

# Le remorquage d'un bateau

La solidarité entre gens de mer est une réalité, personne ne s'en plaindra et d'ailleurs la non assistance à personne en danger est un délit passible de sanction lourde. Encore faut-il être en mesure d'assister les autres sans prendre le risque de transformer un problème en catastrophe !... Prenons l'exemple du remorquage d'un bateau qui en remorque un autre pour cause d'avarie (moteur en panne, bout dans l'hélice...), spectacle fréquent sur notre littoral, seriez-vous en mesure d'assurer une telle opération en toute sécurité ?

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

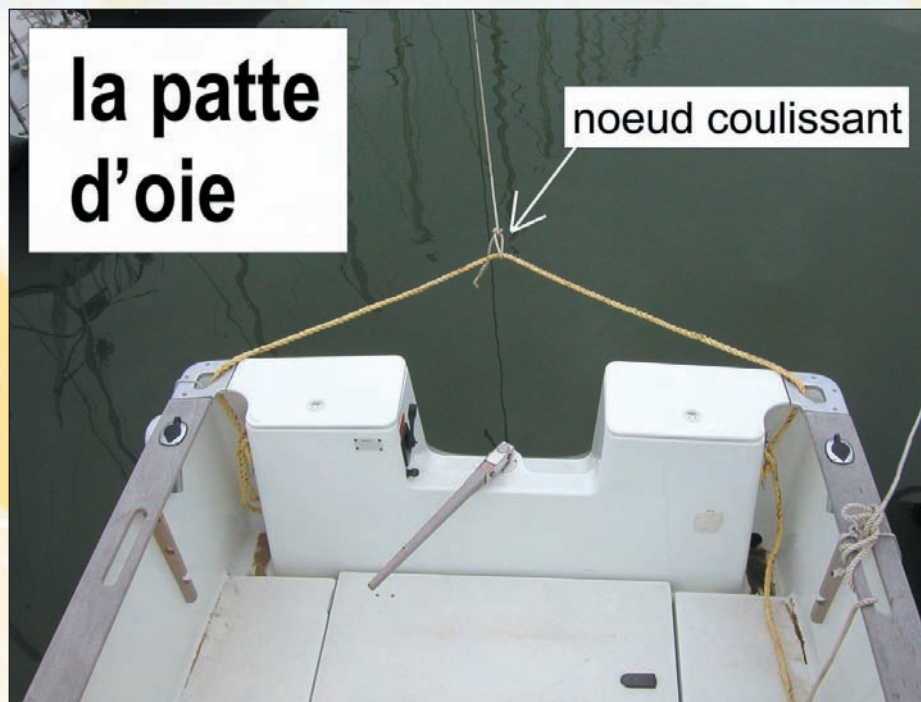
Attention chers amis pêcheurs en bateau, le remorquage ne s'improvise pas ! Voici d'abord la liste du matériel qui devrait se trouver à bord de tout bateau de plaisance, dans la perspective d'un remorquage hautement probable :

- **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 ; une ancre flottante peut également éviter une dérive trop rapide, il faut y penser.

- un filin de remorquage suffisamment long, minimum 50 m. Il permettra une "remorque" de 100 m (2 x 50m puisqu'il y a deux bateaux en présence). Par gros temps, cette remorque 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, soit plusieurs tonnes, cela fixe les idées ! Considérant la taille et le poids de nos bateaux 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.

Dans l'attente du remorqueur, les équipiers du navire en difficulté doivent préparer les filins et l'amarrage avant. Avant tout, ils se mettent en sécurité en s'équipant de gilets de sauvetage 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 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 **noeud coulissant sur la patte d'oie** (par exemple un noeud 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 noeud 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 qui se déplacerait sans cesse de droite à gauche !... 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.



Attention ! Ces systèmes ne sont pas adaptés

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.

A l'approche du port, il est nécessaire d'avertir la capitainerie sur le canal n°9 (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 souvent pour conséquence l'obligation de passer les bouts d'amarrage au travers des plats-bords. Ces derniers sont en bois et n'ont absolument pas la capacité d'encaisser les charges générées par un remorquage ! sauf s'ils sont solidement renforcés par des pièces de métal... Un remorquage avec ces bateaux est donc très hypothétique ! sans compter les risques d'accidents et de blessures liés à la rupture d'une partie du bateau. Les photos ci-contre illustrent bien les différents types de systèmes de taquets ; 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 (par exemple en incendie, les dommages causés par les pompiers sont du même ordre).

Nous remercions René Barré, le patron de la vedette de la station SNSM de Saint-Gilles-Croix-de-Vie qui nous a apporté son expérience et sa compétence en remorquage pour la rédaction de cet article.

Guy Perrette CNGV

