



Un métier maritime méconnu :

Consignataire de navires (suite)

Aux Sables, il n'y a pas de lignes régulières, uniquement du « tramping ». Le trafic est constitué de caboteurs appartenant à des armateurs en majorité irlandais, néerlandais, allemands, britanniques (pas de français) qui transportent principalement du vrac (céréales, ciments, ferraille) mais aussi des palettes et des big bags (sacs d'engrais).

Dans le bassin à flot, quatre postes à quai sont disponibles pour les navires gérés par l'agence maritime (postes 2, 3, 4 et 6) bien que seuls deux postes seulement, parmi les postes 2, 3, 4 soient utilisables simultanément. Chaque poste est spécialisé : le 2 pour le ciment blanc en import, le 3 pour la ferraille en export, le 4 pour les engrais et le blé bio en import et le 6 pour les autres céréales en export.

Outre ses tâches « normales », en cas de relève de l'équipage dans le port des Sables, le consignataire réserve un taxi pour le transport de et vers l'aéroport de Nantes et s'occupe des formalités de douane et de police (visas) - le marin qui débarque entrant sur le territoire européen aux Sables et celui qui embarque le quittant également aux Sables - mais aussi d'éventuels tests Covid. Tout au long de la journée, et parfois de la nuit, le consignataire va jongler avec les imprévus, concilier des intérêts parfois contradictoires et résoudre son lot de problèmes. Pas de routine dans ce métier passion, métier prenant mais aussi... stressant et une grande satisfaction quand le navire part à l'heure prévue et que le capitaine et l'armateur sont satisfaits de la prestation.

Quand il n'est pas sur les quais ou à bord des navires, le consignataire est devant son écran avec une imprimante à portée de main ou... au téléphone. De nombreuses informations circulent entre les différents intervenants d'où une quantité impressionnante de courriels à lire et à écrire, de données à mémoriser, de documents à remplir et à imprimer. Un document essentiel pour lui : l'horaire des marées. Mieux vaut ne pas talonner à la porte du bassin !

Dans le port des Sables, l'ajout d'un mètre à la hauteur de la marée donne le tirant d'eau maximal admissible en laissant 50 cm de « pied de pilote » pour sortir ou entrer du bassin. Les applications Marine Traffic pour la position des navires, Windguru pour les prévisions météo et Météo France pour les prévisions de pluie lui apportent une aide à la décision.

Un petit aperçu de la charge administrative du consignataire lors de l'escale d'un navire : dans le dossier de l'escale, on recense une vingtaine de documents dont environ six en trois exemplaires qui doivent être signés par le capitaine avant l'appareillage. Les documents de douane sont bien entendu indispensables à tout départ mais les services de la douane ne sont ouverts que de 08h00 à 17h30. En dehors de ces heures...

Sans parler d'un document à remplir par le consignataire avant l'arrivée du navire, dans le cadre de l'ISPS (International Ship and Port facility Security, code international sur la sûreté maritime) récapitulant les dix dernières escales du navire ainsi qu'une situation portuaire quotidienne.

L'escale terminée, le consignataire enverra à l'armateur un document « compte de débours » indiquant toutes ses dépenses. Sur ce document figurent les frais de pilotage, les droits de port, les taxes pour le traitement des déchets, les frais de douane, les commissions du consignataire, les dépenses de formalités d'immigration, les fournitures d'eau, de carburant, d'électricité, les réparations éventuelles... toute dépense effectuée pour le compte de l'armateur.

Mais le consignataire n'a pas que des fonctions techniques et administratives. Il apporte l'humanité qui manque dans ce monde maritime industriel en allant, par exemple, chercher à la pharmacie un médicament qui manque à bord, en accompagnant des marins au supermarché pour quelques courses ou chez le médecin. Il rend visite à un marin hospitalisé loin de ses proches et parfois même organise le rapatriement du corps d'un marin décédé.

Des liens forts d'amitié peuvent se créer avec des capitaines à l'occasion de difficultés partagées, de problèmes résolus ensemble, de services rendus.

Le consignataire est le premier « terrien » à monter à bord après l'accostage et le dernier à quitter le bord avant l'appareillage.

Comme vous le savez maintenant, le consignataire est un acteur essentiel et absolument indispensable de l'activité portuaire.

Michel Le Moine

Pour rire

Qu'est-ce qu'un marin bigame ? Celui qui a deux femmes dans chaque port !

Quel animal a la croissance la plus rapide ? Le poisson ! Entre le moment où il est pêché et le moment où le pêcheur en parle à ses amis !

Pourquoi les pêcheurs sont-ils généralement minces ? Ils surveillent leur ligne !

Un marin, c'est comme son sac, pour tenir debout il doit être plein !

WWW.OCEAM.ORG



BRUITS DE QUAI



Directeur de la publication :

François Delanneau

Crédit photos : OCEAM / Freepik

Graphiste : 40marins.com

N°35
Décembre 2021



BRUITS DE QUAI

OCEAM
Organisme de Culture, d'Etude et d'Action Maritimes

EDITO...

Enfin !

La publication du dernier numéro de « Bruits de quai » remonte à février 2020... une éternité même pour le bulletin d'une association. Mais, comme vous le savez, une certaine Covid19 a quelque peu perturbé l'activité du monde et bien entendu celle de l'association OCEAM.

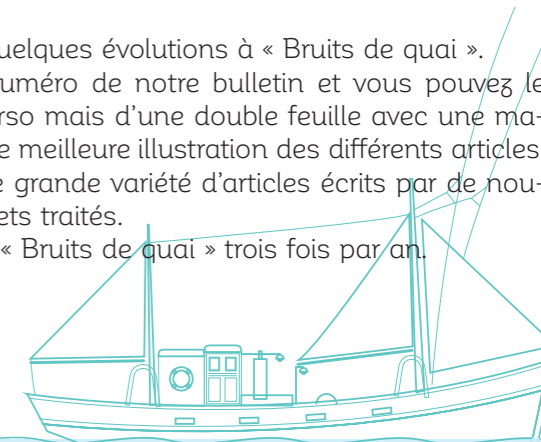
Nous avons cependant profité de cette pause pour apporter quelques évolutions à « Bruits de quai ».

Vous avez donc entre les mains, cher lecteur, le nouveau numéro de notre bulletin et vous pouvez le constater, celui-ci est constitué non plus d'un simple recto verso mais d'une double feuille avec une maquette rénovée. Un plus grand espace disponible permettra une meilleure illustration des différents articles. Vous y retrouverez d'anciennes rubriques mais également une grande variété d'articles écrits par de nouveaux contributeurs qui feront souffler un vent frais sur les sujets traités.

Vous aurez le plaisir, nous l'espérons en tout cas, de retrouver « Bruits de quai » trois fois par an.

Et maintenant : bonne lecture !

PS N'hésitez pas à faire circuler ce numéro autour de vous.



La baderne



Mot connu des terriens et qui a une consonance péjorative. Ne parle-t-on pas d'« une vieille bademe » pour décrire un personnage grincheux, âgé et ventripotent qui prête à rire !

Certains touristes achètent un entrelacs de cordages car c'est décoratif et que cela protège la table des plats chauds, sans toujours savoir que c'est une « baderne » ! Mais avant d'être vieille, la « Baderne », a une fonction importante à bord des navires.

En effet, le rôle de la baderne, tressage de cordages bien spécifique par sa forme et son usage, est de s'intercaler entre deux pièces en mouvement. Ainsi, la bademe attachée sur la poulie, sur la photo ci-dessous, protège le pont ou la partie de coque où la poulie frottera lors de son utilisation. Donc pas d'usure des pièces, seule la bademe s'use.

Dès que l'usure est importante, la « vieille bademe » est jetée et remplacée par une nouvelle.

Mais le terme « vieille bademe » a, dans d'autres circonstances, un sens positif !

Les officiers de « la Royale » se faisaient confectionner des bademes qu'ils utilisaient comme paillason devant leur cabine, et par souvenir ou superstition, ils emportaient leur bademe au gré de leurs embarquements. Ainsi, souvent, l'officier qui avait la bademe la plus usée était le plus ancien dans le grade le plus élevé et donc le plus respecté.

Alain Pirard

Amarrer son bateau à une borne napoléonienne

On peut amarrer un bateau avec un pieu, un rocher, un anneau, une bitte ou bolland, encore écrit billard, balard, boulard ou borne d'amarrage, à l'origine une grosse masse à la fois cylindrique et coudée, actuellement réalisée en fonte d'acier, fonte de fer ou fonte grise.

Mais à la fin des guerres napoléoniennes, certains navires de guerre étant désarmés, on se servit des canons en guise de bornes d'amarrage.

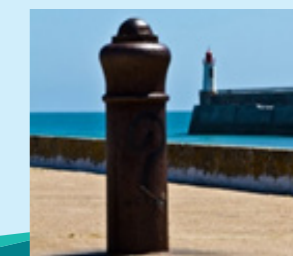
Le canon était planté dans le quai, la bouche vers le bas. On peut encore en voir dans certains ports.

Les bittes d'amarrage sur la petite jetée des Sables en sont peut-être des exemplaires. Le grand-père de Jacky Doublet en était convaincu !

Au début du 20ème siècle, il y en avait sur le quai de la Chaume.

Marie-France Marty

Propos recueillis auprès de Jacky Doublet de l'école des pêches des Sables d'Olonne



Kifanlo hors de l'eau

Peut-être l'avez-vous déjà vu sur le terre-plein de la Cabaude devant les ateliers d'OCEA... Et vous n'avez pas rêvé. Le chalutier Kifanlo a été sorti de l'eau fin octobre afin de bénéficier de soins intensifs prodigués par le chantier Marlo. Toute la carène (membrures et bordé) va être reconstruite. A 65 ans, des travaux de fond étaient nécessaires afin qu'il puisse naviguer à nouveau et faire le bonheur des participants à ses sorties au large durant lesquelles une démonstration de pêche au chalut latéral est réalisée.

Sa rénovation durera jusqu'au printemps 2023.

D'ici là, vous pourrez observer l'avancement des travaux depuis le quai du port de pêche et admirer le savoir-faire des charpentiers de marine. Il est d'ailleurs prévu que des visites du chantier soient organisées. Nous vous en reparlerons plus tard.

Les prochains numéros de « Bruits de quai » vous feront vivre les différentes étapes de la remise en état de ce monument historique emblématique des Sables d'Olonne.

Sur le chemin de l'école...

Mes parents sont venus habiter rue de la Sous-Préfecture au début des années 1950. Maison avec un étage. Les cabinets où nous ne trainions pas l'hiver et la remise pour faire la lessive étaient dans une petite cour, cela n'avait rien d'un riad.

Les nuits de grand vent d'ouest, ce vent si violent s'engouffrait dans les rues Napoléon, de la Sous-Préfecture et du Bd Roosevelt. Des volets mal attachés claquaient et s'accordaient dans une ambiance lugubre, la bouée dite La Vache venait rajouter une touche d'angoisse supplémentaire. Nous nous enfoncions dans nos couvertures avant d'être emportés dans un sommeil profond et réparateur mérité. Les ruelles étaient mieux protégées, mais avec moins de soleil l'été.

Dans ce quartier, appelé le « Passage », beaucoup de familles de marins. Parfois le verbe était haut, accompagné de joyeux gros mots, bouchez-vous les oreilles les enfants !

La voix d'une ménagère, parfois mégère, traversait comme un courant d'air, en claquant.

_ Mimile tu penses au pain !

_ Ouais, ouais.

_ Et aussi des allumettes pour le fourneau ! J'ai ma tournée de linge.

_ Ouais, ouais.

Avec Tatave, Gégé, Momo, etc... ça le fait aussi, c'est dans la direction du bistrot « L'Aurore » à côté de l'épicerie. Beaucoup de bars se suivaient sur les quais. Encore une marée... ça va tanguer pour le retour au bercail. Ah ce mal de terre... Vers la fin du printemps, le beau temps installé, les rendez-vous se passaient plus sur la plage. Dans le quartier, deux conserveries de sardines existaient, Saupiquet rue Napoléon et Le Drégen rue de la Sous-Préfecture. Leurs sirènes différentes appelaient les ouvrières et les ouvriers. La sardine arrivait dans de petites cagettes. Une petite chaîne humaine se faisait entre le camion à plateau et l'usine,

c'était en face de chez moi. Ça chantait avec les bretonnes venues pour la saison de la pêche à la sardine, le cœur était à l'ouvrage.

D'autres voisins préparaient leur maison pour recevoir les baigneurs, des commissionnaires commençaient à livrer les malles des juilletistes et plus... Annie Foucaud ma voisine à l'époque, doit s'en souvenir.

Au passage passaient de nombreuses hirondelles, aujourd'hui disparues, annonçant le printemps, le vol au ras de la rue, signe de pluie, plus haut beau temps, ou l'inverse ?

Maintenant sous sommes envahis par des pigeons et leurs déchets pas très écolos, nous marchons dans la fiente...

Les enfants du passage étaient baby boomer sans le savoir, maintenant papy boomer et ça nous le savons !

Par matinée sans pluie, pas trop froide et sans vent, pour rejoindre l'école, nous les enfants pas sages, prenions la rue des Bons Enfants pour nous racheter de tout et de rien. Nous longions les quais, des fils de pêcheurs nous montraient le bateau où leur père, leur oncle ou cousins naviguaient. Le long des quais Guiné et Franqueville étaient amarrés de nombreux bateaux de pêche, autour de ces navires en bois le mazout faisait de belles nuances bleutées, rosées, et autres belles couleurs. Des bouteilles vides en verre, passées par-dessus bord, flottaient en ne laissant apparaître que leur goulot. C'était le moment avant d'entrer à l'école du centre, de sortir nos lance-pierres pour les dégommer.

De l'autre côté, en face de nous, les chantiers navals étaient en plein travail. Un nouveau bateau trouvera la mer, les lancements étaient bien fêtés.

Nous courions vers l'entrée de l'école où nous attendait Monsieur le Directeur, attention pour les retardataires, au-dessus du « dirlo » Liberté, Egalité, Fraternité, vraiment une rentrée en grande pompe avec nos godasses mal cirées.

Bernard Philippeaux

Un métier maritime méconnu :

Consignataire de navires

Aux Sables d'Olonne, l'agence maritime Pierre Lambot exerce, outre l'achat-vente de navires, l'activité d'agent maritime et de consignataire depuis presque un siècle, 1923 précisément, date à laquelle le grand-père de Pierre, Robert, a pris la charge de courtier maritime juré (officier ministériel), fonction reprise ensuite par l'oncle de Pierre, Yves, puis par Pierre lui-même. Actuellement, trois collaborateurs (Isabelle, Mélanie et Alexandre) travaillent avec Pierre Lambot dont deux, Isabelle et Alexandre, qui se relaient pour assurer alternativement une astreinte d'une semaine chacun avec une disponibilité 24h/24.

Le consignataire de navire agit au nom et pour le compte de l'armateur en qualité de mandataire avec un mandat par navire. Il est son représentant légal dans le port. En effet, la réglementation oblige l'armateur d'un navire à désigner un agent dans le port où son navire fait escale.

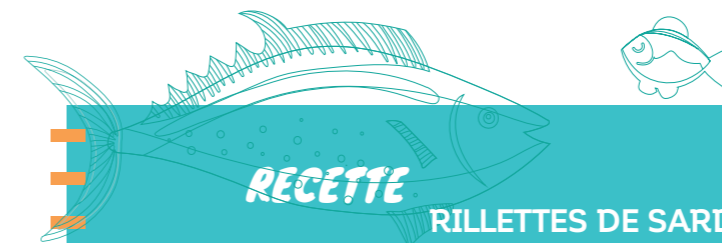
Son activité consiste à gérer toutes les formalités administratives liées au navire avant l'arrivée et lors de son séjour au port, à s'acquitter de toutes les démarches relatives à la cargaison et à pourvoir

aux besoins normaux du navire et de l'équipage. L'objectif est que l'escale soit la plus courte possible car un navire gagne de l'argent uniquement en naviguant.

Le consignataire reçoit le mandat de l'armateur en moyenne une dizaine de jours de jours avant l'arrivée du navire dans le cas d'import de marchandises et deux ou trois jours, moins parfois, en cas d'export.

À tout moment pendant l'escale du navire, le consignataire devra se conformer aux instructions de l'armateur et lui communiquer les détails opérationnels demandés. Pour réaliser sa mission, le consignataire est amené à être en relation avec la station de pilotage (à contacter 18 heures avant le mouvement du navire aux Sables), le remorquage (pas de remorqueur aux Sables, Mais la Pilotine est un « couteau suisse » polyvalente !), le lamanage (exceptionnellement géré par le pilotage aux Sables), les autorités portuaires (sécurité et sûreté), les réceptionnaires ou les chargeurs de la marchandise, la manutention portuaire (aux Sables, la SOGAM et la CAVAC s'agissant du silo), le service des douanes, les différents fournisseurs pour le ravitaillement en fuel, eau, vivres, entretien, réparation du navire, fumigation, inspection des cales avant chargement... et à coordonner tout ce petit monde dans un esprit d'équipe. Une véritable partie de Tetris !

(L'article continue page suivante)



RECETTE

RILLETTES DE SARDINES AUX ALGUES

La recette de Françoise Momet

La cambuse

Ingrédients pour une boîte de sardines

- 1 boîte de filets de sardines à l'huile et citron.
- 50 gr de fromage type St Moret nature.
- 1 jus de citron vert.
- Épices variées : (piment d'Espelette, poivre, curcuma, girofle moulu, fenouil, coriandre) ou purée de piment toute prête à doser selon les goûts.
- 1 cuillère à soupe d'algues variées déshydratées : (bio de préférence, origine Bretagne) Ulve, Wakame, Dulse vendues en sachet.

Ecraser les filets de sardines. Hydrater les algues avec le jus de citron vert. Ajouter le fromage. Ajouter les épices et poivre. Bien mélanger puis tartiner sur du pain grillé.

Les algues déshydratées peuvent également vous servir à préparer du beurre aux algues.