ou par fax.

Quand nous nous positionnons près d'une la plate-forme, cela ne s'effectue pas sans consulter sa météo, pour connaître les prévisions bien sûr, mais pour savoir de quelle direction viendront les vents, la houle et sa période. Cette barge a été construite spécialement pour travailler en mer du Nord et ses dimensions ne sont pas le fait du hasard. Elles ont été calculées en fonction de la hauteur et la période de la houle qui règne généralement dans cette région. Ainsi, en nous positionnant d'une certaine façon par rapport à elle, nous avons des chances de travailler plus souvent et plus en sécurité, la barge étant moins sensible à ces éléments.

L'année suivante, nous aurons même un équipement assez sophistiqué, trois bouées DATAWELL*⁴ : une, sera mouillée à proximité de la barge. Une autre, positionnée au centre de gravité de la barge, la troisième sera installée en tête de flèche de la grue principale et nous donnera de précieuses indications sur le roulis, et surtout sur le pilonnement, c'est à dire le nombre de centimètres, voire de mètres, que la barge monte et descend. Nous serons également équipés d'un puissant ordinateur qui collationnera toutes ces informations et d'un logiciel de simulation nous permettant de choisir en fonction de toutes ces données la meilleure position ou la meilleure orientation à prendre.

² **Cargo barge** : Gros ponton ballastable capable d'effectuer une navigation transocéanique.

³ **Codage météo** : Il existe un code international qui permet de fournir tous les renseignements utiles à l'établissement de cartes météorologiques et exploitable par tous et dans toutes les langues.

⁴ **Bouée DATAWELL** : houlographe, capteur de mouvement de vagues et de houle retransmit par radio.

Nous sommes donc au mois d'octobre, et la période n'est pas propice à ce genre de travaux. Les dépressions se succèdent et nous ne travaillons que deux ou trois jours par semaines environ. Mais nous avons pris du retard et il faut impérativement terminer ce travail pour la suite du programme. La barge, pourtant neuve, elle n'a qu'un an, doit retourner au chantier de construction. La société qui a fait l'étude et vendu les treuils de positionnement a sous-estimé les tractions que peut subir cette barge. Il nous faut donc changer tous ces treuils. En attendant, nous sommes à quelques mètres, au vent d'une plate-forme, le vent dépasse les cent kilomètres/heure, les freins des treuils ne tiennent pas et nous sommes obligés de les bloquer mécaniquement sous peine de dériver sur celle-ci. Nous avons également passé une aussière à chacun de nos deux remorqueurs qui nous tiennent de leur mieux pour atténuer la tension sur les lignes d'ancres, et nous prions pour qu'aucune d'elle ne vienne à casser. Les paquets de mer s'écrasent sur le pont et il n'y a rien à faire. Beaucoup de personnes, qui ne connaissent rien à la mer ont peur. Certaines même ne se séparent plus de leur gilet de sauvetage. Bien que cette barge soit très sûre, elle a une triple coque, c'est avec soulagement que nous voyons arriver l'accalmie.

Nous avons pu terminer notre travail et après une escale à notre base logistique de Stavanger, pour y débarquer la majorité du personnel et tout le matériel spécifique aux travaux que nous venons d'effectuer, nous mettons le cap sur Hambourg.

Nous sommes rentrés au chantier Blohm & Voss, là où la barge a été construite. Les travaux sont prévus durer quatre mois. Ce ne sont pas des petits travaux, il faut découper la coque pour retirer les anciens treuils et mettre en place les nouveaux. Mais ceux-ci, beaucoup plus puissants et plus volumineux prennent plus de place. Ce sont de vrais monstres. Déjà, nous aurons douze treuils au lieu de dix. Chacun a un encombrement de 5 x 5 x 5 mètres, et peut recevoir trois mille mètres de câble d'un diamètre de soixante-quinze millimètres. Chacun a une puissance de mille six cents chevaux et une capacité de traction de deux cent soixante-dix tonnes sur sa première couche d'enroulement, néanmoins en opération nous ne dépasserons pas les cent vingt tonnes.

La société s'est également aperçue que le nombre de lits à bord est insuffisant. Pour la campagne qui vient de s'achever, des bungalows avaient été installés, et certaines personnes travaillant à bord étaient obligées d'aller coucher sur un navire-hôtel qui restait près de nous. Moi-même, en tant que lieutenant je n'avais pas de chambre. Il y en avait bien eu une de prévue pour chaque lieutenant, mais elles sont occupées par d'autres personnes. Il est vrai que cette barge, est un prototype. A cette époque aucun engin aussi colossal n'existe. D'autre part, il y règne une rivalité entre les services. Sur un navire classique, il y a deux services : Pont et machine. Ici, il y en a trois.

Le service marine : dirigé par le Commandant, comprenant :

- 1- second Capitaine, 2 lieutenants, 1 maître d'équipage et 8 matelots.
- 2 - Le service positionnement : 2 chefs de manœuvre, 2 lieutenants au positionnement des ancres et 6 treuillistes.
- 3 - Le service administratif : 1 commissaire de bord et 2 secrétaires.
- 4 - Le service médical : 1 médecin et 1 infirmier
- 5 - Le service hôtelier : comprenant environ 60 personnes

Le service travaux : dirigé par un super intendant comprenant :

- 1 - 2 chefs de barges, 6 chefs d'équipe et 24 hommes de pont.
- 2 - Le service soudure : 1 chef soudeur et un nombre variable de soudeurs suivant la nature du travail.
- 3 - Le service magasin : 1 Chef magasinier, 1 adjoint, 2 magasiniers.

Le service machine : dirigé par le chef mécanicien comprenant :

- 1 - 1 second mécanicien, 2 chefs de quart machine, des maîtres mécaniciens et des mécaniciens.
- 2 - Le service mécanique extérieur : 1 officier et 6 mécaniciens
- 3 - Le service électrique : 1 officier et 8 électriciens

Sur les autres barges de la société, et avant que la DLB 1601 ne soit construite, le travail à bord s'effectue par du personnel des travaux publics, même si certains d'entre eux sont d'anciens marins. Quand cette unité est sortie, le fait qu'elle soit auto-propulsée, et bien qu'on continue à l'appeler « barge », administrativement, c'est un navire et il lui faut un équipage d'officiers et de marins. De plus, la société a vu grand : ce n'est pas une mais trois barges qui sont construites. La DLB 1602 (son sister-ship, appelée aussi « SEATROLL » qui sera exploitée par une société norvégienne), et la DLB 701, plus petite : 185 mètres de longueur sur 35 mètres de large et d'un tirant d'eau de 4,50/6,00 mètres, construite aux Chantiers de Normandie de Grand Quevilly, mais elles aussi auto-propulsées, et ayant obligatoirement des inscrits maritimes. Bien sûr, il y a des frictions : Les anciens ne veulent pas se laisser prendre la place et les nouveaux veulent faire leur trou. On se retrouve avec pratiquement un double état-major et chacun veut garder ses prérogatives. Ainsi, pendant ces deux premiers voyages je couche sur un lit de camp dans un bureau inoccupé du cinquième étage, juste sous la passerelle. La chambre prévue pour le lieutenant est occupée par un adjoint du chef de travaux. On veut m'allouer une chambre individuelle dans les ponts inférieurs et avec l'équipage, mais par principe, je refuse. Ce n'est pas très facile pour faire ma toilette, mais à chaque étage, il y a un local sanitaire avec des toilettes et un lavabo, utilisable par tous. Pour la douche, je m'arrange avec l'officier radio, qui a sa chambre au même étage. Je le connais bien, il arrive lui aussi de la Grande Pêche.

A bord, il y a beaucoup de place mal ou pas utilisée. Ainsi, sur l'arrière du château, et en avant des cheminées, deux étages d'aménagements supplémentaires seront construits. Le premier étage, avec une salle de récréation, salle de lecture et salle de jeux. Le second avec des chambres de deux ou quatre lits. On augmente ainsi les places disponibles à bord, portant à trois cent quarante les possibilités d'hébergement. Trois ans plus tard, on construira un étage supplémentaire et nous pourrons loger 400 personnes. Une salle de cinéma d'une centaine de places et une salle de sport doivent également être aménagées dans des locaux inutilisés dans les bas étages. La société profite de cet arrêt pour former son personnel. Pendant un mois, à Royan, je vais suivre un cours d'anglais. Tout frais payé bien sûr et mon mois et mes congés comptent quand même. Je n'en reviens pas, quelle différence avec la pêche.

Pendant les travaux, tout le personnel français continue ses rotations normales : huit semaines d'embarquement et quatre semaines de repos. Les occupations ne sont pas les mêmes qu'en navigation ou en opération mais le travail ne manque pas. Personnellement, je m'occupe de la sécurité. La barge ne fait peut-être que deux cents mètres de long sur quarante de large mais il y a dix étages, sans ascenseur : Quatre au-dessous du pont principal et six au-dessus et quand j'ai inspecté tous les coins et recoins j'ai parcouru pas mal de kilomètres. Je peux dire que c'est à cette époque que j'ai appris à connaître la barge et que peu de monde la connaissait aussi bien que moi. Les journées sont dures, surtout au début de l'embarquement, car nous voulons aussi, faire connaissance avec la ville. A Hambourg, il y en a pour tous les goûts et il est difficile de s'y ennuyer. Mais comme pour beaucoup de chose, on s'en lasse.

Comme les lieutenants n'ont pas encore leur cabine officielle, j'essaie de convaincre le responsable des travaux de notre société de faire aménager en chambres deux des trois bureaux situés au cinquième étage, juste sous la passerelle. Initialement ces locaux devaient être les bureaux du service administratif et du commissaire de bord. Situés au cinquième étage, tout le monde rechignait à y monter, on avait trouvé un autre emplacement au niveau du pont hélicoptère. C'était plus commode pour tout le monde. Les lieutenants eux, y trouveront également leur compte. Le troisième bureau deviendra celui du second Capitaine. Initialement le bureau du second capitaine était situé face à sa chambre, comme pour tous les autres chefs de service. Mais, le chef mécanicien ayant suivi une partie des travaux, il était monté à bord bien avant le reste de l'équipage et avait décrété qu'il aurait besoin de deux bureaux et s'était approprié celui du second capitaine. Il m'a fallu beaucoup de persévérance, car bien que le coût ne soit pas énorme en comparaison des travaux entrepris cela venait quand même s'y ajouter. Je n'ai obtenu son accord qu'à la condition de lui proposer un plan qui tienne car il n'avait pas le temps d'y travailler. Ça n'a pas été trop difficile, j'avais un argument qui l'a séduit : je proposais 2 couchettes par cabine. Comme nous travaillerons désormais 12 heures continues, la chambre restera individuelle pendant nos 12 heures de repos. De plus, j'étais assez bien avec ce responsable des travaux. C'était un ancien architecte des chantiers navals de Bordeaux qui avait activement participé à la construction d'un chalutier sur lequel j'avais navigué à Boulogne : « ÉMILE JOSEPH » et pour lequel je ne tarissais pas d'éloges et il s'en sentait flatté.

Fin janvier 1976, je suis à Royan à suivre mon stage d'anglais, quand j'apprends que des inondations ont lieu en Allemagne : L'Elbe déborde et les quais de Hambourg sont noyés, les chantiers également. Je suis loin de penser que la barge peut être en difficultés. J'ai la mémoire courte, car pour effectuer les travaux de changement de treuils, des découpes dans la coque ont été faites. Quand l'eau a commencé à monter, elle a envahi la cale sèche et a pénétré à bord par ces ouvertures. Heureusement, les portes étanches avaient été fermées et les dégâts ont été limités. Il n'en est pas de même pour le chantier, beaucoup de matériel est endommagé et est resté immobilisé pendant plusieurs jours. Nous pensons prendre du retard et ça n'arrange pas nos patrons qui ont des contrats à respecter pour nos futurs chantiers. La période de travail en Mer du Nord est assez courte. Traditionnellement, et pour cause de mauvais temps, elle commence au mois d'avril pour se terminer en septembre et le moindre retard d'un des opérateurs peut compromettre tout un programme. Des énormes capitaux sont engagés, c'est pourquoi les sociétés pétrolières mettent des pénalités financières exorbitantes aux opérateurs qui ne respectent pas leurs délais. C'est mal connaître les allemands, ils mettent tout en œuvre pour rattraper leur retard : heures supplémentaires, embauche de personnel temporaire, location de matériel et ils y arrivent : nous quittons le chantier le jour prévu. Chapeau, ce n'était pas évident.

Ce n'est pas évident pour nous non plus. Si les travaux sont terminés, la barge n'est pas opérationnelle pour autant. Tout est plus ou moins en vrac un peu partout mais nos dirigeants savent que ce n'est pas en restant à quai que les choses avanceront plus vite, au contraire. Nous appareillons donc, et notre première destination est Bremerhaven, où nous devons effectuer des tests sur notre grue principale.

Un ponton spécial vient nous accoster, et compte tenu de son poids à vide nous le remplissons d'eau pour arriver au tonnage théorique de mille six cents tonnes pour le premier test de la grue en rotation. Puis de deux mille tonnes en position de bigue, la grue fixe et orientée vers l'arrière. Impressionnant, ça craque de partout et à part le grutier et quelques responsables il n'y a pas beaucoup de monde à roder dans le secteur. Ces tests étant concluants, nous quittons Bremerhaven pour un mouillage à quelques milles de la côte. Là, nous devons tester les treuils et les choses sérieuses vont commencer pour moi. L'équipe marine a bien changé et s'est renforcée : un des commandant a démissionné. Son remplaçant, est le commandant d'un remorqueur de la société. Il n'a jamais travaillé sur barge, et c'est lui qui est en poste. Un deuxième second capitaine a été recruté, et nous sommes maintenant 6 lieutenants (4 embarqués et 2 en congés). Un des lieutenants n'a effectué qu'un embarquement de trois semaines l'année précédente, quatre sont nouveaux et moi, avec mes deux petits embarquements, fait figure d'ancien.

Je prends le quart à minuit, nous sommes au mouillage, et le commandant me dit : voilà, il faut sortir toutes les lignes d'ancres et les tirer au maximum, mouiller les ancres, puis les rentrer en traction. Tu as deux remorqueurs pour faire ce travail. Si tu te sens capable de le faire seul, je vais me coucher sinon je reste avec toi sur la passerelle. Seulement si tu me dis oui, ne viens pas me réveiller cette nuit.

Ça commence bien ! Je n'ai pas deux solutions. Il est donc allé se coucher et je commence mon travail. Tout se passe formidablement bien. Tout le monde est motivé : les grutiers qui passent les bouées d'orins aux remorqueurs et les récupèrent, les équipes de pont qui les préparent, les treuillistes qui manœuvrent ces engins pour la première fois, les mécaniciens et les électriciens qui sont sur pied de guerre pour pallier les problèmes mécaniques et électriques éventuels et nos remorqueurs font un excellent travail et vers 06h00 du matin nous avons pratiquement terminé. Les premiers surpris sont le commandant et le super intendant quand le matin ils montent à la passerelle pour voir ou nous en sommes des opérations et d'apprendre que tout est déjà terminé. Les seconds surpris sont les dirigeants de Paris a qui nous télexons deux fois par jour les comptes rendus des travaux. Ils n'y croient pas et demandent que nous refassions une nouvelle fois ces tests. A l'issue de ce second test tout aussi concluant, nous avons droit à un message de félicitations. Les essais étant convaincants pour nous, mais également pour le client, car dans l'offshore pétrolier c'est une règle, avant d'entreprendre des travaux sur un champ pétrolier, nous devons fournir pour chaque client tout un tas de documents prouvant que tout est correct. Si des tests doivent être effectués, ce sera toujours en présence de leurs contrôleurs. Les visites périodiques dites visites annuelles, que nous demandent les Affaires Maritimes pour la réglementation française sont de la rigolade à côté des exigences des compagnies pétrolières.

Nous allons enfin pouvoir commencer à travailler.

C'est au large du fjord de Firth of Forth, à l'est de l'Écosse que nous allons pour installer un module de mille huit cents tonnes sur une plate-forme. Comme ce colis est trop lourd pour nous seul nous devons faire un « double lift » c'est à dire nous mettre à deux barges pour lever cette charge et la poser sur la plate-forme. C'est une manœuvre extrêmement délicate. Les deux barges, accolées, sont obligées de se positionner assez loin de la plate-forme pour que le cargo barge nous amenant ce module puisse s'accoster en tableau arrière aux deux barges. Une fois ce module élingué par les deux grues, le levage peut commencer. Mais il faut que la synchronisation entre les deux grues soit parfaite sinon, l'une des grues prend plus de tonnage qu'elle ne le peut.

Il faut suivre au ballastage pour éviter de prendre de la gîte. Puis faire appareiller en douceur le cargo barge à l'aide des remorqueurs. Là aussi il ne s'agit pas de brusquer les choses, un choc ou une fausse manœuvre peut occasionner une vibration et avec près de deux mille tonnes en suspend sur la grue ! Puis, se rapprocher de la plate-forme, là aussi il y a intérêt d'y aller sur la pointe des pieds. Il ne s'agit pas que l'une des barges avance plus vite que l'autre. Enfin quand nous sommes en position il ne reste plus, si je peux dire, qu'à le mettre en place mais le plus précisément possible car une fois posé, s'en est terminé, on n'y retouche plus. Heureusement, dans ce fjord nous sommes bien abrités, il n'y a aucun mouvement de vagues, de houle ou de mer.

C'est sur ce chantier qu'un jour de relève d'équipage j'ai vu débarquer de l'hélicoptère mon camarade Noël. Je savais qu'il avait postulé dans cette société, il m'avait demandé l'adresse et des renseignements, mais je ne savais pas qu'il avait été accepté ; c'était plutôt une bonne surprise. Nous allons faire un bon bout de chemin ensemble : douze ans.

Cette opération de levage terminée, nous regagnons Peterhead en Écosse. Je débarque pour prendre mes congés et en réembarquant, quatre semaines plus tard, j'ai la surprise d'apprendre que notre nouveau commandant a été débarqué, victime d'un infarctus. Après sa convalescence il deviendra capitaine d'armement au siège à Paris. C'est le plus ancien des deux seconds du bord qui le remplace, mais il faut retrouver un nouveau second capitaine.

Nous avons un tronçon de cent cinquante kilomètres de pipeline d'un diamètre de trente-six pouces, (environ quatre-vingt-dix centimètres) à poser. C'est la continuité de la partie posée l'an passé. Nous devons d'abord récupérer ce dernier qui a été déposé sur le fond, balisé d'une bouée qui la relie par un câble à l'extrémité du pipeline. Tout l'hiver un petit bateau est resté à surveiller la zone pour éviter qu'un chalutier ne vienne draguer et crocher ce câble, tirer la bouée et le pipe au risque de le casser. L'opération est délicate mais se déroule normalement. Nous remontons l'extrémité de l'ancien pipeline par la rampe arrière. Il suffit de garder une tension constante sur le câble pour que le pipeline conserve la courbure nécessaire et qui est calculée, mais nous avons un treuil spécial et à tension constante en supplément pour cette opération. Il faut cependant faire très attention pendant la manœuvre de récupération, ne pas reculer plus vite que le treuil enroule son câble en gardant la bonne tension. Le moment critique de l'opération est quand l'extrémité du pipeline arrive au bout du stinger. Le stinger est une structure métallique d'une centaine de mètres de long que l'on accroche à l'aide de vérins à l'arrière de la barge et que l'on ballaste pour faire plonger l'autre extrémité. Il prolonge la rampe de pose du pipeline pour justement lui donner la courbure requise et qui en gros, forme un « S » étiré et couché.

Bien que des caméras sous-marines soient installées à demeure tout le long du stinger, pour cette opération nous avons recours aux plongeurs. Nous avons d'ailleurs en permanence une équipe de la Comex à bord. Nous avons également tout un équipement de plongée hyperbare avec caissons de saturation qui permettent aux plongeurs de travailler en continu par cent cinquante mètres de profondeur, sans avoir les problèmes de décompressions.

Après que le pipeline soit remonté à bord, ce sont des tensionneurs qui prennent le relais du treuil à tension constante. Un tensionneur est comme un gros treuil à mâchoires à chenilles qui maintient le pipeline à une tension calculée au plus juste. Nous avons trois tensionneurs capable de réguler des tensions allant jusqu'à cent vingt tonnes. J'ai vu des jours de mauvais temps, le pipeline cavalier sur une longueur de deux

ou trois mètres sur le banc de pose*⁵. En fait ce n'est pas le pipeline qui bouge mais la barge, car ce dernier est fixe puisque toute la longueur déjà posée repose sur le fond de la mer.

A cette époque, la soudure se fait encore manuellement*⁶ et le travail des soudeurs n'est pas facile sur un tube toujours en mouvement. Ils ont trouvé la solution pour chaque station de soudage, quand après avoir avancé la barge de vingt-quatre mètres (la longueur d'un tube), un chariot sur rail (sur lequel les soudeurs travaillent), est solidarisé au pipeline à l'aide d'un petit vérin et le suit tous ses déplacements.

Ces tubes ont, initialement, une longueur de douze mètres. A terre, ils ont été soudés par deux pour en faire des vingt-quatre mètres. C'est l'un des avantages de cette barge par rapport à toutes les autres. Ces tubes nous arrivent avec leur enrobage en béton. C'est à nous, à bord d'assurer l'enrobage au niveau des soudures.



Nous sommes approvisionnés de ces tubes par des bateaux spéciaux appelés « pipe carriers ». Ces bateaux nous accostent, et à l'aide de nos grues nous déchargeons les tubes et les stockons sur le pont de façon à toujours avoir une réserve nous permettant de tenir trois jours en cas de mauvais temps ou d'une avarie d'un des pipes carriers. Quand le temps est beau il n'y a pas trop de problèmes, mais dès que le vent ou la houle se lève c'est une autre affaire. Nous sommes quand même en haute mer, et la mer du Nord n'est pas réputée pour être très hospitalière.

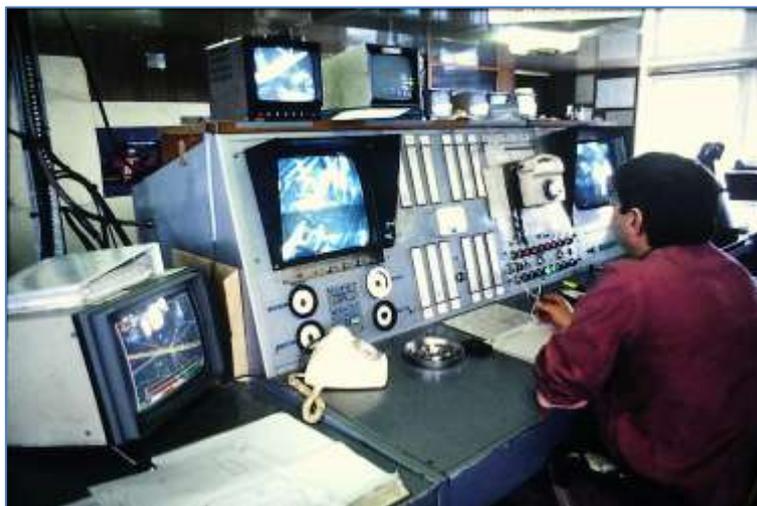
Pour la pose proprement dite : de chaque côté de la barge, un portique pouvant lever 35 tonnes et des convoyeurs amènent les tubes sur la partie avant et là, un translateur les met en ligne, dans l'axe de la barge. Ce tube est aligné et accolé au pipeline à l'aide d'un clamp intérieur et la première soudure s'effectue à cette première et principale station de soudure. Il y a quatre stations de soudage, une station de radiographie, car chaque soudure est radiographiée pour détecter les défauts éventuels. Si un défaut de soudure est détecté, on effectue une réparation à cette station. Nous avons droit à deux réparations sur la même soudure. Si la deuxième réparation n'est pas bonne il faut reculer la barge pour remonter cette soudure jusqu'à la

⁵ **Banc de pose** : surface axiale du pont principal, sur toute la longueur de la barge où se font les opérations de soudure, radiographie et d'enrobage du pipeline.

⁶ Quelques années plus tard, « ETPM » avec sa filiale « SERIMER » mettrons au point la machine à souder les tubes de pipeline. "SATURN"

première station et bien sûr couper tous les tubes qui ont été soudés pour refaire une soudure complète. Toutes les stations sont distantes de 24 mètres bien sûr (la longueur d'un tube). A la dernière station : l'enrobage, il y a 2 postes, car il faut également protéger la soudure intermédiaire. On applique un caoutchouc spécial et adhésif sur la partie nue du tube puis on confectionne sur cette partie du pipeline, un coffrage en tôle (du feuillard) et du brai chaud y sera coulé. Le travail se fait à la chaîne.

A la passerelle de manœuvre, il y a un chef de manœuvre et trois treuillistes pour la manœuvre de la barge et un lieutenant qui repositionne continuellement les ancres avec l'aide de ses deux remorqueurs. Pour cette nouvelle campagne et avec l'expérience de l'année précédente, la compagnie a décidé de mettre à la passerelle avant, un lieutenant et un matelot pour les communications téléphoniques et radios avec les supplies, les hélicoptères et s'occuper de toute la paperasserie.



Chef de manœuvre devant son pupitre

Je suis plus particulièrement préposé au poste de positionnement des ancres. Ce n'est pas le plus facile et il y a de la pression. Déjà, il faut suivre le rythme des soudeurs, et si par malheur je prends du retard par rapport à eux j'en entends pour mon grade. Il ne faut pas oublier que nous sommes au rendement et que pour chaque tube posé il y a une prime (modeste pour nous, mais énorme pour les soudeurs). Sur une barge de pose de pipeline les soudeurs sont des princes. Ce n'est pas pour rien qu'on les surnomme « *Les marquis de la baguette* », si une soudure est mauvaise et qu'il faut effectuer une réparation c'est normal, mais si un treuil tombe en panne ou que le mauvais temps demande plus de temps pour changer les ancres de place, cela ne l'est plus. C'est également les soudeurs qui décident si nous pouvons prendre notre demi-heure pour manger à la mi-journée ou s'il nous faut nous contenter d'un sandwich sur le tas.

La fonction de chef de manœuvre est elle aussi très délicate. Il y a toute une batterie d'écrans de contrôle à surveiller :

- Une télé pour chacune des 6 stations de travail du banc de pose.
- Une télé pour chacun des 12 treuils.
- Des feux d'autorisation ou d'interdiction d'avancer pour chaque station de travail du banc de pose.

- Des indicateurs de tension des 12 lignes d'ancres, de cap et que sais-je encore. Quand tous les feux des stations du banc de pose sont au vert, c'est à dire que le travail est terminé pour chaque station de soudure, radio et enrobage nous pouvons avancer la barge de 24 mètres, le plus rapidement bien sûr, mais surtout le plus précisément et le plus droit possible. Nous avons une tolérance de 4 ou 5 degrés d'angle de cap et un écart latéral de 2 voire 4 mètres maximum sur le tracé théorique. Tout cela est enregistré par les services du positionnement. Il y a deux services de positionnement, le nôtre, et celui du client. Il en est d'ailleurs ainsi pour tous les postes importants. Pour chaque station de soudure, la station enrobage et la station radiographie soudure il y a un contrôleur maison et un contrôleur client. En cas de litige, des pour-parlers ont lieu. Si ces derniers durent trop longtemps, le temps est noté dans un rapport, et peut donner suite à des pénalités. Des indemnités peuvent être réclamées à la fin du chantier. Tout cela pour dire que chaque seconde compte et c'est normal quand on connaît le prix de revient horaire d'un tel engin. La

personne m'ayant engagé en 1975, m'avait confié que le prix de cette barge équivalait au prix de trois avions du type « Concorde ».

Il faut donc toujours être attentif et en alerte au moindre incident. Même, et surtout, quand nous ne sommes pas en avancement. Il y a toujours une ancre, voire deux à changer de place puisque nous n'arrêtons pas de faire des sauts de 24 mètres. Il faut toujours avoir l'œil rivé sur les indicateurs de tension, au cas où une ancre drague où qu'une courbe de la ligne d'ancre ne se résorbe sous l'effet de la tension. Il serait catastrophique, qu'une ligne d'ancre casse où lâche et que la barge avance, recule ou prenne de l'angle. Hormis le fait que l'on peut casser ou plier le pipeline, il y a toute une flopée de personnes travaillant sur et autour de ce tube, parfois même à quelques centimètres des rouleaux qui le supporte et qui risque de les coincer. Le chef de manœuvre est là pour parer, prévenir, informer et doit rester vigilant. Quand les 12 heures de son quart sont terminées, il peut décompresser, c'est un stress permanent que l'on subit.

C'est pendant ce chantier que nous avons battu le record du monde de longueur de pipeline posé en une journée : près de 3776 mètres, nous conserverons longtemps ce record.

La pose du pipeline étant terminée, il nous reste à faire les raccordements entre les différents tronçons et là c'est une autre histoire.

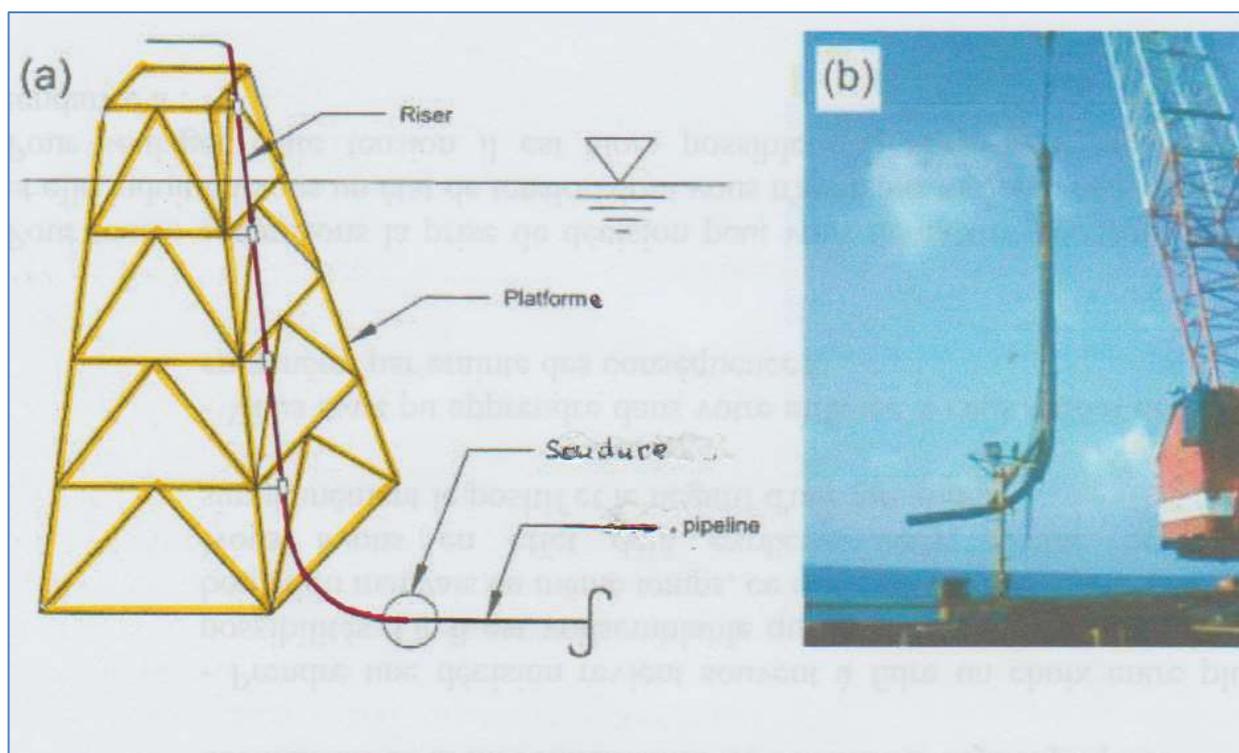
Il faut se positionner au-dessus des deux extrémités pour les raccorder. Dans des profondeurs de faible importance on remonte les extrémités des pipelines sur le côté de la barge pour les ressouder ensemble. Mais là, nous travaillons par 110 mètres de profondeur. Il faut exécuter une soudure hyperbare, c'est à dire directement au fond de la mer. Ce sont les plongeurs de la COMEX, à bord qui effectuent ce travail. Il leur faut un matériel extrêmement sophistiqué : une installation hyperbare pour que les plongeurs puissent vivre plusieurs jours (près d'un mois) en saturation, sans avoir à subir les périodes de décompression répétées. Pour faire ce genre de travail, il doit être nécessaire d'avoir un moral à toute épreuve. Quand ils ne sont pas au fond en train de travailler leurs 12 heures quotidiennes ils sont dans un caisson étanche de quatre places, à la même pression de travail. Ce caisson fait 2 mètres de diamètre sur 2.50 mètres de long, ils y dorment, mangent et... Il faut également savoir que quand on est mis en saturation à la pression des 110 mètres, cela ne prend que quelques minutes, mais pour revenir à la pression atmosphérique de surface il faut un peu plus de 4 jours. Il n'y a pas intérêt à tomber malade, car il n'y a rien à faire que d'attendre. Pourtant une fois, c'était sur le chantier du détroit de Magellan, j'ai vu un plongeur connaissant parfaitement tous ces risques, masquer un petit bobo pour pouvoir aller en saturation. En saturation le salaire est multiplié par X ? Ce qui devait arriver arriva. Quelques jours plus tard le mal s'est infecté, il a fallu attendre le temps prescrit (en fonction de la profondeur d'eau ou travaillait le plongeur) pour revenir à la pression atmosphérique. Néanmoins, quand on est soumis à une très forte pression, si on y reste un temps extrêmement court, de l'ordre d'une ou deux minutes, il est possible de ressortir sans avoir à effectuer une longue décompression. Le médecin et l'infirmier du bord se sont relayés pour aller faire, en attendant sa sortie, la piqûre quotidienne du plongeur. Le travail au fond a été perturbé, cette personne a risqué sa vie et en prime elle a été licenciée. Dans ce métier, encore plus que dans d'autres peut-être, il faut une solidarité à toute épreuve et compter fortement sur le copain. Beaucoup assimile le travail des plongeurs en saturation à celui des cosmonautes dans l'espace, et il est vrai que pour s'habituer à se déplacer en apesanteur, ces derniers effectuent leur entraînement dans des piscines spécialement aménagées. J'ai eu l'occasion de le constater, quand j'étais aux États Unis, près de Houston. La barge n'avait pas de travail, et était en attente au port de Galveston. Le dimanche après-midi, à l'exception de la bordée de service, l'autre bordée avait quartier libre et comme nous étions très près du centre d'entraînement de la NASA, nous allions la visiter.

Mais revenons à notre raccordement de tubes sur les fonds marins. Les deux extrémités avaient été déposées au plus près l'une de l'autre. Les plongeurs doivent les faire riper pour que pratiquement elles se touchent. Ensuite, la barge fait descendre et installe sur ces tubes un ligneur (c'est une structure métallique possédant quatre pinces, deux pour chacune des extrémités des pipelines). Ce ligneur est également muni d'une chambre de soudure sur laquelle vient se fixer la tourelle de plongée par où les plongeurs accèdent et qui est reliée à la barge. Une fois les deux extrémités des pipelines déplacées, les extrémités sont découpées et remontées à bord de la barge et le ligneur peut enfin les aligner correctement. Un gabarit de la manchette (partie manquante entre les deux pipelines) est fait, remonté à bord. La pièce est fabriquée puis redescendue et soudée sur les tubes dans la chambre de soudure. Ces soudures sont contrôlées, non pas aux

rayons X cette fois, mais aux ultras son, pour être certain qu'elles n'ont aucun défaut. Il faut également enrober et protéger cette soudure. Quand les soudures des différents tronçons sont faites, il ne reste qu'à effectuer la dernière, celle qui relie l'extrémité du pipeline à la plateforme et qu'on appelle « RISER ».

Le riser, c'est le tube qui relie le pipeline posé sur le fond à la plateforme et qui forme à quelque chose près un angle de 90°. Le pipeline étant posé sur le fond, donc horizontal, il faut le faire remonter vers le haut de la plateforme. De plus pour compenser les dilatations possibles des tubes dues au fluide circulant dans le pipeline, il faut intercaler entre le tube horizontal et le tube vertical une lyre.

Ce n'est pas une opération très compliquée, mais par 110 mètres de fond, il faut quand même tout un appareillage de câbles et de poulies, que les angles des différentes pièces qui seront soudées entre elles soient bien calculées sous peine de porte à faux et ensuite de rupture. Le tube remontant vers la plateforme sera fixé par des colliers sur l'une des piles de la plateforme, et enfin le tout sera filmé et enregistré pour que les contrôleurs donnent leur accord et signent les documents. Le pipeline sera remonté le long de la coque avec quatre ou cinq petits treuils pour qu'il forme une courbe calculée à l'avance.



Quand l'extrémité du pipeline est sortie de l'eau au tiers arrière de la barge, il faut construire sur le côté de la barge un échafaudage pour pouvoir travailler aisément. Aisément peut-être, mais malgré toutes les mesures de sécurité prises, pas forcément sans risques. Quelques années plus tard, nous travaillions dans le Golfe du Mexique, une lame scélérate est arrivée et a balayé l'échafaudage. Une personne a été emportée, malgré la rapidité à mettre une embarcation à la mer, le courant étant assez fort, nous n'avons pu la retrouver. A cette époque les combinaisons de travail du personnel étaient comme pratiquement partout, de couleur bleue. A partir de ce jour la compagnie a décidé qu'elles seront de couleur orange.

Quand toutes les soudures sont enfin terminées, que le riser a été déposé sur le fond et fixé à la plateforme, la dernière opération consiste à mettre le pipeline sous pression, d'attendre un certain temps pour s'assurer qu'elle se maintien et qu'aucune fuite n'ai lieu.

Par la suite, pour éviter que le pipeline soit endommagé par du matériel de pêche, de dragage ou par les ancres de navires au mouillage, il pourra être ensouillé, c'est-à-dire enterré à une profondeur de 2, 3 ou 4 mètres de profondeur à l'aide d'une charrue spéciale.

Pendant cette campagne de pose de pipeline, régulièrement des directeurs de Paris venaient nous rendre visite. C'était généralement des personnes très ouvertes avec qui il était facile de parler. Un jour, avec l'un d'entre eux je discutais et lui soumettais un projet : comme la société avait plusieurs barges, je pensais qu'il serait souhaitable qu'elle fasse tourner son personnel. Les combines que nous avions mises au

point sur une barge pourraient servir sur une autre et inversement. Sa réponse a été nette : Non, m'a-t-il répondu, « on ne change pas une équipe qui gagne ». Il faut dire que maintenant, le personnel de la barge commençait à être bien rodé et que nous venions de battre le record du monde de pose de pipeline. En une journée de 24 heures la barge avait soudé 3776 mètres de tuyaux. Nous en étions restés là, mais un an plus tard, ce même directeur nous a de nouveau rendu visite. Il est venu me trouver à la passerelle et à brûle pour point me dit : vous rappelez-vous la proposition que vous m'aviez faite l'année dernière, c'est vous qui aviez raison. Je ne me souvenais plus de quoi il s'agissait et nous avons repris cette conversation. « Êtes-vous d'accord pour commencer ». Bien sûr que j'étais partant, on n'avait jamais assez de cordes à son arc. Dans un premier temps, j'ai alterné les postes de chef de manœuvre, lieutenant au positionnement et lieutenant à la passerelle de navigation. Par la suite j'ai été muté sur d'autres barges de la société : La DLB 701, La POLARIS et la DLB 801 comme assistant chef de barge ou chargé du positionnement. J'ai même fait deux embarquements comme chef de barge adjoint sur une barge américaine de la Société Mac Dermot avec qui nous étions associés et deux autres embarquements, comme représentant marine de la compagnie, sur la barge « POLARIS » qui avait été louée aux américains.

Plus tard, la sécurité ayant bien évolué partout et surtout dans l'offshore pétrolier, en tant que « Marine Safety officer » et « Construction Safety Officer » ; j'ai eu à remettre les barges au niveau de sécurité demandé par les nouvelles réglementations.

La pose du pipe ligne proprement dite étant terminée, nous sommes rentrés à Stavanger notre base logistique.

ETPM cette année, en accord avec la Société ELF, allait tenter une première : travailler pendant la saison hivernale à la pose de gros modules sur certaines plateformes en Mer de Nord.

Traditionnellement, en Mer du Nord, la période de travail commence en avril pour se terminer vers la fin Septembre, météo oblige. Mais nous avons pris pas mal de retard la première année, dû à la mise au point de cette nouvelle barge. Maintenant, et nous l'avons prouvé, cette barge est performante. La compagnie et la société ELF pour laquelle nous travaillons ont donc décidé de tenter de travailler pendant l'hiver à la pose de plusieurs gros modules sur les plates formes déjà en place. Des modules de plusieurs centaines de tonnes. Nous avons un expert météo français basé à Stavanger qui nous donne des indications précieuses et, sans lui, nous n'aurions jamais pu effectuer le travail incroyable qui a été fait.

Nous sommes à Stavanger ou plus exactement à Dusavik, un petit port très proche et spécialement équipé pour l'offshore. Pour ce chantier à effectuer en plein hiver, il a été décidé que nous n'utiliserons pas de cargos barges pour nous amener les modules à mettre en place. Nous avons démonté tout ce qui se trouve sur le pont principal et sur l'arrière des cheminées. Cette éventualité avait été prévue à la construction de la barge et libérait une place énorme sur le pont pour y poser les modules. Nous chargeons donc ces colis de plusieurs centaines de tonnes, bien à l'abri dans le calme des fjords et attendons le bon créneau météo pour sortir et nous approcher du site de travail.

Quand le temps commence à être maniable, nous nous positionnons près de la plateforme sur laquelle nous déposons notre ou nos colis.

Nous ne nous éternisons pas sur le site et rentrons le plus rapidement pour préparer une nouvelle expédition.

Les premières opérations se sont parfaitement bien déroulées, mais une fois, la barge est ressortie de Stavanger un peu trop rapidement. Elle avait son remorqueur d'assistance et voulait être sur place pour se mettre en position près de la plateforme dès l'accalmie. Le temps a été beaucoup plus dur que ce qui avait été prévu. Les vents ont soufflé à plus de 120 Kms/h. La remorque a cassé, la barge n'ayant pas assez de puissance motrice pour se mettre à la cape, s'est mise en travers au vent et a dérivé. Elle roule assez fortement et cela est très rare sur cette barge à tel point que l'on ne connaît plus les tables anti-roulis et qu'on a perdu l'habitude de saisir correctement le matériel. Il a été nécessaire de le reprendre, malgré les déferlantes qui balayaient le pont. La flèche de la grue principale était bien sur couchée et à son poste de mer et ses crochets bien arrimés dans leurs berceaux spéciaux. Le crochet principal pèse à lui seul plus de 200 tonnes. Il joue très légèrement dans son berceau malgré toutes les cales qui ont pu y être mises. Une soudure de ce berceau a cassé, des fils d'acier et des ridoirs ont été installés, mais n'ont pas tenus. Une deuxième

soudure a cassé. On craint le pire, car il est installé sur l'avant des cheminées et sur le pont supérieur N°1, juste au-dessus de l'installation hyperbare des plongeurs où sont quatre hommes en saturation dans leur caisson et qu'il est impossible de sortir. La manœuvre d'urgence est lancée. Dans ces cas-là, il n'y a qu'une solution. On fait passer les plongeurs dans la tourelle de plongée et on la libère. Elle flotte et dérive au gré des vents et des courants. La réserve de mélange gazeux est de 48 heures. Si dans ce laps de temps personne n'a pu la récupérer, c'est la mort pour les occupants ! Pendant ce temps, le remorqueur continue de prendre des risques énormes en venant à quelques dizaines de mètres de l'étrave pour essayer de nous repasser une autre remorque. Son pont est constamment submergé par les paquets de mer et c'est à se demander comment son équipe de pont fait pour ne pas être enlevé par une lame. Au bout d'innombrables essais il y est enfin parvenu. Tout doucement et sans brusquer malgré la mer complètement déchaînée il a allongé et pris de la tension sur sa remorque, la barge est remontée doucement au vent et a beaucoup moins roulée. Néanmoins, tout en restant presque à la cape les deux navires dérivait vers un autre champ pétrolier. Ils sont passés à quelques centaines de mètres de deux plateformes. Enfin le vent a molli, la mer s'est calmée et ils ont pu rejoindre Stavanger pour effectuer les réparations nécessaires.

Un autre incident aurait pu compromettre le bon déroulement de ces opérations. Un jour, nous sommes à quai à Dusavik et nous chargeons nos modules. Une fois l'opération terminée, nous voulons appareiller pour se mettre au mouillage dans le fjord en attendant le bon moment pour reprendre la mer. Mais, nous n'arrivons pas à nous écarter du quai. La puissance des machines et la traction de notre remorqueur ne sont pas suffisantes. Nous sommes à basse mer et en période de grandes marées et nous pensons être échoués. Je n'en mène pas large, c'est moi qui suis chargé de contrôler les tirants d'eau et qui s'est assuré qu'il y a encore assez d'eau sous la quille.

Nous demandons à nos plongeurs de faire une inspection, et surprise, ils nous annoncent que la barge est empalée sur un rocher. La coque est déchirée sur environ 1 mètre.

Nous contrôlons nos plans et cartes, nous sommes abasourdis de ce rapport. Rien ne figurait sur les cartes et plans qui, d'autant plus, venaient d'être réactualisés et remis à jour par le service hydrographique du port de Stavanger et de Dusavik.

Nous avons attendu la marée haute suivante, et avec le feu vert des plongeurs nous avons pu quitter cet emplacement et aller se mettre au mouillage dans le fjord. Bien sûr, il n'est plus question d'appareiller pour la haute mer dans ces conditions. Des experts du Bureau Véritas sont venus. Des vidéos sous-marines des dégâts ont été effectuées et compte tenu que cette barge a quand même une triple coque, l'autorisation temporaire de naviguer nous a été délivrée. Cela nous permet de terminer correctement et dans les délais ce très important chantier avant d'effectuer au chantier de Hambourg, les réparations nécessaires.

Un procès a été fait au service portuaire de Stavanger. Il fallait un responsable qui paie les réparations, les retards éventuels et pénalisations qui pouvaient s'ensuivre.

Cette année-là a compté double pour la société. Elle vient de réussir un joli coup

Nous sommes d'autant plus pressés que nous avons un autre très gros chantier en perspective. Pour l'année prochaine, ETPM a décroché avec la société argentine Gas Del Estado, la pose d'un gazoduc dans le détroit de Magellan : 36,5 Kms d'un diamètre de 24 pouces, par une profondeur d'eau de 69 mètres maximum. Le marnage peut atteindre 10 mètres et les courants y sont très violents, de l'ordre de 6 à 8 nœuds. Nous devons relier la Patagonie, au sud de l'Argentine à la Terre de Feu.

Lors des embarquements, avant de me rendre à l'aéroport, je passe toujours par les bureaux de Paris. J'y prends mes billets d'avion, parfois le secrétariat nous confie une valise de courrier, de documents ou des films, car nous avons également une salle de cinéma à bord capable d'accueillir une centaine de personnes. Comme à chaque passage, j'en profite pour rendre une visite de politesse à notre Capitaine d'Armement. Cette fois, il m'apprend que l'un des deux seconds capitaines a donné sa démission et qu'il en recherche un autre.

Je n'hésite pas et lui dis : « vous l'avez trouvé ». Il me regarde, un peu surpris, et je lui explique que je me sens capable d'assurer cette fonction. Le gros problème est le diplôme. J'ai déjà une dérogation pour tenir la fonction de lieutenant, (c'est l'une des hérésies de la Marine Marchande, les brevets de la pêche ne sont pas reconnus dans la Marine de Commerce. Ce sont les mêmes matières qui sont étudiées, mais pour

la pêche nous avons « technique de pêche » alors que pour les brevets du commerce ils ont « théorie du navire) alors comme second capitaine cela risque d'être difficile. Il prend son téléphone et appelle le bureau des affaires Maritimes de Dunkerque, c'est là, qu'administrativement, la barge est enregistrée. Apparemment, il connaît bien son interlocuteur, il lui explique le problème, lui donne toutes mes références et mon CV Il raccroche et me dit : c'est OK, tu seras le prochain second capitaine. Je m'étais trouvé au bon endroit, au bon moment mais j'avais quand même bien plaidé ma cause.

Nous avons continué notre programme en cours en Mer du Nord, mais dans le même temps la société avait demandé à tous ses chefs de service de préparer l'expédition « MAGELLAN ». Chaque chef de service, et maintenant j'en étais un, devait faire la liste du matériel qui lui semblerait nécessaire d'avoir à bord pour ce chantier du bout du monde, sans possibilité de se faire ravitailler rapidement. Il fallait penser à tout mais, j'étais quand même un peu préparé à ce genre d'exercice. Je n'avais pas commandé à Terre-Neuve pendant huit ans pour rien. A la Grande Pêche, quand nous partions pour trois voire cinq mois sans aucune possibilité d'être approvisionné, c'est constamment que nous étions confrontés à ce problème.

Nous devions effectuer la pose de ce pipeline dans le détroit de Magellan dès mi-juillet, c'est à dire à la fin de l'hiver austral. Le début des beaux jours là-bas.

Avant de rentrer au chantier pour notre réparation de coque, nous devions débarquer à Stavanger, tout notre matériel de levage et remettre la barge en configuration de pose de pipeline. Nous venions à peine de terminer notre manœuvre d'accostage quand un incendie s'est déclaré dans la salle des machines. Un tuyau d'injecteur avait cédé et vaporisé du diesel sur tous les moteurs encore chauds. Par chance j'étais en congés quand cet accident est arrivé, car c'est le second Capitaine qui est le responsable des équipes de sécurité du bord. Nous avons huit équipes de quatre pompiers à diriger. Tous, avons suivi le stage des marins pompiers de Marseille et chaque jour de la semaine, je faisais effectuer un exercice incendie à une des équipes. Nous faisions également chaque dimanche un exercice d'abandon pour tout le personnel et une fois par semaine un exercice d'homme à la mer.

Nous ne pouvions réparer seul les dégâts causés par cet incendie très important qui avait nécessité, après s'être assuré que tout le personnel avait évacué le local machine, de déclencher le système d'extinction fixe par CO2. C'est donc sous remorque que nous sommes allés à Hambourg, au chantier Blohm and Voss là où avait été construite la barge, et qui était le plus qualifié pour nous réparer dans les plus courts délais. Cette escale, déjà programmée pour notre réparation de coque sera un peu plus longue que prévue.

La réparation a quand même pris un mois et demi. Mais nous ne perdions pas notre temps, car fidèle à sa ligne de conduite la société continuait à conserver à bord tout son personnel. Nous avons pu mettre à profil ce temps pour bien préparer la barge pour son futur chantier. Par contre, comme tous les circuits électriques avaient brûlé, nous ne pouvions loger à bord et le soir, vers dix-neuf heures, après notre journée de travail, un bus nous emmenait à l'hôtel. Chambre individuelle et indemnités de nourriture nous étaient allouées. Nous vivions bien, même très bien, mais étions éreintés. Le soir après la douche, il fallait ressortir pour trouver un restaurant et bien souvent après le dîner il était bien rare que l'on rentre directement. Pour celui qui connaît Hambourg, les tentations sont fortes et je n'en connaissais pas beaucoup qui savaient résister. Minuit ou une heure du matin était la règle et à six heures le réveil sonnait. Le bus nous prenait à sept heures pour nous amener à bord.

C'est pendant ce séjour à Hambourg qu'il est arrivé une histoire pas banale à notre second mécanicien. A l'occasion d'une relève d'équipage, dans l'avion qui le menait de Paris à Hambourg, l'un des passagers a cru reconnaître en notre second mécanicien, l'un des lieutenants de la bande à BADER. Ce fameux terroriste recherché par toutes les polices. Il en a informé discrètement le steward, qui a prévenu le commandant de bord. A l'arrivée à Hambourg, au lieu de quitter l'avion par les passerelles couvertes, tous les passagers sont directement descendus sur le tarmac, chose inhabituelle, pour regagner à pied, l'aéroport. Personne n'y a fait attention, mais le comité d'accueil était là. Sans que les passagers ne s'en aperçoivent, déguisés en agents de piste ou autre, ils sont arrivés à retarder, puis isoler et immobiliser notre second mécanicien. C'est le camp boss*⁷ qui s'en est aperçu en se retournant. Comme il parlait couramment

⁷ Camp boss : *Personne responsable de tout le service cuisine et hôtelier.*

l'allemand, il a voulu savoir ce qu'il se passait, mais on l'a prié poliment de suivre son chemin. Bien sûr, il en a immédiatement informé la société. Ce n'est que presque deux jours plus tard, quand notre camarade est enfin réapparu sur la barge que nous avons eu ces explications.

Il avait eu la peur de sa vie, car se retrouver plaqué sur le capot d'une voiture, un revolver sur la tempe, avec des gens dont il ne comprenait pas la langue, mais voyant bien que ce n'était pas pour rire : ça devait refroidir. De plus, lui, bon vivant et toujours partant pour une virée, n'osait plus sortir en ville de peur que cela se reproduise. Un surnom lui est resté : BADER.

Les travaux terminés début mars, nous avons regagné Stavanger. Nous avons un petit chantier à effectuer avant de se préparer pour Magellan. Nous devons poser une douzaine de gros éléments, de plusieurs centaines de tonnes chacun, sur une plateforme en béton qui est en construction dans le fond d'un fjord près de Alesund. Nous avons effectué ce travail en un temps record, et avons dû attendre l'arrivée des deux derniers gros modules. Il faut dire que dans le fond d'un fjord, la mer y est très calme et que pour nous, les conditions de levage de gros colis sont excellentes. Nous n'avons rien à faire que d'attendre et nos responsables ont autorisé que nous descendions à terre. Mais il n'y a rien, que la forêt et les bois pour s'y promener. Ce chantier c'est terminé fin mai et avons regagné Stavanger pour enfin se préparer pour celui de Magellan. Ce dernier est prévu commencer à la fin de l'hiver austral et la barge doit s'y trouver pour la mi-juillet. Compte tenu de la quarantaine de jours nécessaire au voyage, elle doit quitter la Norvège début juin. Nous avons à notre disposition, un cargo barge pour y entreposer tout un tas de containers remplis de matériel. Tout le gros équipement : ligneur pour le raccordement sous-marin des pipelines, petit et grand stinger, charrues pour l'ensouillage des tubes. Au dernier moment, et comme il reste encore un peu de place de disponible sur le cargo barge, le chef de travaux a pris la décision d'y ajouter des éléments de flèches de grue Manitowoc, nous n'en avons pas vraiment besoin, mais au cas où !

Toute une flottille de bateaux doit nous accompagner pour cette entreprise et notre armada se compose de :

- Un navire grumier, chargeant habituellement des billes de bois, qui transporte notre stock de tubes de vingt-quatre mètres. Arrivé sur site, il mouillera dans une baie abritée ou il lui sera plus aisé de transférer ces tubes sur les pipes carriers.
- Trois pipes carriers, ce seront eux qui feront les navettes entre le cargo transporteur de tubes et la barge.
- Un petit supply qui fera les trajets entre la terre et nous pour le ravitaillement.
- Deux remorqueurs. Pour la traversée, l'un se chargera de remorquer le cargo barge et l'autre nous accompagnera pendant notre descente vers Magellan. Sur place, c'est eux qui nous assisteront pour le positionnement et l'ancrage.
- Une cargo barge.
- Un bateau de survey

Chaque navire doit appareiller à une date différente compte tenu de la durée qu'il estime mettre pour regagner notre position finale à la date fixée le vingt Juillet.

Je ne fais pas partie de l'équipe de traversée. Je dois embarquer à l'arrivée de la barge dans le détroit de Magellan, pour la mise en route du chantier. Le dix-huit juillet, nous prenons un charter au départ de Paris, nous sommes environ deux cent cinquante personnes à embarquer. A Paris, il fait un temps magnifique. Après une nuit d'escale passée à l'hôtel à Buenos Aires, le lendemain matin nous continuons notre voyage avec le même avion, jusqu'à Rio Gallegos.

Quelle n'a pas été notre surprise à la sortie de l'avion. Nous sommes partis avec un temps formidable, nous arrivons et le thermomètre affiche moins dix degrés. Nous n'avons pas l'air malin avec nos chemisettes et nos sandales. C'est par hélicoptère que nous devons rejoindre la barge. Cet hélicoptère peut prendre une trentaine de passagers et il lui faut environ une heure et demie pour faire une rotation. Cela a demandé pas mal de temps. C'est à une compagnie sud-africaine que notre société a fait appel pour ce service d'hélicoptère.

Nous voilà donc sur place, mais la météo n'est pas du tout celle qui était prévue. Le temps ne nous permet pas d'entreprendre les travaux et il faut attendre. Les renseignements météo de cette région n'étant pas très connus, le gouvernement français a sollicité auprès de notre société la possibilité d'embarquer des météorologues. Ils se sont relayés à trois, et nous en avons constamment un à bord durant toute la durée du chantier.

Non seulement la météo est exécrable, mais les vents viennent d'une direction toute autre que celle prévue. La plage de galets où nous devons effectuer notre premier atterrissage côté Argentine est constamment battu par les vents et la côte habituellement en pente douce se révèle maintenant être très abrupte. Dans ces conditions, il n'est pas possible de tirer un pipeline sur cette pente. Le temps commence à se calmer, nous nous positionnons sur nos lignes d'ancres, l'arrière de la barge au plus près de la terre. Les deux lignes d'ancres arrière sont envoyées à terre et les ancres enfouies. Par contre il nous faut trouver un moyen pour diminuer la butte de galets qui s'est formée sous l'effet du vent. Comme nous avons embarqué deux charrues pour enterrer le pipeline quand la pose de celui-ci sera terminée, le chef de travaux décide d'utiliser la petite charrue et de la faire fonctionner à vide et dans les deux sens en fabriquant un va et vient avec la terre de façon à créer un sillon. Cela nous a demandé du temps mais le résultat a été concluant.

C'est pendant ces opérations qu'une chose incroyable s'est produite. Sans que l'on ne sache trop pourquoi, sans qu'aucune fausse manœuvre ne soit faite, un élément de flèche de l'une de nos deux grues Manitowoc a cassé. Pas de gros dégâts mais heureusement que notre chef de barge avait eu la lumineuse idée d'embarquer la flèche de rechange.

Nous pouvons maintenant, commencer à poser notre pipeline. Dans un premier temps, nous sommes cul à la côte, et à l'aide du câble d'un gros treuil fixé à terre et dans l'axe de la barge, c'est lui qui tire le tube que nous soudons à bord. Quand la tête du pipeline arrive à la position prévue à terre, c'est la barge qui avance. A partir de ce moment, nous pouvons démarrer pour une pose normale en direction de la Terre de Feu.

Par contre, côté Terre de Feu, une autre surprise de taille nous attend. Sur la plage de sable où nous devons faire notre deuxième atterrissage. A marée basse, après que la mer se soit retirée, nous sommes bien surpris de voir qu'il y a de nombreux enrochements et qu'il n'est pas possible que le gazoduc passe à l'endroit initialement prévu. Des géologues sont pourtant venus reconnaître les lieux. Peut-être qu'avec les vents inhabituels que nous venons de subir, les courants marins très violents ont déplacé plus de sable et que ces rochers se trouvent maintenant découverts. Que s'est-il passé ?

Nous demandons au gouvernement argentin et à la compagnie pétrolière s'il est possible de changer le tracé, mais ils s'y opposent.

Une équipe à terre entreprend un dynamitage des rochers situés sur le tracé, mais cela n'avance que très lentement. Au bout d'un certain temps, et sûrement de beaucoup de diplomatie auprès des autorités, nous avons quand même l'accord de changer le tracé. Il faut aussi dire que les argentins sont pressés de voir se terminer ce gazoduc.

Bien sûr, nous continuons nos rotations normales d'embarquement et de congés. Quand je suis embarqué la première fois sur cette barge, tout l'équipage tournait à huit semaines de bord et quatre semaines de congés. L'année suivante, au lieu d'augmenter le salaire des officiers et des cadres, la société a choisi de diminuer leur temps d'embarquement. Les commandants, chefs d'exploitation, chefs mécaniciens et leurs seconds ne font plus que six semaines de bord, les lieutenants pont, machine et adjoints chefs de barge, en font sept. L'équipage reste à huit semaines de bord et nous avons tous quatre semaines de congés. La société part du principe qu'il est préférable de faire moins de temps d'embarquement que plus de temps de repos car on risque de perdre le fil des opérations si l'absence est trop longue.

C'est lors d'une de ces rotations de congé que j'ai eu une chance inouïe. Avec les autres débarquants, nous sommes partis de Rio Gallegos en Patagonie pour Buenos-Aires. Notre société a ses bureaux dans cette Capitale et un secrétaire doit nous remettre nos billets d'avion pour Paris. Tous ont le leur, mais le secrétaire s'est trompé de nom pour moi. Il est nécessaire de me refaire un autre billet mais le temps manque et surtout, ce secrétaire est pressé d'aller retrouver son épouse qui vient de mettre au monde un bébé. Pour lui, je peux passer les formalités sans problème. C'est ce que je fais, mais comme dans tous les aéroports

du monde, les services d'émigration vérifient que chaque nom inscrit sur le billet d'avion correspond bien avec le passeport que l'on présente. Je n'en mène pas large mais juste au moment où je me présente, une autre personne vient parler au contrôleur qui néglige de bien regarder mes papiers et me les rend en me laissant passer. Ouf, je suis passé. Je me demande encore comment je me serais débrouillé dans le cas contraire et ou cela m'aurait mené. Par contre une fois passé et embarqué dans l'avion, je me dis que s'il arrive un accident et que l'on recherche la liste des occupants, je n'y figure pas ?

C'est également au retour de ce voyage, en arrivant à la maison, que je vois l'angoisse de toute la famille. Les journaux télévisés n'arrêtent pas de diffuser des reportages sur les émeutes en cours à Buenos-Aires. Les chars militaires quadrillent pratiquement toute la ville et le couvre-feu y est instauré ? Je n'en revins pas, je n'ai absolument rien remarqué d'anormal. Pas informé de ces événements, avec les autres débarquants, nous nous déplaçons dans la ville sans encombre et les gens avaient l'air de vivre naturellement ?

Pendant mes embarquements, régulièrement, je fais un saut jusqu'à notre bateau de stockage de tubes et vérifie et recompte ces derniers. Je contrôle que l'on charge bien les bons tubes car suivant l'endroit où nous les posons, le type et le poids des tubes sont différents. Je dois prendre l'hélicoptère pour aller sur ce cargo, mais comme ce dernier n'a pas d'hélicoptère, c'est sur un de ses panneaux de cale qu'il doit se poser. Ce jour-là, mon remplaçant vient d'arriver et nous devons avoir deux jours de doublure avant que je parte en congés. Il me demande de prendre ma place pour cette vérification. Il part, et quelques instants plus tard, il m'appelle par talkie-walkie pour m'informer le plus simplement du monde, qu'il vient de se « crasher*⁸ ». Je n'en crois pas mes oreilles, il est d'un calme déconcertant. Il m'explique qu'une rafale de vent au moment de l'appontage a déporté l'hélicoptère sur la mâture du cargo, que l'hélice horizontale s'est tordue à 90° et qu'elle a tout simplement coupé la carlingue en deux. Heureusement qu'il est seul à bord comme passager et qu'il a pris place sous le rotor, car la partie arrière a été éjectée à la mer. Il n'a que quelques petites coupures aux mains faites en sortant un peu vite de la carlingue coupée. L'équipage est également sauf.

Nous envoyons notre petit supply pour récupérer le personnel et les restes de l'hélicoptère.

Un message est envoyé à notre société et aussi à la société Sud-Africaine, qui assure ce service. Un autre hélicoptère est envoyé, par avion, d'Afrique du Sud, en pièces détachées, et dix jours plus tard, nous en avons un nouveau opérationnel.

Pendant ce temps, l'équipe de terre ne perd pas son temps et positionne un nouveau treuil qui nous servira pour le tirage en terre de Feu. Ce deuxième atterrissage n'a rien à voir avec le précédent. Du côté Argentin, nous pouvions nous approcher au plus près du rivage. Mais ici, comme sur toutes les plages de sable, la mer se retire très loin. Heureusement nous avons aussi à notre disposition un très gros véhicule amphibie. Il nous est bien utile pour toutes nos liaisons avec la terre, mais il l'est surtout pour dérouler un câble d'un diamètre de 75 m/m sur une longueur de 3 000 mètres, qui reliera la barge au treuil de tirage à terre.

Pendant ce temps nous terminons notre premier tronçon que nous déposons sur le fond, en prenant la précaution d'ancrer son extrémité. Le violent courant qui sévit dans ce détroit est capable d'emporter avec lui ce gazoduc. Puis nous nous repositionnons pour le deuxième tirage.

Le tirage est long, nous sommes obligés d'installer des flotteurs sur le pipeline pour l'alléger afin que ce dernier ne frotte pas trop sur le fond et n'augmente pas la tension de traction. Plus tard, les soudeurs du bord bricoleront une sorte de traîneau qui sera installé sous la tête du pipe-line pour que celle-ci ne s'enfonce pas dans le sable pendant le tirage. Plus tard encore, ce sera une grue sur roues qui, à marée basse, quand la longueur de pipeline reposant sur le sol sans que les flotteurs puissent être efficace, sera obligée de soulever la tête de pipe. Parfois même, à marée basse, la tension devenant trop importante, pour ne pas risquer la rupture du câble nous sommes contraints de stopper le tirage.

⁸ Crasher : Terme anglais signifiant accident aérien

Enfin la tête du pipe-Line arrive à sa position théorique et nous pouvons commencer à avancer. Mais bien sûr, nous sommes encore tributaires de la marée. Par manque d'eau sous leur quille, nos remorqueurs ne peuvent déplacer nos ancres arrière et nous ne pouvons travailler que la moitié du temps.

Cela nous donne quelques moments de liberté. Nous sommes immobilisés à attendre que la marée remonte, et cela me permet d'aller en Terre de Feu grâce à notre engin amphibie. J'ai pu déguster un délicieux mouton au barbecue que des fermiers locaux préparent, j'ai également vu des lamas qui, sous les sourires des fermiers ne se sont pas gênés pour me cracher à la figure. Depuis que nous sommes arrivés dans le détroit de Magellan, nous avons un invité : un phoque que l'on surnomme « Victor » il a élu domicile sur notre stinger. C'est aussi la période de reproduction des pingouins. Par milliers, ils nichent à terre. Nous en avons même récupéré un, mort sur la plage. Notre médecin l'a empaillé et il trône dans une vitrine de la salle de récréation en souvenir de ce chantier.

Nous avons aussi de temps à autre une équipe de cinéastes à bord. Ce chantier est tellement hors normes que la société a décidé d'en faire un film qui a d'ailleurs été primé, il a pour titre : MAGELLAN, Le défi.

Nous terminons ce deuxième tronçon en déposant la tête du pipe-Line le plus près possible de l'autre extrémité. Heureusement que notre système de positionnement est extrêmement précis et fiable. Je dois dire nos systèmes de positionnement, car comme toujours, nous avons le nôtre, mais le client a également le sien, afin d'avoir un contrôle permanent pour éventuellement contester. Par contre, il a été nécessaire avant de commencer ce chantier de mettre en place, à terre tout un appareillage pour que, par triangulation, nous puissions nous positionner au mètre près. Ici dans ce coin perdu du bout du monde, rien n'existait.

Maintenant, les choses sérieuses commencent pour les plongeurs : La soudure hyperbare. Déjà qu'en temps normal, cette opération est bien compliquée, ici, dans ces conditions de courant extrêmement fort, ça promet. Et cela se confirme, les plongeurs ne peuvent travailler que deux ou trois heures par marée. Certains vont être surpris que des plongeurs soient également soudeurs. Dans cette activité, pratiquement tous les corps de métiers sont représentés et c'est bien normal car si un plongeur peut se spécialiser en soudure, en tuyauterie ou autre, l'inverse est beaucoup plus difficile. Pour être plongeur, il faut un mental exceptionnel. Quand celui-ci travaille par 100 mètres de profondeur, il sait qu'il lui faut au minimum trois, voire quatre jours pour retrouver une pression atmosphérique normale et que bien souvent, quand il commence un chantier c'est lui qui le termine. Je crois néanmoins me souvenir que le temps maximum autorisé consécutif en hyperbares, ne peut dépasser trente jours et qu'il y a aussi un certain laps de temps à respecter avant de pouvoir y retourner. Les travaux sous-marins doivent être exécutés rapidement bien sûr, mais correctement. Tout est vérifié, filmé, radiographié, enregistré et le client au moindre doute, peut demander une contre-expertise, et si nécessaire refaire le travail. Il ne faut surtout pas non plus qu'il prenne trop de risques et se blesse. Là aussi ce serait la catastrophe.

Nous avons mis le temps nécessaire, mais nous avons bien terminé. Ce fut une réussite, et pourtant ce n'était pas gagné d'avance. Bien entendu avant de quitter les lieux, il est nécessaire de faire les tests. Le pipe-Line est mis en pression pendant une certaine durée pour s'assurer qu'il n'y a pas de fuites. Ce n'est que quand tout a été régularisé par les signatures des clients, et au grand soulagement de tous que nous appareillons. Nous sommes fin octobre, ce chantier a duré trois mois et demi. Ce chantier restera un excellent souvenir pour tous ceux qui y ont participé. Dur, très dur même, mais combien intéressant. Un chantier hors normes ou presque chaque jour il fallait improviser, se débrouiller à trouver seul une solution à un problème.

Nous avons donc quitté le Détroit de Magellan et fait route vers Rio de Janeiro. Nous n'avions pas d'autres chantiers prévus dans l'immédiat et la Société a pris la décision que nous escalerons à Rio afin de faire un peu de publicité et de représentation. Le Brésil, a un gros potentiel, son sous-sol maritime est riche en pétrole. Des prospections ont été effectuées et sont très encourageantes pour l'avenir. Nous devons normalement y rester un mois.

Je termine mes congés en France et je dois embarquer sur la barge le jour de son arrivée à Rio. Je suis passé dans les bureaux de Paris pour y retirer comme d'habitude mon billet d'avion et mon passeport avec mon visa brésilien. Tout se passe bien. Je suis seul à embarquer car pour la traversée et le séjour à Rio,

il n'y a besoin que d'un équipage restreint de conduite. A l'aéroport de Rio de Janeiro, c'est le commissaire du bord qui m'attend. Il est sur place depuis une semaine pour préparer l'arrivée de la barge. Il est surpris de me voir seul. Moi je ne comprends pas, il est censé être le premier au courant des personnes qui doivent embarquer. Mais ce n'est pas ce qu'il veut me dire. Il est surpris que je ne sois pas accompagné de mon épouse ! Le Commandant du bord a demandé à ce que la sienne et quelques autres soit autorisées à venir. Nous attendons que la barge soit au mouillage sur rade pour monter à bord et je monte bien vite à la passerelle. Mon bonjour au Commandant est un peu froid, je lui demande pourquoi je n'ai pas été prévenu. Le fait que je ne sois pas à bord quand la décision a été prise, « Il n'y a pas pensé ? ». Je lui demande s'il me donne l'autorisation de faire venir la mienne. Il peut difficilement faire autrement. Je lui demande également l'autorisation de téléphoner. J'appelle d'abord mon épouse pour qu'elle fasse le nécessaire pour obtenir son passeport dans les plus brefs délais. C'est un cousin, vendeur de voitures qui connaît du personnel à la préfecture qui s'en charge le lendemain. Je téléphone ensuite au service du personnel de la société qui ne sait plus comment s'excuser, croyant que j'étais au courant et que ça ne m'intéressait pas. Cette secrétaire m'assure qu'elle se charge de tout et met tout en œuvre pour que mon épouse arrive en même temps que les autres femmes prévues embarquer. Elle tient parole, et quatre jours plus tard, avec les autres épouses, Anne embarque.

Tous les deux jours, nous avons des invités. Nous leur faisons visiter la barge et leur expliquons en détail son fonctionnement : ce sont de potentiels futurs clients. Mais ça se termine toujours par un splendide buffet dressé sur le pont hélicoptère sur lequel nous avons installé une immense toile pour se protéger du soleil. La société qui s'occupe de la restauration du bord, a certainement reçu des consignes particulières et aussi une petite rallonge pécuniaire. C'est toujours parfait et succulent.

Un jour sur deux également, pourvu qu'il y ait toujours une équipe suffisante à bord, nous sommes autorisés à sortir. J'ai souvenir de quelques excursions dans Rio bien sûr, mais aussi dans la baie. Nous prenons un bateau en fin de matinée qui nous conduit sur l'une de ses multiples îles et nous y passons la journée.

Nous sommes aussi invités par les résidents français. Des maisons ou appartements luxueux car ces personnes sont généralement des directeurs de grosses sociétés françaises implantées ici. Le point noir est le retour à bord la nuit. Nous sommes raccompagnés par leur chauffeur, et nous avons consigne de tenir nos portes fermées et verrouillées. Nous ne nous arrêtons pas au feu rouge. A deux ou trois reprises le soir, nous avons participé à des repas typiques de Rio. Dans d'immenses braséros, des épées embrochées de viande y sont plantées pour la cuisson. Celle-ci nous est servie à volonté et entre temps nous pouvons danser cette fameuse « samba brésilienne ». Il faut quand même rester vigilants, la ville n'est pas sûre. Une fois nous étions au Corcovado et il y a eu vol de voiture, la police n'a pas hésité et a tiré et tué le voleur. Une autre fois nous nous promenions dans la ville et apercevons un camion de la télévision, nous nous en approchons pensant qu'il y a quelque chose d'intéressant, ce n'est qu'un cadavre qui vient d'être abattu dans une rixe. Une fois, des collègues sont allés à la plage de Copacabana, ils sont en maillot et ont laissé leurs vêtements près d'eux pendant qu'ils se font bronzer. Ils n'ont pas retrouvé leurs vêtements, des gamins qui apparemment jouent entre eux, en passant laissent tomber dessus un petit hameçon au bout d'un fil de nylon transparent. Un complice, délicatement, tire, récupère et s'enfuit avec sa pêche. Les épouses sont restées à bord deux bonnes semaines. La barge ne devait rester qu'un mois à Rio mais, comme nous n'avons toujours aucun autre chantier de prévu, la société a décidé de prolonger cette escale. Ce n'est que vers le quinze décembre que nous appareillons de Rio de Janeiro à destination de Galveston au Texas.

Comme tous les ans, et dans la mesure du possible, pour les relève d'équipage, nous essayons de nous partager les fêtes de fin d'année. Quand nous travaillons en Mer du Nord et que les voyages peuvent être effectués rapidement, nous organisons une relève entre Noël et le 1^o janvier. Si le trajet est trop long, une année c'est une équipe qui passe les deux fêtes à la maison, l'année suivante, c'est l'autre équipe. Cette année, c'est à mon tour de passer les fêtes en famille à la maison. Nous sommes en route de Rio vers le Golfe du Mexique et il est prévu que la relève ait lieu au large de Fortaleza, au Nord Est du Brésil. Le remorqueur qui nous accompagne se chargera de déposer dans ce port, la relève descendante et de nous ramener les embarquants. Ce port n'étant pas accessible à la barge. Deux ou trois jours avant cette relève, mon camarade Noël, en se baignant dans la piscine qui avait été aménagée sur le pont, se déplace le ménisque du genou et a beaucoup de difficultés à marcher ? Le commandant me demande donc de rester à

bord pour que Noël puisse se faire soigner. Je ne peux m'y opposer, mais j'ai quand même quelques doutes, je le connais bien mon copain. Pour lui, Noël c'est sacré. C'est à la fois sa fête, son anniversaire et Noël. Tout a été prévu pour lui, une ambulance qui le conduira du port à l'aéroport, une place privilégiée dans l'avion et une ambulance qui le ramènera de Paris à Fécamp. Mais miracle, à l'arrivée à Paris tout était rentré dans l'ordre et le ménisque avait repris sa place ? Il m'a toujours juré qu'il ne m'avait pas joué un mauvais tour mais je ne peux m'empêcher de me poser la question. Je suis donc débarqué une dizaine de jours plus tard en passant près de la Martinique ou une autre relève avait été prévue. Mais, cela m'arrangeait un peu, car j'avais programmé un voyage dont le retour correspondait avec ma date de réembarquement. Avec ce décalage, j'étais assuré de pouvoir faire ce voyage sans problème

C'est à Galveston au Texas que je suis embarqué un mois plus tard. Ce port était devenu notre base. Houston, la capitale mondiale de l'offshore pétrolier était très proche et notre société y avait ses bureaux. Nous avons eu à effectuer plusieurs chantiers, mais le plus spectaculaire a été celui de LOOP, un chantier un peu particulier. Afin de se constituer des réserves en pétrole, les américains allaient réutiliser un ancien puits épuisé pour y stocker du pétrole du moyen orient. Ainsi ils conservaient leur stock national et consommaient et stockaient du pétrole d'exportation, beaucoup moins cher. Nous avons eu, à partir de 3 petites plates-formes, à poser 3 pipelines d'un diamètre de 48 pouces (environ 120 cm) reliant une autre plate-forme d'où repartait un autre pipeline de 54 pouces (138 cm). Une première mondiale pour un tel diamètre. Ce travail, hors normes lui aussi, a été correctement effectué et dans les temps malgré les nombreux aléas dus au travail aux États Unis. Bien sûr, et c'était normal, nous avions une bonne partie du personnel américain, embauché sur place. Mais leurs méthodes de travail ne sont pas les mêmes que les nôtres : si un jour un employé trouve un emploi un peu mieux rémunéré dans la compagnie voisine, sans avoir à se justifier ni même prévenir, il part. Même en pleine mer, des petits bateaux viennent nous accoster (sans autorisation), et si un employé américain décide de vouloir partir avec ce bateau, il part, sans que parfois même, nous le sachions.

Les américains sont aussi très attirés par les jeux d'argent et les paris. Avec ses tuyaux de presque 1,40 mètre de diamètre, régulièrement il y en avait un qui pariait qu'il irait le plus loin à l'intérieur du tube. Ses copains restaient à l'extérieur pour chronométrer la performance mais il arrivait parfois que ces derniers viennent nous retrouver en urgence car ce parieur ne ressortait pas. Et pour cause, l'air à l'intérieur du tube n'étant pas renouvelé si quelqu'un y restait trop longtemps, il s'asphyxiait. C'est l'équipe d'intervention des pompiers du bord dont j'avais la charge qui assurait ce sauvetage. Mais quelle galère, deux personnes minimums, bien sûr équipées des appareils respiratoires, de talkie-walkie, de lampe, d'une civière sur roulettes, de lignes de vie partaient récupérer cet inconscient. Quand il l'avait retrouvé, il fallait tout de suite le réanimer avec un appareil respiratoire puis l'installer sur la civière et le ressortir. Tout cela à l'intérieur d'un tube de 1,38 mètre de diamètre et avec une chaleur torride.

Les hélicoptères appontent eux aussi sans que nous en soyons informés et sans autorisation. Ils ont un système de communication par talkie-walkie entre eux, car parfois, on voit un pilote remonter dans son hélicoptère pour se déplacer de quelques mètres sur notre hélidock et faire de la place à un autre qui veut apponter. J'ai vu jusqu'à quatre petits hélicos sur le pont sans savoir d'où ils venaient et ce qu'ils voulaient. C'était paraît-il la coutume et nous n'avions rien à dire. Si un employé est blessé, même légèrement, il y a toujours une quantité incroyable d'avocats qui rode dans le secteur pour faire un procès à la société.

Un jour, ou plutôt une nuit, nous étions positionnés près d'une plate-forme sur laquelle nous travaillions et j'étais de quart à la passerelle. Je m'aperçois qu'un remorqueur, autre que l'un des nôtres, au mouillage dans les parages chasse sur son ancre et dérive sur une autre plate-forme. J'essaie de le contacter par radio, puis de l'éclairer avec nos puissants projecteurs, mais apparemment, il n'y a personne à la passerelle. J'essaie également de prévenir la plate-forme en question, mais je n'ai pas plus de réponse. J'envoie un de nos bateaux pour le prévenir, mais le temps que ce remorqueur réagisse, il est trop tard et a déjà légèrement heurté la plate-forme. J'avais minutieusement noté tous ces événements dans notre journal de bord et au matin en ai informé le commandant. Heureusement car, quelques temps après, nous apprenions que les propriétaires de la plate-forme nous attaquaient et nous rendaient responsable des dégâts. Ils demandaient des dommages et intérêts pour des avaries subies. Il y a eu une enquête puis un procès. Quelques années après, comme principal témoin, j'ai dû me rendre à Houston. Cela n'a pas vraiment été une partie de plaisir. J'avais bien sûr un interprète et un avocat, mais j'avais surtout en face de moi cinq avocats de la partie

adverse qui me posaient à tour de rôle et parfois en même temps d'innombrables questions, toutes faites pour me déstabiliser et que je me contredise. Cet interrogatoire a bien duré trois heures. Il m'a même été nécessaire pour prouver que c'était bien moi qui avais rédigé les notes inscrites au journal de bord, de faire des analyses graphologiques. J'en suis ressorti épuisé.

Quelques mois plus tard, la société me faisait savoir que ce procès avait été gagné. Elle me remerciait, considérant que j'y étais pour quelque chose.

Nous avons également eu l'occasion durant cette période passée aux États-Unis à assister une plate-forme élévatrice. Nous venions de terminer un chantier et rentrions à Galveston, notre base au Texas quand la société nous a demandé de patienter sur rade en attendant la signature d'un contrat pour une petite intervention sur une plate-forme élévatrice. Nous étions encore dans une période où la société essayait de s'implanter aux États Unis et tous les chantiers étaient bons à prendre. Pour ces mêmes raisons nos embarquements ne duraient que le temps du chantier et pour la plupart d'entre nous cette fin de chantier correspondait à notre période de repos. Une prime supplémentaire avait été promise aux personnes devant prolonger leur séjour à bord.

Une plate-forme auto élévatrice est une plate-forme qui flotte quand elle se déplace. Elle est généralement triangulaire et équipée de trois piles qui sont munies de crémaillères qui coulissent dans des gaines spéciales et qui sont actionnées par de puissants moteurs. Ces piles sont très hautes et peuvent atteindre plus de cent mètres. Cette plate-forme avait descendu ses trois piles pour que les pieds reposent sur le fond de la mer. En voulant se hisser dessus pour s'élever au-dessus de l'eau, une de ses piles a flambé⁹. La plate-forme ne pouvait donc plus la manœuvrer et par la même occasion se trouvait immobilisée.

Après s'être amarré à cette plate-forme, il a fallu s'occuper de cette pile tordue et la seule solution était de la couper. Facile à dire. La longueur de la flèche de notre grue principale nous le permettant, à l'aide d'une nacelle à passagers, une équipe a été déposée en haut de cette pile. Puis, toujours à l'aide de la grue, dans une nacelle en fer des bouteilles d'oxygène, d'acétylène et des chalumeaux ont été apportés pour percer cette pile afin de pouvoir l'élinguer. Quand les élingues ont été mises en place, la grue se trouvait immobilisée. La seule façon à l'équipe de redescendre du haut de cette pile était d'emprunter l'échelle fixée sur toute sa hauteur. Mais après avoir déjà passé quelques heures dans des positions plus qu'inconfortable, cela n'a pas été une partie de plaisir pour eux. Pour redescendre cette centaine de mètres, ils ont été obligés de s'y reprendre en plusieurs fois et faire des poses en se positionnant entre l'échelle et la pile de façon à s'adosser à cette dernière et pouvoir souffler. Enfin tout s'est bien passé, mais je crois que c'est ceux qui étaient sur la barge qui ont eu le plus peur. La partie supérieure de la pile a enfin pu être découpée au ras du pont de la plateforme et déposée sur un cargo barge spécialement affrétée pour la circonstance. Puis il a fallu s'attaquer à la partie immergée. Nos plongeurs ont effectué l'élingage et cette partie a pu être descendu mécaniquement jusqu'à ce qu'elle se libère d'elle-même. Mais les élingues passant à l'extérieur de la plate-forme ne pouvant être à la verticale, quand la base de la pile s'est libérée, elle s'est un peu balancée et est venue heurter la coque de la barge, occasionnant une belle déchirure. Heureusement, notre triple coque était là pour nous protéger d'une éventuelle voie d'eau. Nous avons pu réparer cette avarie par nos propres moyens une fois rentré au port.

Il nous arrivait aussi d'avoir à travailler à terre ou du moins d'y superviser les travaux qui y étaient effectués par les américains. Le chef de travaux devait y envoyer une personne et souvent, avec l'accord du commandant, c'est moi qui en étais chargé. J'y ai appris pas mal de petites combines de la part des américains qui m'ont servi par la suite quand je suis passé aux service travaux. Un jour, je ne me souviens plus sur quel chantier et pour quelle société pétrolière nous travaillons, mais nous avons vu arriver les dirigeants et actionnaires de cette société. Ils venaient visiter, inspecter la barge et vérifier que les travaux se déroulaient correctement. Parmi tous ces visiteurs, l'un d'eux était mondialement connu, c'est ainsi que j'ai fait la connaissance de Neil Armstrong, l'astronaute américain qui a été le premier à poser le pied sur la lune. Le commandant du bord et le chef de travaux se sont occupés des Directeurs de la compagnie et c'est moi qui ai eu le plaisir de faire visiter la barge et de déjeuner avec les actionnaires, dont faisait partie Neil

⁹ Flamber une pile : la plier ou la cintrer

Armstrong. C'était une personne apparemment très gentille, voire un peu timide qui avait toujours l'air de ne pas être encore redescendu de là où il était allé. Ce ne devait certainement pas être le cas, mais ces visites probablement programmées devaient énormément l'ennuyer.

Nous n'avions pas toujours du travail, néanmoins, une équipe réduite était toujours nécessaire à bord. Pour la sécurité et l'entretien du matériel bien sûr, mais surtout pour que la barge soit toujours opérationnelle rapidement. En tant que second capitaine, je faisais partie de ces équipes et j'y ai passé de bons moments. Le travail habituellement très dur, était largement allégé. Nous avions des voitures et mini bus à notre disposition. C'est moi qui souvent étais chargé de conduire et récupérer les personnes à l'aéroport de Houston. Une fois par semaine, je prenais une paire de jumelles, un casse-croûte et j'allais vérifier notre stinger qui était au mouillage dans une petite rivière voisine. Nous étions également très proche de la station d'entraînement des astronautes de la NASA et le dimanche, j'organisais des sorties pour aller visiter cette base et le musée. Mais cela ne nous empêchait pas de rester vigilant et heureusement, car il y avait des malveillances à notre égard. Il y avait aussi des événements climatiques. Les tornades sont courantes dans cette région et à deux reprises nous en avons directement essuyés. Une fois, l'une nous est directement passée dessus, beaucoup de choses s'envolaient. Avec sa puissance, une grande partie de nos aussières se sont rompues. Comme nous avions toujours du personnel de service à la passerelle et à la machine il a été rapide de lancer un groupe supplémentaire et de pouvoir lancer le propulseur d'étrave pour essayer de se maintenir la barge à quai. Un remorqueur a été appelé en urgence pour nous assister le temps que nous replacions de nouvelles aussières et assurions notre amarrage avec les câbles des lignes d'ancre. Grâce à ces équipes, nous n'avons subi aucun dommage.

Au début de notre venue dans le Golfe du Mexique, nous avons eu un chantier à effectuer au Mexique, dans le Golfe de Campêche. De France nous arrivions à Mexico et reprenions aussitôt un autre avion pour Ciudad del Carmen, une petite ville côtière. Nous y passions la nuit avant de regagner la barge. Mais quelle misère, au restaurant on voyait les rats circuler un peu partout, le repas insignifiant, les draps d'une propreté douteuse, par manque d'eau nous ne pouvions actionner les chasses d'eau des toilettes. A bord de la barge, si tout fonctionnait correctement, rien ne suivait venant de terre que ce soit les vivres ou le matériel. A plusieurs reprises, comme nous travaillons très près de la terre, nous avons dû mettre une baleinière à la disposition du camp boss pour qu'il puisse aller directement acheter des provisions qui nous faisaient défauts. Quand nous débarquions, il était plus simple et plus rapide de transiter par les USA plutôt que de repasser par Mexico. Nous prenions un vieux coucou à hélices de l'armée, avec les sièges en toile et pour regagner Mérida, au nord de la presqu'île du Yucatán. Puis Houston et Paris.

La société avait voulu aller taquiner les américains dans leur fief, mais cela n'était pas une mince affaire et les contrats n'arrivaient pas facilement. Il a donc été décidé de désarmer complètement la barge et de licencier du personnel.

Le fait d'avoir postulé pour différents postes sur différentes barges, je suis un des rares officiers pont à n'avoir pas été licencié. J'ai été muté comme assistant chef de barge sur la DLB 701 qui opérait en Afrique. Je conservais néanmoins tous mes avantages acquis.

- Ma 16° catégorie (comme second capitaine).
- Mon régime 6 semaines d'embarquement/4 semaines congés.
- Mes arriérés de congés.
- Mon salaire

Mais quand je suis arrivé sur la 701, tout ne s'est pas très bien passé. Le chef de travaux, qui était devenu mon chef hiérarchique, puisque maintenant je faisais partie du « service travaux » a voulu me faire prendre un poste de manœuvre à l'enrobage (provisoirement pour boucher un trou). Bien sûr j'ai refusé et ça ne lui a pas plu. Je restais néanmoins sous le régime de la Marine pour la retraite et la maladie et là, c'est au commandant que j'avais affaire. Lui non plus n'était pas d'accord pour m'accorder ma 16° catégorie, prétextant que si lui n'avait pas la 20° catégorie, il ne pouvait pas m'accorder celle que je réclamais. Pour finir dans les bureaux de Port Gentil, car nous étions au Gabon, on ne voulait pas entendre parler de mon régime travail/repos ni des jours de congés que j'avais en retard. Ça commençait à faire beaucoup et je me demandais si ce n'était pas une procédure pour me faire démissionner. Je contestais constamment ces

décisions, et cela est arrivé aux oreilles du directeur de région qui lors d'une de ses visites à bord est venu me demander ce qu'il se passait. Il m'a promis qu'il étudierait mon cas mais je n'ai rien vu venir. J'avais quand même obtenu la fonction pour laquelle j'étais engagée et, malgré que je sois encore novice dans cette fonction, je m'en sortais très bien. J'ai même marqué des points quand après avoir terminé la pose du tronçon de pipeline, nous avons eu à travailler sur une bouée d'amarrage de super tanker. Nous devions la déconnecter de ses chaînes d'ancrages, la poser sur notre pont pour la caréner, la repeindre et la repositionner. Elle faisait quand même une bonne vingtaine de mètres de diamètre et habituellement c'était la société DORIS qui se chargeait de cette opération. Nous avons leurs plongeurs à bord et ils se réjouissaient déjà à l'idée de nous voir se dépêtrer avec cette bouée. Nous avons huit chaînes à installer et à tendre à la bonne tension pour repositionner cette bouée. C'est moi qui étais en charge de l'opération pour la première chaîne. C'était la première fois que nous faisons ce genre d'opération et le chef de barge qui n'avait jamais effectué cette manœuvre, m'avait laissé toute liberté avec consigne de faire au mieux. Tout c'est parfaitement et rapidement bien passé, les plongeurs de chez DORIS vexés ont même cru que l'un d'entre eux m'avait mis au courant de leurs combines. Mais non, mon expérience de Terre-neuvas m'a, là encore bien servi. Sur ces barges, nous avons profusion d'engins de levage, de grues et nous nous en servons facilement. J'ai tout de suite compris que ce n'était pas la solution et me suis rabattu sur nos vieilles méthodes de palans. J'ai donc installé les deux premières chaînes avant de laisser les consignes à mon remplaçant et je suis allé me coucher. Je venais à peine de m'endormir quand mon collègue est venu me demander de l'aide. Malgré mes renseignements et mes conseils, il ne comprenait pas et n'arrivait pas à installer la chaîne. Je me suis donc relevé et ensemble nous l'avons positionné.

Mes problèmes ne se résolvant toujours pas, un jour je décide d'en faire part à notre Capitaine d'armement. Par téléphone depuis le bord, je l'appelle à son bureau de Paris et lui explique la situation. Si tu peux rester encore trois mois me dit-il, le commandant de l'un de nos remorqueurs doit partir en retraite et il me faut un remplaçant. Si cela t'intéresse, la place est pour toi. J'ai bien sûr sauté sur l'occasion. J'ai terminé mes embarquements comme adjoint chef de barge sur la 701, mais ma santé en avait pris un petit coup. C'était bien moi qui me faisais des idées et des soucis de me voir contraint à donner ma démission, mais cela n'était pas du tout le cas. Bien au contraire, quand je suis parti pour prendre le commandement du remorqueur, beaucoup ont été déçu de ma décision. Toujours est-il que j'en ai fait un ulcère.

C'est à Sharjah, aux Émirats Arabes Unis que j'ai fait connaissance avec le « BÉLIER », mon nouveau bateau. Un remorqueur de l'ancienne génération, pas vraiment prévu pour ce genre de travail, mais qui avait été aménagé en conséquence. Quand nous avons une barge de travail en charge, nous assurions toutes les manœuvres : remorquage de celle-ci sur le lieu d'opération, positionnement et déplacement de ses ancres. Bien sûr nous assurions sa sécurité et parfois son approvisionnement. L'équipage français se composait de : 1 commandant, 1 chef mécanicien, 1 maître d'équipage et 1 maître mécanicien auquel on rajoutait 1 second capitaine et 1 second mécanicien quand la barge de travail était en opération de pose de pipe-line. Dans ces conditions, le travail se faisait 24 heures sur 24 et nous étions constamment en manœuvre pour repositionner les ancres de la barge. Le reste de l'équipage : 1 cuisinier, 1 maître d'hôtel, 5 matelots 1 mécanicien et 2 graisseurs, était du personnel local, Somalien, Indien et Indonésien. Il faut quand même parler de ce fameux personnel local tant critiqué par les médias, car soi-disant sous payé. Bien souvent, il est obligatoire que les sociétés emploient du personnel local et c'est normal. D'autre part, il est loin d'être sous payé. Mon cuisinier, Indien, qui dans son pays avait la charge de toute sa famille : enfants, parents, frères et sœurs et parfois plus m'avait confié que, chaque semestre, quand il rentrait chez lui, il achetait une voiture/taxi. Il avait créé une société dont il était le directeur et mis un membre de sa famille pour la diriger. Un de nos chefs soudeur, Indien, lui aussi, s'achetait un petit super marché chaque année. Je ne connais pas beaucoup de Français qui aurait pu se permettre cela. Tout ce personnel local avait bien sur un contrat de travail local avec une durée de travail de cinq mois et un mois de congés. Certaines personnes critiquaient aussi que ces périodes étaient trop longues pour ce personnel. Elles oubliaient qu'en France il y avait encore des corporations qui travaillaient sous ce régime et j'étais bien placé pour le savoir. A la pêche et dans la marine en général, c'était encore le cas.

Le premier travail que j'ai eu à effectuer est le remorquage d'un cargo barge de Sharjah à Ras Tanura en Arabie Saoudite. Quand nous sommes entrés dans ce port immense, avec des quais démesurément larges,

une quantité innombrable de hangars et complètement désert, j'ai été quelque peu surpris et je me serai plutôt cru sur un aéroport. C'était, paraît-il, un cadeau des américains à ce pays.

Par la suite nous avons pris en charge une petite barge, la WB6. Elle devait terminer les travaux de finition sur des plates formes sur le champ pétrolier de Bombay High, en Indes.

A la mi-mai, dans cette région, généralement les travaux sont suspendus à cause de la mousson qui arrive. Nous suivons attentivement les bulletins météo qui indiquent sa progression. Depuis deux ou trois jours je pressais le chef de barge de la WB6 pour que nous appareillions, mais il n'en tenait pas compte. Ce qui devait arriver arriva, la mousson nous est tombée dessus. Nous avons pu relever les ancrs, mais la grue de la barge était dans l'incapacité de travailler et n'a pu embarquer les bouées d'orins. Elles ont été amarrées le long de sa coque, mais les orins n'ont pu être enroulés et sont restés en pendant. Le mauvais temps augmentait toujours et le passage de la remorque n'a pas été une partie de plaisir. Enfin nous avons pu mettre le cap sur Bombay avec la WB 6 en remorque. C'est en arrivant sur rade de Bombay que les choses se sont gâtées. Nous naviguons parmi une multitude de bateaux au mouillage pour aller à la position que la capitainerie du port nous avait indiqué. La profondeur d'eau étant moins importante, les orins des bouées traînaient maintenant sur le fond, l'un d'eux a croché une épave. La barge s'est retrouvée immobilisée, la remorque s'est brusquement tendue et a cassé. Il a été nécessaire de repasser une petite remorque provisoire pour maintenir la barge et éviter qu'elle ne dérive sur d'autres navires. L'orin a été dégagé et nous avons pu enfin, regagner notre position de mouillage sur rade de Bombay.

La barge mouillée et en sécurité, nous nous sommes accostés à elle. Les autorités maritimes, portuaires et douanières indiennes sont montées à bord pour les formalités d'usage et quand tout a été terminé, je suis allé sur la barge pour discuter avec son responsable. Trop tard, il avait disparu. Il avait pris la première navette pour le conduire à terre. Il est passé au bureau de la société, récupéré son billet d'avion et on ne l'a jamais revu. La société m'a donc demandé de m'occuper également des travaux à faire effectuer sur la barge. Nous devons effectuer la traversée de la mer d'Oman (le nord de l'Océan Indien) pour regagner Sharjah dans le Golfe Persique. La barge est rentrée au chantier de réparation pour démonter la flèche de sa grue et effectuer un sea fastening*¹⁰ adéquat.

Tout le personnel de la barge a été débarqué. Une semaine plus tard nous appareillons de Bombay avec la WB 6 en remorque. La mer était grosse et nous naviguons par vents de travers. La température et le taux d'humidité étaient très élevés, et c'est là que notre système de climatisation a rendu l'âme. Avec ce mauvais temps, il n'était pas question d'ouvrir les hublots ou les portes de coursives pour y effectuer une ventilation. Nous vivions dans une véritable étuve. La condensation ruisselait sur toutes les parois. Ce n'est que 5 jours plus tard, après être passé le Déroit d'Ormuz, que nous avons enfin pu ouvrir toutes nos portes et hublots sur l'extérieur. Nous sommes rentrés à Sharjah, la barge a pu être remise en état et notre système de climatisation réparé. Nous allons maintenant faire du remorquage transocéanique. La société avait décroché un contrat en Malaisie, au large de l'île de Bornéo, et une de nos barges, « la Polaris », y travaillait. Une partie du matériel était préfabriqué sur le yard de Sharjah et il fallait l'acheminer par cargo barge sur place. Les traversées duraient une bonne quinzaine de jours. A part le passage du détroit de Malacca, où nous avons toujours la hantise de se voir attaqué par les pirates, les voyages étaient agréables et sans problème. Une fois sur site, nous restions sur place car il était obligatoire que chaque barge ou cargo barge ait son remorqueur prêt à intervenir. Quand la barge de travail (la Polaris) avait besoin de matériel nous lui accostions le cargo barge et dès qu'elle n'en avait plus besoin, nous allions la remettre sur son mouillage. Certaines plateformes qui devaient être posées sur ce site étaient fabriquées en Chine, et amenées par cargo barge, mais les remorqueurs chinois n'étaient pas autorisés à travailler sur le champ pétrolier et c'est nous qui se chargions des manœuvres. Quand notre cargo barge était vide, nous retournions à Sharjah reprendre un nouveau chargement. Parfois c'était à Singapour, pour des petits colis (il était plus économique de les faire venir par cargo). Ce chantier a duré plus d'un an et quand il a été terminé il a été nécessaire de penser à notre propre carénage.

¹⁰ Sea fastening : Saisissage et arrimage de tous matériels et engins sur le pont pour une traversée maritime.

Comme nous étions très près de Singapour et que ce port offrait toutes les facilités pour ce genre de travail, la société nous y a envoyé en vue d'y effectuer les travaux. Les contacts avec les chantiers avaient été pris et la date de passage en cale sèche fixée. La veille, un télex nous a été adressé. Il annulait toutes ces dispositions : la société avait trouvé un acheteur pour son remorqueur. Tout l'équipage local a été remercié. Avec le chef mécanicien, je suis resté quelques jours pour régler certaines formalités et effectuer les inventaires. J'en ai profité pour visiter la ville, mais à Singapour, c'est vite fait. Je n'ai même pas eu l'occasion de rencontrer les nouveaux propriétaires ni son nouveau commandant. C'est le directeur de région qui s'en est chargé. Je suis rentré en France, et pris mes congés.

Entre temps, la DLB 1601 était revenu en Europe et avait subi d'importantes transformations : tout le côté bâbord du pont principal avait été modifié pour en faire un banc de double jointing. Cette opération, qui auparavant s'effectuait à terre, consiste à assembler deux tubes de 12 mètres pour en faire un de 24 mètres. Maintenant avec cette transformation, il sera possible de la faire directement à bord. Bien sûr il sera nécessaire d'avoir plus de personnel à bord, et au-dessus des aménagements précédemment construits, un étage supplémentaire comprenant des chambres de 2 ou 4 lits sera érigé permettant d'accueillir maintenant 400 personnes à bord.



Des nouveaux contrats ont été décrochés avec une société pétrolière hollandaise et la DLB 1601 reprend ses activités. On me propose de reprendre ma place de second capitaine sur celle-ci et c'est avec plaisir que je la retrouve.

En tant que second capitaine, j'ai aussi la charge de la sécurité à bord. Mais en Europe, en quelques années celle-ci a bien évolué. J'ai désormais plusieurs casquettes : MSO = Marine Safety Officer, et CSO = Construction Safety Officer et bien sûr, celle de Second Capitaine. Il est devenu obligatoire de dispenser des cours de sécurité à tout nouvel embarquant, des cours de révision sécurité pour tous, à chaque embarquement. Tout l'équipage doit chaque année suivre des stages de sécurité. Et moi, en tant que responsable, j'ai droit à un régime spécial et un peu plus poussé. C'est ainsi que j'ai fait pour la deuxième fois un stage de quinze jours chez les marins pompiers de Marseille. A Aberdeen, en Écosse, un stage de survie, homologué OPITO, obligatoire pour toute personne travaillant sur les plateformes pétrolières. A Rotterdam, à l'école RISC, chaque année un stage de : Hélicoptère Landing Officer, car j'ai aussi la responsabilité des hélicoptères lors de leur appontage ou décollage et le contrôle de la qualité du kérosène avant leur ravitaillement. Stage de feu, stage de survie, stage d'embarcation de sauvetage, stage de premier secours et stage à la société du bureau Véritas pour la rédaction des rapports d'accidents. Je dois également m'assurer, avant qu'un chantier ne commence que ce dernier est bien en conformité avec la sécurité : Si un échafaudage a été mis en place, que ce dernier a été correctement installé.

Désormais, chaque manille, chaque élingue a sa petite étiquette, son code couleur et son certificat et il faut en assurer son suivi. Un travail dément qui ne sert qu'à une chose : faire dépenser de l'argent. Auparavant, mes marins et boscos pouvaient effectuer des stages chez « Fenzy » pour assurer la maintenance des appareils respiratoires ou chez « Sicli » pour les extincteurs. Cette pratique est devenue interdite, tout ce matériel doit être envoyé dans les usines à terre pour être vérifié périodiquement. Cela a un coût exorbitant et nous oblige à avoir du matériel supplémentaire afin d'avoir toujours à bord la quantité suffisante obligatoire pour assurer la sécurité.

Le plus grave, est que cela ne sert pratiquement à rien. Auparavant, les personnes travaillant sur un chantier savaient qu'il y avait un risque et faisaient attention. Avec toutes ces soi-disant normes de sécurité, elles sont persuadées qu'il n'y a plus de danger et leur attention se relâche. En conséquence le nombre d'accidents augmente. Bien sûr, les responsables sont toujours les patrons qui n'ont pas tout fait pour éviter ces accidents.

Au bout de quelques années, les Hollandais ont été les premiers à réagir en instituant un partage des responsabilités entre le responsable et l'employé. Il devient obligatoire que l'employé se rende compte si le chantier est sécurisé avant de commencer à y travailler. Il y a eu une nette diminution des accidents.

Nous avons divers chantiers à effectuer en Mer du Nord et l'un des plus important est la pose d'un pipeline qui relie un champ pétrolier au large de la Norvège à la côte française près de Dunkerque. Ce chantier s'est effectué en plusieurs tronçons. L'hiver, la barge reste en attente au mouillage dans un fjord près de Stavanger en Norvège. Une équipe restreinte pour la sécurité et l'entretien reste à bord. Parfois nous sommes amenés à aller à quai pour effectuer certains travaux ou quelques manutentions de colis très lourd que seule la barge peut effectuer vu la capacité énorme de levage de sa grue. C'est à cette occasion, (la barge étant à quai pour plusieurs jours), que la société m'a confié une mission, je dois me rendre en Grande Bretagne pour y inspecter plusieurs remorqueurs, supplies, pipes carriers et cargos barges susceptibles de travailler avec nous la saison prochaine. Un rapport devra être établi avec les commentaires et recommandations. Pour moi, qui n'avais connu que la pêche auparavant, cette Société était vraiment super et n'avait pas peur de faire confiance en son personnel. Je me souviens qu'une autre fois au États Unis, il nous manquait une pièce qui n'était que disponible au Mexique. La faire venir par la voie normale avec tous les tracassés administratifs et douaniers aurait pris plusieurs semaines et que pendant ce temps, la barge aurait été immobilisée. Nous avions à bord un gars « BRUNO », une personne exceptionnelle qui avait fait son premier embarquement comme homme de pont. Il est très vite monté en grade et est devenu chef de manœuvre. Cette personne, après ses études supérieures, ne sachant que faire était allé avec un ami au États Unis. Il avait commencé par travailler pour un journal et effectuait les traductions français/américain. Revenu en France il a fait de même pour un journal français. C'est à la suite de ce boulot qu'il est rentré chez ETPM. Il connaissait beaucoup de choses sur la vie et les habitudes de ce pays et il maîtrisait remarquablement bien la langue américaine. La compagnie lui a demandé s'il lui était possible de se charger d'aller récupérer cette pièce au Mexique. Elle lui laissait carte blanche et tous les moyens financiers dont il avait besoin. Il a loué un petit avion et trois jours plus tard il était de retour avec la pièce. Il n'a jamais confié à quiconque comment il avait opéré. Je travaillais avec lui et c'était toujours un plaisir. Mais au bout d'un certain temps, il a fallu qu'il change d'activité. Régulièrement il consultait les petites annonces des journaux et un jour, il a répondu à l'une d'elle. Une grosse société lyonnaise d'import-export de produits de luxe recherchait un directeur pour sa succursale parisienne, c'est lui qui a été choisi.

Une autre fois, c'est le commandant de la barge qui devait quitter le bord pour une mission et moi en tant que second capitaine je devais assurer la sécurité et l'intérim. Mais durant l'absence du commandant, la barge devait quitter le quai et regagner son mouillage. La société voulait faire revenir l'autre commandant en congés, juste pour effectuer cette manœuvre. Le commandant en poste s'y est opposé, en disant que j'étais tout à fait capable d'effectuer cette manœuvre. Il a obtenu gain de cause.

Comme second capitaine « dérogateur », (venant de la pêche, je n'avais pas les diplômes requis pour cette fonction, ni celle de lieutenant), les nouveaux officiers, Capitaine au long cours et Capitaine de 1^o classe, n'étaient pas satisfaits et réclamaient cette place. C'est le Directeur de région, à l'occasion d'une venue à bord, qui a tranché. C'est moi qui restais le second capitaine en titre, je formais les nouveaux venus qui commençaient comme lieutenant, devenaient second capitaine adjoint, puis commandant.

Nous avons continué pendant quelques temps sur divers chantiers en mer du Nord, en Mer d'Irlande et étions toujours basé en Norvège jusqu'à ce que nous ayons plusieurs chantiers importants en Hollande et que notre base devienne Den Helder, un port au NW de la Hollande et assez proche des lieux où nous travaillons. De même, l'hiver quand la barge était en attente, nous restions soit à Europoort soit à Rotterdam ou la société avait ses bureaux.

Une année, à la reprise des activités en Mer du Nord, en arrivant sur la barge 1601, je m'aperçois qu'un ordinateur a été installé dans mon bureau. Je me réjouis déjà en pensant que je vais suivre un cours de formation informatique. Que nenni, c'est à moi de me former directement et de plus, on me demande de transférer tous mes dossiers papiers en dossiers informatiques. Combien d'heures ai-je passé à vouloir y arriver. Mon bureau, depuis peu avait été déplacé dans la cabine du médecin, situé près de l'hôpital, au niveau du pont hélicoptère et des bureaux administratifs et du commissaire de bord. Pour moi, dans cette cabine vraiment très bruyante pour s'y reposer correctement, située juste au-dessus du banc de pose de soudure, je n'y trouvais que des avantages. La porte étant toujours ouverte quand j'y travaillais, je voyais passer plus de monde et étais plus informé des potins du bord. Les personnes n'hésitaient pas à entrer pour me signaler des anomalies ou des problèmes liés à la sécurité. De même, tard le soir, après ma journée de travail, quand on me voyait devant l'ordinateur, certaines personnes connaissant mieux que moi son fonctionnement, n'hésitaient pas à venir m'aider ou me conseiller.

La Société avait des chantiers un peu partout dans le monde : en Europe, en Afrique au Moyen Orient et en Asie. Mais parfois pas pour toutes les barges en même temps et l'époque était révolu ou même, s'il n'y avait pas de travail on conservait l'équipage à bord. Quand une barge n'avait plus de chantier, ou pour des raisons de météo comme l'hiver en Mer de Nord ou en Indes à la saison de la mousson, on désarmait et ne gardait qu'une équipe réduite au minimum pour sa sécurité et l'entretien.

Comme j'avais à mes débuts sollicité et obtenu de tourner sur toutes les barges et à tous les postes, j'étais maintenant capable, de remplir une multitude de postes sur pratiquement toutes les unités de la société y compris comme commandant sur leur dernier remorqueur. A l'exception des deux commandants de la 1601, j'étais le seul officier pont resté permanent. Avec la sécurité qui gagnait maintenant l'Afrique et le Moyen Orient, j'ai eu la charge de mettre toutes les barges aux normes et d'y instaurer des stages de sécurité. A une époque, j'ai été le représentant de la société sur la DLB 801, qui travaillait dans le golfe persique et était louée aux Américains. Nous n'étions que deux français, le chef mécanicien et moi. Nous devions contrôler que ces américains utilisaient correctement cette unité sans atteinte à sa sécurité. Cela n'a pas été toujours facile, travailler avec les Américains ne l'est jamais. Ils se croient tout permis et toujours les meilleurs. J'avais proposé mes services au chef de barge américain, mais cela a été refusé catégoriquement et sans courtoisie. Je n'avais donc pas d'activité et m'ennuyais beaucoup. Une autre fois, je me suis retrouvé comme chef de barge sur l'une de leur barge, la D.B 21, à Port Gentil, au Gabon. Notre société avait conclu des accords avec la société américaine Mac Dermot. Cette barge était en attente sur rade avec un équipage minimum, elle servait au déchargement des cargos ramenant du matériel de France. Je me retrouvais souvent aussi sur les barges DLB 801 ou DLB POLARIS comme chef de manœuvre quand elles étaient en opération de pose de pipe-line ou de construction de plateforme.

Une année la DLB 801 travaillait sur le champ de BOMBAY HIGH aux Indes. J'étais embarqué comme chef de manœuvre, j'avais la responsabilité du déplacement de la barge et son positionnement près des plateformes. Nous avions toute une série de risers à poser. J'avais à ma disposition 2 remorqueurs pour le positionnement de la barge. Mais le chantier avait pris du retard et le chef de travaux du bord m'a demandé si je pouvais essayer d'effectuer ce travail avec un seul remorqueur. Il pourrait ainsi utiliser l'autre remorqueur comme soutien d'une équipe travaillant à la finition des travaux sur d'autres plates formes. Ce n'était pas toujours facile mais nous y sommes arrivés et avons pu regagner une partie du temps perdu. Je me suis vu alloué une belle prime exceptionnelle par le chef de barge. Mais sur ma fiche de paie du mois suivant, rien n'apparaissait. J'ai appelé le service comptable de Paris qui n'était pas au courant et m'a conseillé, comme je retournais en Indes, de voir cela directement avec le bureau de Bombay. Le comptable de Bombay était un peu gêné de m'annoncer que c'était le directeur de région qui me l'avait supprimée pour la donner à son ami chef soudeur. Il m'a aussi prévenu que le Directeur du siège de Paris devait venir dans les prochains jours, et qu'il l'informerait. Comme ce Directeur devait également monter sur la barge, il m'a conseillé de lui en parler. J'ai ainsi pu récupérer la prime que ce directeur de région m'avait sucrée. Il faut

dire que je n'avais pas trop d'atomes crochus avec cette personne. Il avait été super intendant sur la DLB 1601 et cherchait toujours à prendre en défaut les inscrits maritimes dont je faisais partie. J'ai eu de la chance, avec moi, il n'y est jamais parvenu. Mais quand je suis arrivé en Indes, il était devenu chef de région. L'alcool et le tabac étant très cher en Indes, il avait fait demander aux embarquants (par l'intermédiaire des secrétaires du service voyage qui nous donnaient nos billets d'avion) que chacun lui ramène une bouteille de whisky et une cartouche de cigarettes. Il était là à l'arrivée et quand il m'a aperçu, pour mot d'accueil, il m'a dit « Tu es encore là toi ». Il m'a réclamé la bouteille et la cartouche de cigarettes, mais je lui ai répondu que ne buvant et ne fumant pas je n'en avais pas acheté. Ceci explique peut-être cela, mais bien m'a pris car tous ceux qui lui en avait ramené attendent toujours d'être réglé comme il en avait été convenu.

A la fin de ce chantier, la barge devait regagner Sharjah, aux Émirats Arabes Unis. Le chef de barge devait prendre quelques jours de congés avant le prochain chantier et il m'a demandé si je voulais bien prendre la responsabilité de la barge pendant cette traversée. J'ai accepté, la traversée s'est bien passée mais en arrivant à l'entrée du détroit d'Ormuz, un navire de guerre français nous attendait pour nous escorter jusqu'à Sharjah. Nous étions en pleine guerre du Golfe et il était nécessaire de prendre des mesures de sécurité. Nous pouvions communiquer par radio VHF, mais nous avions des noms de code. Pour la barge, c'était « OBELIX », pour le remorqueur « IDEFIX » et « ASTERIX » pour le navire de guerre. Nous devions en outre avoir toutes nos manches à incendie branchées et déroulées prêtes à être utilisées, nous devions porter en permanence nos gilets de sauvetage et nos radeaux prêts à être mis à l'eau. C'était impressionnant de croiser tous ces navires en route avec leurs embarcations de sauvetage débordées prêtes à être descendues et les marins casqués et revêtus de leur gilet de sauvetage.

La société avait un autre petit remorqueur qui travaillait en Afrique, le « CROIX du SUD ». Ce petit remorqueur, très ancien, peu puissant, aménagé tant bien que mal pour effectuer des travaux offshore avait un grand handicap. Son moteur lui aussi était d'ancienne génération et nécessitait un lancement chaque fois que nous passions de la marche avant à la marche arrière ou inversement. La réserve de ses bouteilles d'air comprimé pour le lancement du moteur était insuffisante. Si nous avions une manœuvre compliquée, parfois il était nécessaire d'attendre que le compresseur ait pu regonfler les bouteilles avant de terminer la manœuvre.

Sur un chantier que nous faisons au Cabinda, en Angola avec la DLB 502, je commandais ce remorqueur et nous étions plutôt préposé à ravitailler la barge en vivres et matériel. Nous escalions journalièrement à Pointe Noire au Congo, qui était tout proche et comme nous changions de pays, il était nécessaire à chaque fois que je rédige tous les papiers administratifs et douaniers.

Chaque jour, systématiquement, j'avais la visite des douaniers qui me réclamaient « le cadeau ». La première fois je leur ai offert une cartouche de cigarettes mais je me suis rapidement fait remettre à l'ordre par ces douaniers, « Mais nous sommes trois, il nous faut une cartouche chacun ». Au bout d'un certain temps la réserve du bord étant épuisée, je n'ai plus rien eu à leur proposer. C'est encore eu qui ont trouvé la solution, « Nous avons faim et nos enfants aussi ». Chaque jour donc, après avoir pris un copieux repas ils repartaient avec steak, poulets, conserves... Chaque vendredi, c'était le Commandant de port qui nous rendait visite et nous réclamait d'office 3 bouteilles d'alcool apéritif pour une soirée qu'il organisait. Cela nous revenait cher mais nous avions les consignes de ne pas créer d'incidents capable de bloquer un chantier. Si à cause d'une cartouche de cigarettes ou d'une boîte de conserve on nous aurait bloqué le transit de matériel qui aurait immobilisé le chantier cela nous aurait coûté beaucoup plus cher. Ces personnes le savaient et en profitaient.

Sur ce chantier, un jour le chef de travaux de la barge me demande de me rendre en Angola, au port de Luanda, récupérer et charger du matériel d'échafaudage. C'était tentant et cela m'aurait changé de la routine mais en voyant la quantité de matériel à embarquer je m'aperçois qu'il sera nécessaire de faire plusieurs voyages. C'est l'autre remorqueur qui s'est chargé de cette opération. Malheureusement pour lui, quand il est arrivé sur place, les rebelles attaquaient ce yard de fabrication de plateformes. Les rebelles attaquaient par la terre et l'aviation angolaise, en attendant les renforts terrestres, ripostait en venant par la mer. Tout le personnel fuyant ce combat n'avait qu'une échappatoire par la mer, mais la marée étant basse les gros supply ne pouvaient accéder au port. C'est donc notre petit supply, qui sous la mitraille, a effectué

de nombreux aller-retour entre la terre et les gros navires restés au large pour évacuer toute cette population. L'armée a repris le contrôle, mais quand tout a été terminé le capitaine de ce petit supply, probablement suite à toutes ces émotions, a fait un infarctus. Heureusement, un hélicoptère de l'armée encore présent sur site, a pu le transporter en urgence à l'hôpital. Pris à temps, il n'a subi aucune séquelle.

Une semaine plus tard, avec mon remorqueur, je suis allé sur ce lieu prendre en charge un cargo barge sur lequel une plateforme avait été chargée. J'ai pu constater les dégâts causés par ce raid des rebelles.

Le « CROIX DU SUD » a eu une triste fin. Alors que j'étais en congé, son commandant m'a téléphoné pour m'annoncer que le bateau, lors d'une manœuvre, avait coulé. Le « Croix du sud » se tenait à l'arrière d'une barge, elle-même remorquée par un puissant remorqueur. Il avait comme fonction de la freiner quand elle arriverait sur son lieu de mouillage sur rade de Port Gentil au Gabon. Pendant ce remorquage, sur le « Croix du sud », une aussière a cassé et il s'est retrouvé en travers tout en étant toujours tracté, l'eau a envahi le navire et il a coulé par soixante mètres de profondeur. 2 personnes manquant à l'appel, les plongeurs embarqués sur la barge ont immédiatement effectués une plongée. En arrivant sur l'épave, ils ont entendu du bruit ; une personne au moins était encore vivante à l'intérieur et se manifestait. Ils ont très rapidement remis en fonction l'installation hyperbare, en cours de démontage, et qui avait servi pendant ce chantier. Ils ont ainsi pu sauver le chef mécanicien qui s'était retrouvé coincé dans une bulle d'air à l'intérieur d'une cabine. L'autre personne a été portée disparue.

En Afrique, en général tout était bon pour essayer de nous extorquer quelque chose. En arrivant de France, parfois un médecin contrôlait nos carnets de vaccinations et si un petit billet n'était pas glissé dans ce document il on nous imposait un nouveau vaccin sous prétexte que nous n'étions pas à jour ?

A Port Gentil au Gabon, nous avions une voiture à notre disposition. Si nous avions besoin de l'utiliser le vendredi soir, nous étions pratiquement certains de tomber sur un contrôle de police qui nous réclamait « l'argent du Week-end » et si nous refusions, l'un d'entre eux faisait le tour du véhicule, endommageait un phare et nous verbalisait pour défaut d'éclairage.

Une autre fois, c'était au tout début de mes séjours en Afrique ? A bord, nous avions droit à des indemnités journalières réglées en monnaie locale CFA Bien sûr nous ne dépensions pas tout cet argent et le ramenions en France ou nous pouvions l'échanger en francs français. En passant au contrôle des passeports et cartes d'embarquement pour prendre l'avion pour la France, un douanier et un officier d'émigration me demandent si je possède encore de l'argent local. Effectivement il m'en restait, et ils m'affirment (ce qui était faux) qu'il est illégal de sortir cet argent de leur pays. Il me confisque mon passeport, me font mettre sur le côté avec deux autres personnes, pour le même motif et font passer les autres passagers. Les annonces se succèdent pour l'embarquement et nous voyons que nous n'allons pas pouvoir embarquer. Nous avons été contraints de laisser cet argent. De plus, pour nous narguer ou se couvrir ils nous ont remercié pour ce gentil cadeau. Des histoires de ce genre, nous en avons tous.

Au Nigeria, à cette époque le pays n'était pas recommandé. Quand l'avion avait terminé son atterrissage, tous les passagers débarquaient sur le tarmac et regagnaient à pied l'aéroport. Pour nous, un bus était là, au pied de la passerelle et nous emmenait directement au Guest house. C'est dans ce lieu, gardé par l'armée, que s'effectuait le contrôle des papiers et que nous résidions avec interdiction de sortir en attendant notre transfert sur la barge. Les transferts barge/terre s'effectuaient généralement par hélicoptère mais parfois aussi par vedette rapide. Là le risque de se faire attaquer par les rebelles est plus grand. Un de mes collègues a vécu cette expérience et en est resté longtemps traumatisé. Avec ces personnes on ne peut rien prévoir et on peut les comprendre quand on voit dans quelles conditions elles vivent. Leur but, est de soustraire de l'argent là où il y en a. Leur pays regorge de richesses et elles ne profitent qu'à une certaine élite.

Malgré mon manque d'enthousiasme pour cette région du monde, quand on m'y envoyait, j'y allais. Par contre, quand j'ai pris ma retraite, la société m'a demandé si, quand elle en avait besoin, j'accepterai de faire des remplacements ponctuels. J'ai accepté à une condition de ne pas aller en Afrique.



Jean-Claude sur le BELIER