

Le remorquage : une histoire à épisodes

Ce sont les bateaux à vapeurs, destinés au transport de marchandises et de passagers qui durant plus d'un demi siècle assureront le service de remorquage du port de commerce. Des navires manquant très souvent de puissance, pour rentrer dans le bassin à flot les grandes unités de l'époque. Au début du XX^{ème} siècle, les accidents sont nombreux et ce n'était pas sans appréhension que les pilotes maritimes montaient à bord des voiliers pour commander la manœuvre.

La présence d'une entreprise spécialisée dans le remorquage n'est pas indispensable en 1890 à l'ouverture du port de La Pallice à la navigation. Ce service est uniquement nécessaire pour les navires à forts tonnages ou à forts tirants d'eau et ces derniers ne sont pas assez nombreux pour permettre l'équilibre financier d'une entreprise spécialisée. Ce sont les vapeurs des sociétés de services de passagers et de marchandises vers l'Ile de Ré ou l'Ile d'Oléron qui effectuent les opérations de remorquage. Mais ces navires sont souvent d'une force motrice insuffisante. En 1898 la Compagnie Rhétaise qui assure un service de remorquage avec le vapeur "L'Express" envisage la construction d'un remorqueur d'une grande puissance motrice. Elle l'explique à la Chambre de Commerce : "Le commerce du port de La Pallice augmente de jour en jour. Vu les accidents multiples qui sont arrivés dans différents ports, lors de la rentrée des

navires, les maisons de commerce, veulent maintenant, et avec raison, le concours de deux bons remorqueurs, ce que le port de La Rochelle ne peut leur offrir actuellement".

Des voiliers qui bravent le Cap Horn mais craignent La Pallice

Faute de prestations satisfaisantes, les grands voiliers connaissent des difficultés pour rentrer dans le bassin à flot et des incidents sont de plus en plus nombreux. La société Bordes et Fils, une des principales compagnies fréquentant le port et qui importe du nitrate en provenance du Chili, se plaint de cet état de fait. En 1900 elle l'écrit à la Chambre en citant un des nombreux accidents : "le voilier Pacifique est resté trois jours en rade pour cette même cause d'insuffisance de force dans les remorquages. Les pilotes ne montent plus à bord des voiliers sans une appréhension bien jus-

tifiée". Un comble pour ces voiliers qui doivent braver les dangers du Cap Horn et les mers rugissantes de l'Atlantique sud.

Le pire arrive en septembre 1901, lorsque *Le Tarapaca*, un quatre mâts de la Compagnie Bordes, coule avec sa cargaison de nitrate dans le sas, après avoir heurté l'extrémité de la jetée sud, bloquant pendant une semaine l'entrée du bassin à flot. Une des raisons à ce drame est encore le manque de puissance des remorqueurs malgré l'assistance de deux d'entre eux, *L'Express* et *Le Vigilant*, venus spécialement de Rochefort pour l'occasion. La Compagnie Bordes et fils décide de ne plus envoyer ces grands voiliers à La Pallice. Cette décision est lourde de conséquences pour le port et un début de solution est alors trouvé, dans la mise à disposition du remorqueur de l'Etat, *Le Taillebourg*. Pour l'utiliser, les armateurs demandent un certificat à la Chambre de



Le Saint-Quay en opération dans la rade de La Pallice dans les années 50



Les Baleinaux remorque dans l'écluse du bassin de La Pallice la 1^{re} travée du môle d'escale alors en construction dans les années 30

Commerce devant stipuler qu'il n'existe pas au port, de remorqueurs à la puissance suffisante pour leurs besoins. En 1905, le service de remorquage classique est assuré par différents vapeurs. Ils se nomment *Jean Guiton*, *Coligny* et *Magicienne* de la Société Anonyme des Bateaux à Vapeur de l'Île de Ré. C'est *L'Express* et *L'Avenir* pour la Compagnie Rhétaise. *Le Boyardville* et *Chassiron* de la Compagnie de Navigation qui assurent aussi les liaisons entre La Rochelle et Boyardville. Ces navires ont des puissances qui oscillent entre 70 et 240 CV.

11 remorqueurs russes à Marseille

En 1912, la Chambre de Commerce de La Rochelle est toujours désireuse de trouver une solution. Le lieutenant du port informe que le remorqueur devrait avoir une force d'au moins 600 CV et un tirant d'eau de 4 mètres environ. La Chambre sollicite différentes entreprises de remorquage au Havre, à Nantes et à Saint-Nazaire pour connaître les conditions dans lesquelles pourrait être assuré le service. Les études sur les recettes envisagées concluent que la société ne pourrait être économiquement viable que grâce à une importante subvention de la Chambre de Commerce. Hélas la situation financière de la compagnie consulaire à cette époque ne lui permet pas de telles dépenses.

Toujours sans solution après la première guerre mondiale, la Chambre de Commerce transmet en 1923 aux diverses compagnies du port des notices relatives à la vente aux enchères de 11 remorqueurs russes à Marseille. Initiative qui restera sans suite. En 1924 la compagnie des Bateaux à Vapeur de l'Île de Ré

soucieuse d'apporter un meilleur service loue le remorqueur *Pierre Labordère* de l'Office National de la Navigation.

Les deux compagnies rétaises assurent alors le service du remorquage au port de La Pallice et mettent à disposition un remorqueur plus puissant, *Les Baleinaux*, utilisé lors de la construction du môle d'escale dans les années 30.

Les Baleinaux torpillés

Au début de la seconde guerre mondiale, le remorquage est assuré par une seule compagnie, la Compagnie Charentaise de Transports Maritimes, Remorquages et Sauvetages (CCTM RS). Des trois remorqueurs, *Les Baleinaux*, *Le Chassiron* et *Le Toiras*, seul le dernier traverse sans dommage les hostilités pour être cédé ensuite à l'Union des Remorqueurs de l'Océan. *Le Chassiron* a été coulé par un sous-marin inconnu le 19 décembre 1940, alors qu'il allait effectuer des remorquages de chalu-

tiers. Le remorqueur *Les Baleinaux* a, quant à lui, sauté sur une mine, en rade de La Pallice, le 13 octobre 1942.

Il faudra attendre l'après guerre pour qu'une société spécialisée dans le remorquage portuaire s'installe à La Pallice. Il s'agit de l'Union des Remorqueurs de l'Océan. Viennent s'ajouter au *Toiras*, *Le Roscanvel* et *Le Bassens*. En 1949, *Le Saint-Quay*, remorqueur bien plus puissant complète la flotte. Après quarante ans de bons et loyaux services, l'Union des Remorqueurs de l'Océan laisse la place, en 1988, à la compagnie Les Abeilles International toujours présente sur le port (voir Sur les Quais pages 18-19).



Le Toiras est dans les années 30 l'un des premiers remorqueurs affectés au port de La Pallice (Collection C. Aubineau)

Remorqueurs	Mise en service	Puissance en CV	Longueur	Largeur	Tirant d'eau
<i>Le Toiras</i>	1920	220	22m 10	5m 92	2m
<i>Le Roscanvel</i>	1946	450	28m60	6m20	3m10
<i>Le Saint-Quay</i>	1949	850	26m34	7m	2m60
<i>Le Cognac</i>	1973	2600	31m40	8m82	4m40