

Souvenirs...souvenirs...

Voyage retour du Canada –Décembre 1976,- Navire Roro « Mont-Louis » de la Cie Gle Transatlantique (Care Line)



Neuve), détroit encore praticable malgré les glaces côtières qui ne laissaient qu'un passage très réduit.

En passant les bancs de Terre-Neuve, nous sommes passés dans une « mer qui fume », phénomène curieux du à la rencontre des eaux chaudes du Gulf-Stream et celles, froides du courant du Labrador qui descend vers le sud.

Comme je l'écrivais, plus haut, les prévisions météo étaient très pessimistes car nous allions nous faire rattraper par une dépression très creuse ; on nous annonçait des vents de force 12 et des creux de 10 à 12 mètres..

En pleine tempête ; alors que nous étions en « fuite » nous avons eu un « black out » Nous, étions tous au « Carré » et venions de nous installer à table. Avec le Commandant, nous nous



...Nous faisons donc route sur Newport, près de Cardiff, après l'escale de Québec.

Les prévisions météo n'étaient pas bonnes. Nous allions subir du très mauvais temps et au cours de la descente du St Laurent, j'ai fait doubler le saisissage de certains mafis (remorques basses servant au transport de colis et qui sont utilisées de terminal à terminal, uniquement pour l'embarquement de matériel non roulant.).

Une fois de plus, nous allions emprunter le détroit de Belle-Isle, entre le Labrador et Terre-



« black out » Nous, sommes précipités à la passerelle et les mécaniciens, dans le compartiment machine. Le Cdt me dit, craignant un violent roulis alors que le navire allait tomber en travers du vent et de la houle : « *Vous n'allez pas voir ce qui se passe dans le pont roro ?* ». Je lui ai répondu : « *si un mafi de 50 tonnes cassaient ses chaines de saisissage, ce ne serait pas mes 2 bras qui l'empêcheraient de se déplacer... et que de toute manière, cela s'entendrait...* » En effet nous n'entendions que le vent siffler et les coups de butoirs des énormes vagues se brisant sur la coque. D e toute manière n nous n'aurions pu agir durant cette furie...

Voici ce que le Commandant écrivait dans son « rapport de mer » : « ...rattrapé par une dépression très creuse mais peu étendue, on s'est retrouvé sur l'orthodromie après une nuit en fuite. Le dimanche 12 décembre, vent de force 12 pendant trois à quatre heures. C'est à ce moment (12h33) que les moteurs principaux stoppent par disjonction générale. Les filtres à combustible du diesel-alternateur en service s'étaient colmatés beaucoup plus vite que la normale.(mauvaise qualité de combustible, mouvements violents du navire depuis plusieurs jours).

On savait que le navire tenait bien stoppé en travers du vent dans le gros temps, mais passer de l'allure de fuite à cette position par des creux d'une dizaine de mètres ne se fait pas sans une certaine appréhension, en raison du chargement roro.... ».

Effectivement avant d'être en travers du lit du vent, nous avons subi quelques violents coups de roulis à vous faire peur. Je pense que c'est à ce moment là, que la majorité de l'équipage a eu à l'esprit, le naufrage du « *Mont Laurier* » en janvier 1973... J'y ai pensé quelques secondes, au cœur de la tempête « **...Après le Mont-Laurier, ça va être à notre tour..** »

Mais après de très violents coups de roulis, qui ont couché le navire, le « *Mont-Louis* » s'est redressé et en travers de la mer, sa dérive provoquant une zone de turbulence au vent sur laquelle les vagues s'écrasaient, nous ne roulions presque plus....C'était le calme dans la tempête...Pendant ce temps, dans la machine, le Chef mécanicien et tous les membres de son service œuvraient pour remettre en route les moteurs principaux...

Profitant de cette petite accalmie, nous avons profité pour effectuer ronde, avec le Maître d'équipage, ronde qui nous a permis de constater qu'au pont principal Roro, tout était normal et qu'il n'y avait pas une seule chaîne de saisissage cassée....

Quand tout est rentré dans l'ordre dans la machine, il fallait virer de près de 80 degrés pour nous remettre en position de « fuite », mais, au cours de cette manœuvre, le roulis était tellement prononcé au risque de désarrimage dans le pont roro, le Cdt décida, avec juste raison, de rester stoppé dans la tempête puisque le navire se comportait d'une manière sécurisante. Quelques heures plus tard, à l'occasion d'une légère accalmie, et avant qu'il ne fasse nuit, nous avons repris l'allure de fuite qui, de toute manière, nous faisait progresser vers notre destination.... Avec recul, je pense que ce fut dans ma carrière, le seul moment où j'ai cru que nous pourrions faire naufrage, s'il y avait eu un désarrimage...(Un seul mafi dont le saisissage aurait cédé, provoquerait un désarrimage en chaîne de tous les autres...)

Pour ce voyage retour, nous avions une stabilité un peu trop grande, le (r-a) était de 0.80 m au lieu de 0,40 souhaitable, qui correspond à une période de roulis d'environ 20 à 22 secondes, mais que je ne pouvais le réduire, ce qui provoquait des rappels au roulis relativement prononcés...Mais tout le matériel roulant a tenu dans cette tempête mémorable...

Note 1 : Ayant navigué comme élève et comme lieutenant sur les « Liberty Ships », je me souviens que ces navires étaient équipés, à tribord dans le magasin avant, sur l'avant de la cloison étanche de la cale 1, d'une caisse fixée sous le pont principal contenant de l'huile (je crois de lin ?) dont le but, en la filant à l'extérieur était d'atténuer les vagues et la houle dans le gros temps lorsque le navire était désarmé.. En filant de l'huile au vent la mer du vent et la houle se cassaient permettant éventuellement d'amener les canots de sauvetage au vent en cas d'abandon du navire. Les américains, au dos d'une « Pilot Chart », préconisaient, dans un cyclone, de stopper et de se laisser dériver au travers des vagues et du vent, en filant si possible de l'huile....

Note 2 : « Care Line » était une « joint venture » entre la Transat qui gérait le « *Mont Louis* »- et le « *Mont Laurier* » et 2 compagnies suédoises, la Swedish America line (S.A.L) et je crois « Wallénus » qui armaient les « *Mont Royal* » et « *Montmorency* ». Ces 4 navires permettaient un départ hebdomadaire du Havre vers Montréal et Québec y compris durant la période d'hiver...

La « Care line » fut reprise par la suite par les « A.C.L. ». Etant shiplanner de ces navires au Centre opérationnel du Havre, j'ai rejoint quelques mois le C.O de l'ACL à Southampton pour continuer la gestion des chargements des 3 « Mont » qui restaient suite à l'incendie du « *Mont Laurier* » qui fut évacué, par mauvais temps, dans le nord des Açores, Malheureusement, au cours de l'abandon du navire, quelques membres de l'équipage disparurent...

JYB ex Cdt CGM
(Photos prises par l'auteur de l'article)

Le Commandant Jean-Yves Bonis.

Le Commandant Jean-Yves Bonis qui vient de nous quitter avait remis au C.D.M. ce document ci-dessus.

Il avait fait toute sa (belle) carrière à la Cie Gle Transatlantique, devenue la Cie Gle Maritime sur tous types de navires et de lignes, commencée sur les « Liberty Ships », lieutenant pont sur le paquebot « France » de 1966 à 1971, terminant a carrière sur les gros rouliers de la ligne « Tour de Monde ».

Le Cdt Bonis était membre de notre association, Chevalier du Mérite Maritime en 1996, promu Officier en 2005 puis Commandeur en 2014.



Jean-Yves Bonis à la passerelle du paquebot « France ».

Le « Mont Louis ».

Le « *Mont-Louis* », (5486 tpl) construit à Turku (Finlande) en 1972 ainsi que son sister-ship « *Mont-Laurier* », a eu une fin tragique ; coulé à 7 milles au large d'Ostende après une collision avec le ferry allemand « *Olau Britania* » le 25 Août 1984, heureusement sans faire de victime.

Le « *Mont-Louis* » en route de Dunkerque à Riga, « *Olau Britania* » assurant la liaison Flessingue – Sheerness.

Cet accident avait fait des remous à l'époque car le chargement était, entre-autres marchandises diverses constitué des fûts d'hexafluorure d'uranium légèrement appauvri, de fluorure d'uranium naturel et de fluorure d'uranium enrichi..

(Ref : Van Der Mensbrugge Yves. *L'affaire du Mont-Louis — Une cargaison dangereuse, une épave gênante.* In: *Annuaire français de droit international*, volume 30, 1984. pp. 853-863).



Ph "Navires & Marine Marchande" N° 36 (Marc Piché).

Le « Mont Laurier ».

Le Cdt Bonis évoque dans son article la tragédie du « *Mont-Laurier* », sister-ship du « *Mont-Louis* » ; le 14 janvier 1973, dans le N. des Açores, par force 10 et creux de 10 m, un désarrimage suivi d'un incendie oblige à l'évacuation du navire durant laquelle 6 marins (4 officiers et 2 membres de l'équipage) ont péri.

11 personnes avaient pris place dans le radeau pneumatique qui ont été récupérées sans dommage par le navire « *Penerf* » (minéralier de la Société Nantaise des Chargeurs de l'Ouest), malheureusement, sur les 11 autres embarquées dans la baleinière, seulement 5 purent être récupérées par le navire « *Liverpool Bay* » (Overseas Containers Ltd / plus gros porte-conteneur britannique à l'époque..).

IN MEMORIAM