

Des systèmes d'amarrage jusqu'au bout du monde

08/03/2011 à 0h00



Un amortisseur ETM qui équipe, à Pauillac (33), le terminal qui réceptionne les pièces pour Airbus Industrie. photo DR

arnauld bernard

Le postulat de départ est simple : Laurent Descos, jeune ingénieur dynamique et amoureux des équations à « x » inconnues, est fasciné par la mer. Pour un natif de Gujan-Mestras, rien de très original. Ce qui l'est plus, par contre, c'est sa société, ETM, qui se trouve sur le port de la Barbotière. Sa devanture ne paie pas de mine : un vieux hangar, un petit bureau, quelques épaves automobiles qui rouillent dans la cour... Pourtant, il n'existe que trois entreprises comme ETM en France, et à peine plus en Europe.

Pendant longtemps, les employés des entreprises voisines se posaient quand même des questions. Mais que pouvait bien fabriquer ETM? Et puis la réponse leur est venue en baissant les yeux, le long du quai de la Barbotière. En observant de plus près les bittes d'amarrage, ils ont découvert que le secret était juste sous leur nez : ETM réalise des

équipements portuaires pour l'accostage des bateaux.

Calculer l'énergie résiduelle

Mais les petites bittes du port de la Barbotière ne sont qu'une infime partie de l'immense savoir-faire de l'entreprise de Laurent Descos. Que ce soit au Havre, à Saint-Nazaire, à Dakar, sur les terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer, on peut lire le même logo, ETM. Avant qu'on lui demande où il peut bien cacher des bittes d'amarrage de plusieurs tonnes et des amortisseurs d'accostages de 10 mètres de haut dans son local de Gujan-Mestras, Laurent Descos réalise combien décrire son métier au commun des mortels est difficile : « Ce n'est pas nous qui fabriquons les pièces. Mon job, c'est de calculer les besoins d'un client avant de lui fournir un système d'arrimage. Je vais calculer l'énergie provoquée par un bateau lors de son accostage contre un quai, avant de dimensionner un amortisseur en caoutchouc, que l'on va boulonner sur le béton. »

Voilà pour le volet technique. Et en pratique? « Je tiens compte du tonnage, de la vitesse d'approche, mettons, 0,15 mètre par seconde, des conditions météo habituelles, ainsi que la force de l'eau qui va être chassée contre le quai lors de la manœuvre. » Autant Laurent Descos a confiance dans les pièces de son fournisseur japonais, autant il doit prendre en compte la force résiduelle, celle qui va peser sur la jetée elle-même. Et là, le béton doit être irréprochable.

« Garer » un méthanier

Pour Laurent Descos, tout a commencé par hasard. « En 2003, j'ai eu la chance de rencontrer les gens de Sumitomo, un groupe japonais qui fait partie du top 10 des plus grosses entreprises nippones. Ils ont une branche caoutchouc, c'est notamment à eux qu'appartiennent les pneus Dunlop. J'ai appris qu'ils cherchaient quelqu'un pour représenter l'activité "défenses d'accostage" pour l'Europe et l'Afrique francophone. Je les ai contactés, et trois semaines plus tard, je travaillais pour eux. »

Depuis, Laurent Descos a monté ETM, petite entreprise familiale du Bassin

qui produit des études pour les plus grands ports de commerce de la planète. « Nous, on est les petits-poucets. Derrière, il y a les bureaux d'études de Sumitomo, qui fabriquent des amortisseurs de toutes pièces. » Et plus il y a de contraintes techniques, plus ça lui plaît.

« Récemment, nous avons dû commander un amortisseur qui avait 2,5 mètres de débattement. Les navires de commerce sont de plus en plus gros et les contraintes de plus en plus lourdes. En Aquitaine, nous avons travaillé à La Rochelle et à Pauillac, pour les bateaux qui transportent des tronçons d'avions Airbus. On pourrait imaginer que tous les quais des ports du monde sont standardisés, mais ce n'est pas du tout le cas. Le pilote qui manœuvre un méthanier de 550 000 tonnes a besoin d'avoir toutes les informations en temps réel pour faciliter l'accostage. » Quand on sait qu'un supertanker a besoin de plusieurs kilomètres pour s'arrêter...

Lorsque pour obtenir un contrat, les prix sont serrés, le directeur général de la firme japonaise fait parfois le déplacement, pour appuyer les expertises de Laurent Descos. L'avenir, pour ETM, ce sera sans doute la gestion électronique des postes d'amarrage. « Pour l'instant, ça ne fonctionne qu'avec des GPS, mais le guidage Laser va se développer. »