



Les Abeilles

Protection du littoral français, d'assistance et de sauvetage

1. Les Abeilles aujourd'hui

Depuis sa création en 1864 dans le port du Havre, la société Les Abeilles compte parmi les compagnies de navigation qui ont fortement contribué à la renommée de la marine marchande française.

Depuis 1976, la société, sous contrat avec la Marine nationale, veille à la protection des 3 120 km de côtes françaises exposées.

Ses missions : prévenir les échouements, assister et sauver les navires en détresse, combattre les risques de pollution.

5 remorqueurs hauturiers et leurs équipages, prêts à intervenir 7 jours sur 7, 24h/24 :

- l'*Abeille Bourbon* (Brest),
- l'*Abeille Liberté* (Cherbourg),
- l'*Abeille Languedoc* (La Pallice),
- l'*Abeille Flandre* (Toulon),
- le *Jason* (Toulon), qui remplace la *Carangue* depuis le 1^{er} juillet 2009.

Depuis 30 ans, les remorqueurs d'assistance et de sauvetage ont permis d'éviter 16 catastrophes de l'ampleur de l'*Amoco Cadiz* (soit 4 millions de tonnes de pétrole), et de secourir environ 450 navires et les marins qui étaient à leur bord.

Depuis 1976, Les Abeilles sont sous contrat avec la Marine Nationale, d'abord avec l'*Abeille Flandre* et l'*Abeille Languedoc*.

En janvier 1994, *La Carangue* est venue compléter la flotte, qui s'est encore renforcée en 2005, avec l'intégration de 2 nouveaux remorqueurs : L'*Abeille Bourbon* à Brest et l'*Abeille Liberté* à Cherbourg.

Le 1^{er} juillet 2009, la *Carangue* a été remplacée par le *Jason* qui est basé à Toulon.

Des professionnels basés en permanence au Havre

Rompus à toutes les techniques d'assistance, ils sont en permanence :

- en contact avec les stations de sauvetage,
- prêts à intervenir en support des équipes locales,
- formés à la coordination d'opérations exceptionnelles.

En cas de besoin, ils peuvent mobiliser une cellule de crise, en lien avec l'ensemble des partenaires, pour mettre en œuvre et coordonner l'ensemble des acteurs et des moyens nécessaires à une opération d'assistance ou de sauvetage.

La cellule Salvage : des équipes d'intervention spécialisées mobilisées, selon le type d'opération

Toujours prêts à intervenir, les équipes Salvage regroupent des professionnels du sauvetage et de l'assistance :

- Une cellule décisionnelle: salvage masters, salvage officers, salvage engineers...

- Des experts de l'analyse Salvage et de l'évaluation des risques: architectes navals, spécialistes en calculs de navires en difficulté...
- Des moyens adaptés au type d'intervention

La cellule décisionnelle reçoit une formation continue théorique et pratique au sauvetage et à l'assistance. Elle consiste en des stages de familiarisation au maniement des équipements de sauvetage comme les pompes d'assèchement, les générateurs électriques, les générateurs de gaz inertes... De plus, le Salvage Master tire systématiquement des conclusions sur les cas passés.

La société Les Abeilles possède également les compétences juridiques et administratives nécessaires pour garantir l'immédiateté de l'assistance. Ce gain de temps s'avère souvent précieux lorsque les risques de pollution sont imminents.

La compagnie coordonne l'ensemble des moyens et des intervenants au sauvetage pour garantir un résultat efficace en toute sécurité avec la plus grande prévention en matière de risque environnemental.

Enfin, Les Abeilles ayant pour mission de mettre en œuvre un dispositif adapté à chaque intervention, recourt chaque fois que nécessaire à des moyens additionnels : grues flottantes, barges, navires allègers, soudeurs sous-marins...

Affréter des barges pour décharger des containers par exemple ou des petits pétroliers (navires allègers) pour faire un « *ship to ship transfer ou STS* » ou pour décharger une cargaison solide ou liquide dans des conditions de météo et de lieu difficiles, hors d'un port, sur une plage, en pleine mer, une baie abritée... , faire appel à des soudeurs sous-marins pour des interventions sous la ligne de flottaison et permettre le pompage de la voie d'eau par des pompes haut débit... ces opérations nécessitent la mise en œuvre et la coordination des moyens les plus adaptés.

Les Abeilles est dirigé par Christian Quillivic et est rattaché à la Division Offshore de BOURBON.

2. Historique de la marque Les Abeilles

La société Les Abeilles a été créée en 1864, mais c'est seulement au début du siècle dernier que s'est développée l'activité de sauvetage.

La compagnie « Les Abeilles » s'est alors dotée d'équipements spécialisés et crée un département sauvetage appelé, en 1928, « Compagnie de Remorquage et de Sauvetage les Abeilles ».

De nombreuses opérations de renflouement de navires à vapeur sont réalisées. Par exemple, le Steamer Italien Fiumana échoué en Seine avec une cargaison de bois de 5000 tonnes, le vapeur anglais Ferngarth coulé en Rade du Havre, le vapeur brésilien Alegute échoué sous la falaise d'Octeville, le vapeur français Georges et Henri coulé en Seine.

L'année 1940 est particulièrement marquée par le sauvetage du pétrolier Vendée appartenant à la SFTS qui s'échoua aux abords de Saint-Nazaire le 28 février. Le déséchouement de ce pétrolier de 18500 tonnes a nécessité la mise à bord de 50 compresseurs dont certains pesaient plus de 3 tonnes ce qui a permis la mise en pression des différents tanks.

Après le gonflage des citernes et des ballasts, la première phase de l'opération fut de déplacer le navire vers le large au moyen d'une caliorne¹ ancrée par des chaînes sur plusieurs dizaines de mètres.

Les années après-guerre entraînent une nette progression de l'activité avec la mise en flottaison ou le démantèlement de nombreux navires coulés par l'armée allemande.

Durant ces années folles, le département sauvetage comprenait 80 personnes dont une majorité de « pieds lourds » appelés aujourd'hui les scaphandriers.

¹ Caliorne : palan servant à manutentionner de lourdes charges.

Au fil des années, les assistances se poursuivent jusqu'à la création en 1976 de la société « Les Abeilles International » pour la protection du littoral et de « Les Abeilles International et Compagnie » pour le remorquage hauturier.

L'Abeille Flandre a commencé son contrat d'affrètement à Brest en 1979 soit une trentaine d'années après la mise en station d'hiver de l'Abeille 25. Malgré sa puissance limitée à 1600 CV et 17 tonnes de traction, elle a réalisé bon nombre de sauvetages et de remorquages hauturiers.

L'histoire du Sauvetage et de l'Assistance ayant débuté au début du siècle dernier, c'est donc logiquement que la société « Les Abeilles International » continue cette longue aventure en reprenant le nom historique « Les Abeilles » le 30 juin 2008.

3. Quelques cas récents emblématiques et représentatifs du savoir-faire et de l'expertise de Les Abeilles

Le déséchouement de l'Artémis - Les Sables d'Olonne – mars 2008

Le 10 mars 2008 à 07h45, le cargo Artémis battant pavillon néerlandais s'est échoué sur la plage des Sables d'Olonne à environ 500 m de la jetée Est d'accès au port. Ce bateau de 88 m de long et de 3800 tonnes à pleine charge ne contenait pas de cargaison à bord. L'accident est survenu alors que le navire était en phase d'approche vers le port avec un pilote à bord. Il est principalement dû aux mauvaises conditions météorologiques : le vent était alors établi à 37 Nœuds (65 km/h), et la houle était très forte. Les six membres d'équipage et le pilote étaient toujours à bord. Les éléments d'analyse font ressortir que l'accident est survenu à marée descendante, 1h30 après la pleine mer. Les soutes de l'Artémis contenaient 40 m³ de gazole de propulsion, qui est un produit volatil léger qui limite les risques de pollution. L'Abeille Languedoc a ainsi été dépêchée sur zone. La cellule Salvage Les Abeilles, qui comprenait 5 professionnels a été progressivement étoffée pour atteindre près de 15 experts dont une équipe spécialisée dans les calculs de déséchouement et de renflouement de Smit Salvage, société sous contractante.

Facilitée par la souille profonde qui avait été creusée sur le tribord du navire, l'intervention de l'Abeille Languedoc sur l'avant et de l'Alcyon sur l'arrière a permis de remettre à flot l'Artémis dans les meilleures conditions, le 20 mars 2008. Remorqué sous escorte par l'Abeille Languedoc, l'Artémis a fait route vers le port de La Rochelle où il a subi une inspection avant de reprendre le cours de ses activités.

Tout au long de l'opération l'équipe sauvetage a dû faire face à la foule venue en masse pour assister à ce spectacle surprenant.

Porte-conteneurs - Manche occidentale – janvier 2007

Le 18 Janvier 2007, pendant une tempête de force 10 en Manche occidentale, entre la France et le Royaume-Uni, la coque de ce porte-conteneurs de 5000 TEUS a été considérablement fissurée sur tribord et bâbord entre le château et la première cale, avec entrée d'eau dans la salle des machines. Navire désarmé, un sauveteur master de l'équipe est hélitreuillé par un hélicoptère de la Marine Nationale. La société **Les Abeilles** intervient durant 3 jours pendant la phase d'urgence (en sous-traitance de Smit) dans des conditions météo périlleuses avec la menace constante de cassure du navire. La rapidité de l'équipe d'intervention permet à L'Abeille Bourbon et l'Abeille Liberté de prendre le navire en remorque dans des conditions de mer difficiles (5 mètres de houle), et d'aller l'échouer volontairement dans la baie de Lyme, au sud du Royaume-Uni, en évitant au navire de couler. Pendant ce remorquage d'urgence, les conditions structurelles du navire se sont très vite dégradées, la fissure s'est considérablement agrandie et l'arrière du navire commençait à s'enfoncer dangereusement, faisant craindre une cassure de la coque en deux parties et une pollution majeure en pleine Manche. L'échouement volontaire a permis aux sauveteurs de pomper les soutes et de décharger l'intégralité des 2500 conteneurs en évitant toute pollution.

Le Rokia Delmas - Ile de Ré – octobre 2006

Suite à une panne machine survenue par des vents de 130 km/h et une mer très forte, ce navire mixte RORO s'est échoué, perforant ses ballasts eau de mer, à moins de 3 kms de l'Île de Ré, face aux plages de la commune du Bois-Plage en Octobre 2006. Ce porte porte-conteneurs battant pavillon panaméen de 185 mètres de long avait à son bord 10 000 tonnes de marchandises dont 378 containers, des ballots de bois, 560 tonnes de fioul lourd de propulsion, et 50 tonnes de gasoil des groupes électrogènes.

Après inspection par nos équipes salvage, l'état du navire, les entrées d'eau dans les cales et sa position dans une profondeur d'eau peu importante, interdisaient toute opération de déséchouement. La mobilisation de tous les intervenants, nuit et jour, pendant un mois, a permis d'éviter toute pollution d'hydrocarbures lors de la délicate opération de pompage de 560t de fuel lourd et le déchargement de 200 conteneurs en pontée. La superstructure a été découpée, dont le château d'une masse de 695 tonnes, qui, déposé d'une seule pièce a été enlevé vers le port de la Rochelle-Pallice, dans le but d'alléger le navire pour permettre un éventuel remorquage. Finalement la coque du navire étant trop endommagée pour pouvoir être renflouée, il a été décidé de la découper sur place en cinq tranches. La partie arrière a été la première à être transférée par la barge-grue. L'étrave du navire a été déposée à son tour sur le quai du môle d'escale du port. Pour enlever cette pièce exceptionnelle d'une masse de 1750 tonnes, les deux mâts de la barge-grue équipés d'un palonnier ont été nécessaires.

Enfin, le dernier tronçon de coque a été enlevé 400 jours après l'échouement du navire, mettant ainsi un terme au démantèlement du Rokia Delmas. Le PC sauvetage de l'Abeille Bourbon a été particulièrement apprécié par les Salvage Masters et architectes. L'environnement étant une priorité majeure, lors du démantèlement du Rokia sur l'île de Ré, l'équipe d'intervention a été extrêmement vigilante aux problèmes d'antipollution et d'amiante. Une analyse des risques permanente et des procédures spécifiques ont permis de préserver l'environnement.

A propos de BOURBON

Avec 5 700 professionnels, une flotte détenue en propre de 293 navires et 176 navires en commande, au 31 décembre 2008, BOURBON est présent dans plus de 28 pays.

BOURBON propose une large gamme de services maritimes à l'offshore pétrolier. Dans le cadre du plan stratégique Horizon 2012, BOURBON ambitionne le leadership des services maritimes à l'offshore moderne en proposant aux clients les plus exigeants, partout dans le monde, une gamme complète de navires innovants, à forte productivité, de nouvelle génération et une offre modulable de services d'Inspection, de Maintenance et de Réparation, au travers de son Activité Subsea Services.

BOURBON est également spécialisé dans le transport de marchandises en vrac et assure la protection du littoral français pour la Marine nationale.



Contacts

Publicis Consultants / Relations Presse

Stéphanie Elbaz +33 1 57 32 85 92

Elodie Woillez +33 1 57 32 86 97

stephanie.elbaz@consultants.publicis.fr

elodie.woillez@consultants.publicis.fr

BOURBON

Direction de la Communication

Christa Roqueblave +33 1 40 13 86 06

christa.roqueblave@bourbon-online.com

www.bourbon-online.com