

## AUJOURD'HUI

**Animations** ▶ Par ces températures à ne pas mettre le nez dehors, la salle du Méridien organise une journée dance-floor, de 10 h à 19 h (pour les 8-30 ans). Jeux de musique, karaoké, danse sur console... ■

## BONJOUR ▶ 1991-2011, histoires d'éoliennes

Il y a vingt ans, jour pour jour, nous relations dans *La Voix du Nord* de Dunkerque l'installation d'une éolienne dans la dune de la Licorne, au bien nommé Parc du Vent. Treize ans après, en juillet 2004, la ville décidait de démonter l'engin,

devenu trop cher à entretenir et à réparer... Sept ans après, on re-parle d'éoliennes à Dunkerque, mais en pièces détachées cette fois, le troisième port de France entendant bien devenir la plateforme logistique de l'éolien offshore. Il y a

vingt ans, nous rappelions, à travers l'exemple du « moulin » de la Licorne, que l'objectif à l'horizon 2010 était d'atteindre 5 % de l'électricité de la CEE produite par des éoliennes. Qu'en est-il ? En 2010, on était à 3,8 %. Pas si mal... ■ B. C.

## PENSEZ-Y

**Visite** ▶ Au Musée portuaire, de 10 h à 18 h, les épaves et les vestiges qu'elles recèlent permettent de retracer l'histoire du commerce maritime en mer du Nord, du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècles. ■

## LE VISAGE DE L'ACTUALITÉ

PIERRE LEFEBVRE

| ANCIEN DIRECTEUR DU SERVICE DE REMORQUAGE

# « Ces hommes doivent avoir beaucoup de sang-froid, d'endurance et d'expérience »

**Ancien directeur de la société de remorquage du port de Dunkerque, entre 1970 et 1990, Pierre Lefebvre est incollable sur l'histoire du métier. Il aura vu les remorqueurs devenir de plus en plus puissants et fiables. Mais cela n'en reste pas moins un métier difficile.**

PAR FABIEN SOYEZ  
dunkerque@lavoixdunord.fr

« Il étaient et sont des héros. Diriger des hommes de cette trempe aura été pour moi un privilège. » Le regard emprunt de nostalgie, Pierre Lefebvre, 83 ans, se souvient. Pendant vingt ans, de 1970 à 1990, il aura dirigé la Société dunkerquoise de remorquage et sauvetage (SDRS). La mission des capitaines de remorqueurs : aider les navires de grande taille à entrer ou à sortir du port, mais aussi secourir les bateaux en détresse. « Ce n'est pas leur vocation première, mais en vingt ans, j'ai dirigé une bonne centaine d'opérations de sauvetage ! », se souvient le Dunkerquois. « Ce sont de fins manœuvriers. Seuls aux manettes, ils sont capables d'amener et de tenir l'arrière de leur remorqueur à quelques mètres de l'assisté, et ça dans des creux pouvant aller au delà des 15 m. » Debout devant une table, Pierre Lefebvre aligne les photos en noir et blanc. « Là, c'est le Tours, un porte-conteneurs qui



Pierre Lefebvre a dirigé la Société dunkerquoise de remorquage et sauvetage de 1970 à 1990.

s'est échoué sur la plage en 78... Nous avons mobilisé cinq remorqueurs pour le renflouer. » Une autre photo, de 1984, montre deux remorqueurs à hélices en train d'éteindre un dépôt en feu.

« Les capitaines doivent avoir beaucoup de sang-froid, d'endurance et de professionnalisme. Quant aux subordonnés, ils sont entraînés, vifs et capables de s'adapter à toutes les situations. Avec, toujours, la hantise

de voir la remorque se casser. » Depuis 2008, le service de remorquage, racheté par Boluda, a abandonné l'activité en haute mer et s'est recentré sur le port autonome. « Mais même maintenant,

remorqueur reste un métier à risque, insiste Pierre Lefebvre. L'équipage reste confronté aux imprévus et aux conditions météo. » Risques de chavirement, de collision avec le navire assisté : le quotidien reste le même. Malgré d'importantes évolutions techniques. « Les remorqueurs sont beaucoup plus puissants : en 1970, leur puissance de traction était de 24 tonnes, alors

**« Même s'il y a eu de grandes évolutions techniques, remorqueur reste un métier à risque. »**

qu'aujourd'hui elle monte à 70 tonnes ! » Des remorqueurs plus maniables, qui tombent moins en panne. « Autrefois, pour manœuvrer, c'était bien plus dur. Quand je suis arrivé à la SDRS, les capitaines manœuvraient en plein air, avec un ciré et des bottes. La timonerie n'est couverte que depuis les années soixante-dix. »

À l'époque, les navigants alternaient journée de service et journée de repos, selon le régime du « 24-24 ». « C'était très dur physiquement », se souvient Pierre Lefebvre. Avant de nuancer. Si actuellement, les marins disposent de 15 jours de repos, « ils travaillent tout de même 8 jours d'affilée, sachant que la plupart des manœuvres se font la nuit. À la fin, ils sont épuisés. » ■



Janvier 1976. À cause du vent, une plateforme de forage s'échoue sur les enrochements du port. Une mission pour les remorqueurs...

## ► SERIE D'ÉTÉ

**Les métiers du port** ▶ Avez-vous déjà eu l'occasion de pénétrer sur le port Ouest ? Un monde fait d'espaces en friches, d'anciens lieux de travail, des lieux de mémoire où passé et présent ne font qu'un. Connaissez-vous l'univers se dressant au delà de la chaussée des Darses ? Pour en savoir plus sur les professions qui font tourner au quotidien le port maritime de Dunkerque, rendez-vous chaque week-end de l'été. Notre série explore les métiers de lamaneur, d'officier de port ou encore de docker, à travers le témoignage d'un « ancien » et un reportage photo sur les conditions actuelles du métier.

## Petite histoire du remorquage

« Le remorquage existe depuis que les bateaux existent », lance Pierre Lefebvre. Incollable sur l'histoire du remorquage, l'ancien directeur de la SDRS, explique : « Christophe Colomb utilisait déjà des chaloupes armées d'avirons pour aider ses navires à sortir de passes étroites. » En 1802, apparaît le premier remorqueur, propulsé par une roue à aubes placée à l'arrière. Alors que Le Havre innove et lance ses Abeilles en 1864, treize remorqueurs à hélices, à Dunkerque, le port ne compte qu'un seul remorqueur : l'Orphéon, propulsé par des roues à aubes. En 1897,

Louis Barra, mécanicien de la marine, crée la Société dunkerquoise de remorquage. Les remorqueurs sont désormais à hélice en tuyère. En 1936, dix unités assurent le service portuaire. En 1967, la Société dunkerquoise de remorquage et de sauvetage se dote de bateaux à propulseurs épicycloïdaux Voith, avant d'adopter des propulseurs orientables en 1980. En 1990, la SDRS est reprise par le groupe Bourbon et rebaptisée Abeilles Dunkerque. Des remorqueurs arrivent du Havre, dont le Robuste en 1987. En 2007, Boluda rachète Abeilles Dunkerque au groupe Bourbon. ■