

# Le remorquage

## La non assistance à personne en danger est un délit passible de sanction lourde.

Rappelons cette règle immuable de solidarité entre les gens de mer : tout bateau se trouvant en mer à proximité d'un navire en perdition, qui a signalé sa situation par VHF ou en lançant des fusées ou encore par tout autre moyen, est tenu de lui porter assistance.

*Etes-vous en mesure de le faire ? car...*

### Le remorquage d'un bateau, c'est une affaire délicate

Attention chers amis pêcheurs plaisanciers, le remorquage d'un bateau ne s'improvise pas ! Dressons d'abord la liste du matériel qui devrait se trouver à bord de tout bateau de plaisance, dans la perspective d'un remorquage hautement probable :

- **Deux mouillages** car le premier pourrait avoir été perdu ou tout simplement être à l'origine de votre remorquage si par exemple son filin se trouve dans votre hélice (cela arrive couramment). Le deuxième mouillage vous permettra d'éviter une dérive dangereuse et ainsi d'attendre les secours en restant sur la position signalée, ce qui est primordial.

- **Un filin de remorquage** suffisamment long, minimum 50 m. Il permettra une remorque de 100 m (2 x 50). Par gros temps, elle ne sortira pas de l'eau, ce qui aura pour effet d'amortir les chocs. L'idéal est d'intercaler un pneu de type "scooter" au milieu de la remorque pour améliorer encore l'amortissement des chocs dévastateurs car il faut toujours avoir à l'esprit que les efforts s'exerçant sur la remorque peuvent représenter plusieurs fois le poids du bateau remorqué ou remorqueur, cela fixe les idées ! Considérant la taille et le poids de nos bateaux



1

la fameuse patte d'oie



inapte

de plaisance, le diamètre du filin sera de 20 mm, on évitera le polypropylène, de moindre résistance.

- Un bout de quelques mètres qui servira à confectionner une "patte d'oie", c'est le bout qui reliera les deux taquets arrière du bateau remorqueur ou les deux taquets avant du remorqué en cas d'absence de bitte d'amarrage. La patte d'oie du remorqueur ne doit pas toucher l'eau au repos. Mêmes caractéristiques de cordage que la remorque. (voir photo n°1)

Dans l'attente du remorqueur, les équipiers du navire en difficulté doivent préparer les filins et l'amarrage avant (la patte d'oie s'il faut s'amarrer à 2 taquets) et se mettre en sécurité. Pour cela, ils s'équipent de gilets avant d'installer la remorque et, par gros temps, ils quittent leurs bottes car elles seraient un gros handicap pour nager en cas de nécessité.

Au moment de la rencontre des deux navires, il est conseillé, par mauvais temps ou forte houle, de se passer la remorque à l'aide d'un petit filin souple dans le but de faciliter l'opération.

La remorque est alors reliée au bateau remorqueur à la "patte d'oie" de son arrière à l'aide d'un nœud coulissant sur la patte d'oie (par exemple un nœud de chaise). C'est grâce à ce coulissement que l'effort de traction sera bien réparti sur les deux taquets du remorqueur. De l'autre côté, la remorque est fixée à la bitte d'amarrage du remorqué ou bien à sa patte d'oie (dans ce cas, toujours avec un nœud qui coulissera pour les mêmes raisons de répartition des charges).

Avant de commencer le remorquage, on prendra quelques précautions pour faciliter ce que l'on pourrait appeler une "mise en ligne du bateau remorqué". Si le remorqué possède un hors-bord, il faudra laisser l'hélice dans l'eau afin d'éviter de transformer le bateau en savonnette !... S'il s'agit d'un in-bord, on pourra favoriser la "mise en ligne" en traînant une ancre flottante

(un pneu fait l'affaire) ou à défaut une ancre ordinaire au bout d'un filin de quelques mètres.

Le remorquage peut débuter. En fonction de l'état de la mer, la tension de la remorque se fera avec précaution pour éviter les à-coups et ainsi tester et serrer les nœuds qui viennent d'être confectionnés. **Le capitaine du bateau remorqué restera à sa barre** pour favoriser en permanence, autant que possible, le maintien de son navire dans le sillage de celui qui le tire et **ses équipiers resteront à l'arrière** sans jamais s'aventurer à l'avant car ils seraient exposés à une rupture brutale de la remorque, scénario toujours possible. La rupture d'un bout soumis à des efforts de plusieurs tonnes peut causer de graves blessures. **Les équipiers du remorqueur restent dans la timonerie ou dans la cabine pour les mêmes raisons de sécurité.**

Il est toujours très utile de maintenir le contact radio lorsque cela est possible. Dans le cas de panne radio du remorqué, on aura pris soin de s'échanger au préalable les numéros de téléphone.



avant remorquage

2



après tentative de remorquage

inapte

3

A l'approche du port, il est nécessaire d'avertir la capitainerie (lorsqu'il y en a une et qu'elle est en service) afin qu'elle se prépare à assister la manœuvre d'accostage si besoin avec ses canots pneumatiques. Il est préférable de remonter le chenal dans les conditions de remorquage normales en ayant toutefois réduit la longueur de la

remorque car il est possible de croiser d'autres navires.

Enfin, il est important de se souvenir que la priorité absolue, lors d'un sauvetage, c'est avant tout la sauvegarde des vies humaines et que, dans le cas de mauvaises conditions (météo, proximité des rochers, etc...), il est préférable de faire appel aux spécialistes du sauvetage que sont les sauveteurs de la SNSM. Notre loisir ne devrait jamais nous exposer à la catastrophe, efforçons-nous de toujours bien évaluer les conditions de navigation avant de prendre la mer en ayant toujours à l'esprit ces paroles de Jean-François DENIAU : "...à terre les problèmes s'additionnent, en mer les problèmes se multiplient !..."

## Votre bateau est-il adapté au remorquage ?

Où sont passés les bons taquets d'antan ?... Une mode a poussé les constructeurs à cacher les taquets à l'intérieur des "baignoires", ce qui a



pour conséquence une obligation de passer les bouts d'amarrage au travers des plats-bords. Ces derniers sont en bois, souvent difficilement interchangeables car vissés à la coque par l'intérieur... mais le plus grave est la fragilité de ces pièces de bois lorsqu'elles ne sont pas solidement renforcées par des pièces de métal. Un remorquage avec ces bateaux peut vous amener beaucoup de déboires, sans compter le risque d'accidents et de blessures lié à la rupture d'une partie du bateau. Les photos ci-contre n°2 et 3 illustrent bien les risques. Les autres clichés portent une petite mention "apte" ou "inapte" au remorquage ; peut-être reconnaîtrez-vous votre bateau ? Alors prudence !

## Quelle assurance en cas de sinistre ?

L'avis de notre assureur :

Les dommages, suite au remorquage d'un bateau de plaisance sont pris en charge par votre garantie pertes et avaries : "nous garantissons les frais d'assistance et le sauvetage au navire assuré en détresse, ainsi que le coût des objets sacrifiés au cours de cette opération".

Les dommages causés par le remorqueur (plats bords détériorés par filin, collision des 2 bateaux) relèvent de la même garantie : pertes et avaries garanties par le contrat du navire remorqué.

En effet, le remorqueur a une obligation de résultat et pas de moyens (exemple en incendie, les dommages causés par les pompiers sont du même ordre).

Yves MEUNIER et René BARRE, respectivement président de la section locale et patron de la vedette de la SNSM de St-Gilles Croix de Vie, nous ont apporté leur expérience et leur compétence en remorquage pour la rédaction de cet article, nous les remercions beaucoup.

Guy PERRETTE CNGV

