

Avec ceux du baliseur *Gascogne*

Ce 10 juillet 2012, le jour qui se lève est maussade et légèrement pluvieux. Seule l'absence de vent apporte une note optimiste aux travailleurs de la mer que je vais accompagner dans leur quotidien, durant une journée.



Des chaînes neuves attendent sur l'aire de travail. Le *Gascogne* peut emporter 50 tonnes de matériel sur son pont.

Grâce à son propulseur d'étrave, le baliseur *Gascogne* s'écarte lentement du quai "Cordouan" puis le bâtiment fait route vers son premier objectif : la bouée numéro 4, qui balise la passe principale pour l'entrée des navires dans l'estuaire de la Gironde, la passe ouest. Ensuite, la bouée numéro 6, qui balise elle aussi le banc du Mateliers nord, sera également vérifiée.

L'équipage est composé de douze hommes. Je suis le treizième et aucunement superstitieux. Personne d'autre ne l'est à bord. Tant mieux !

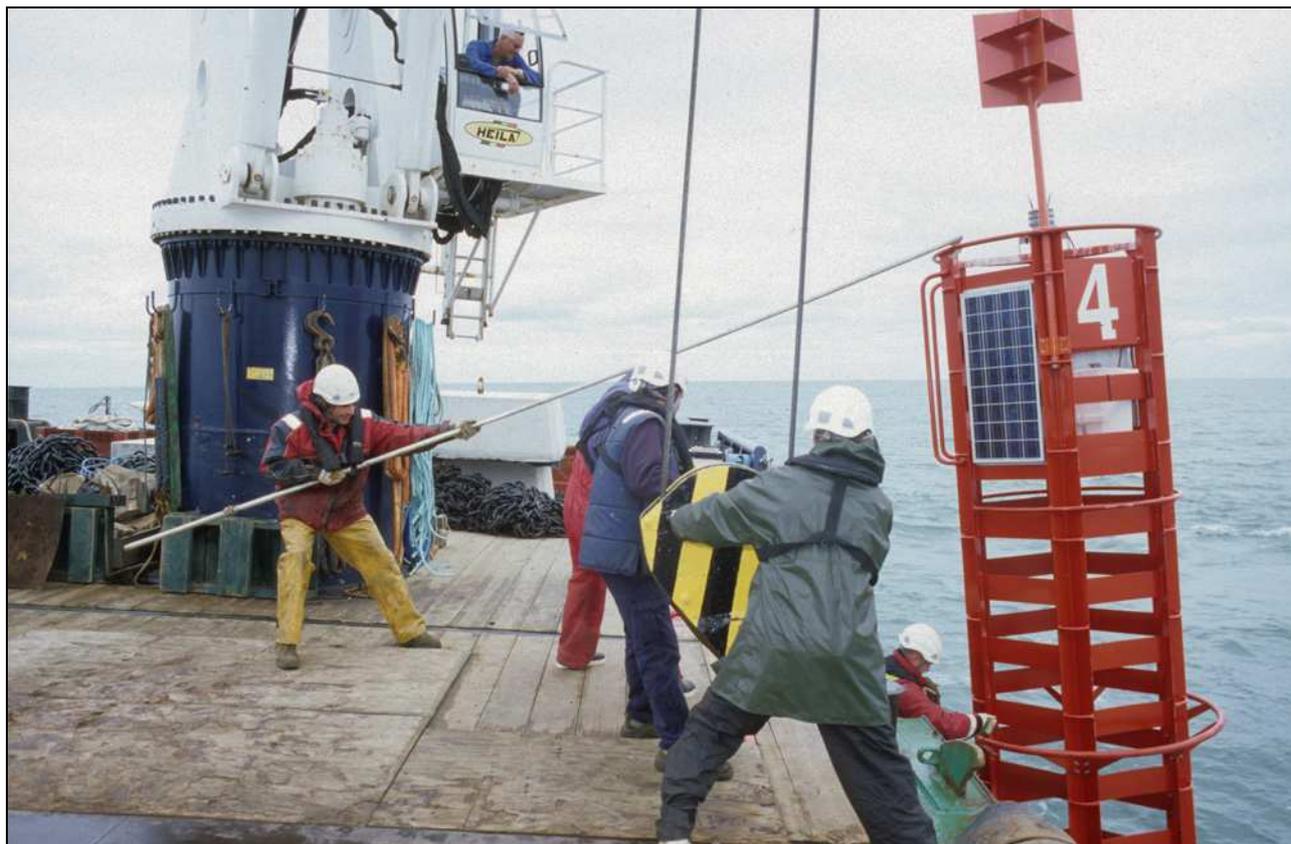
La bouée vers laquelle nous nous dirigeons est mouillée dans l'océan, à 15 milles¹ nautiques de Port Bloc, au Verdon, le port d'attache du baliseur. Nous faisons route à la vitesse de 10 nœuds².

Jean Fayolle, le capitaine, et Benjamin Hauvespre, son second, sont aux commandes du navire. Des écrans, des claviers, des combinés téléphoniques, des jumelles, ainsi qu'une multitude de touches et de manettes nous rappellent que la navigation à voile – de plus en plus sophistiquée elle aussi – est devenue un loisir. Plus besoin d'hommes musclés se relayant à la barre : une simple pression sur un bouton envoie un signal qui se traduira instantanément par la manœuvre désirée. Adieu cordages de chanvre coaltarés par des forçats à la Corderie royale de Rochefort, adieu voiles de lin ! C'était bon du temps de Colbert.

¹ Un mille nautique (ou mille marin) est une distance internationale équivalente à 1 852 mètres. Dans les pays du Commonwealth, elle vaut 1 853,18 mètres. Le mile anglo-saxon vaut environ 1 609 mètres.

² Nœud : vitesse équivalente à un mille marin par heure.

SUR LA BOUÉE



La bouée est difficilement maintenue contre la coque du baliseur au moyen d'une solide gaffe.



Un marin a arrimé la bouée au croc de la grue et a frappé un solide bout (noué un solide cordage) qui servira à guider le devers lors du soulèvement.

Nous arrivons en vue de la bouée. Le *Gascogne* ne jette pas l'ancre (chacune d'elles pèse 1 290 kilogrammes), mais manœuvre constamment pour rester en contact étroit avec l'engin flottant. Le baliseur frôle la bouée, puis se frotte lentement à elle d'avant en arrière, comme s'il désirait la caresser. En fait c'est la position idéale qui est recherchée, par rapport aux postes de travail et à leurs équipements.

Après plusieurs ratés, un membre d'équipage croche le haut de la bouée avec une puissante gaffe adaptée et, usant de toutes ses forces, mais également aidé par d'autres équipiers, il va maintenir durant quelques instants l'instable engin flottant contre la coque du navire. C'est le moment choisi par un autre membre d'équipage pour sauter sur la bouée et s'y agripper fermement. Une fois en situation de pouvoir travailler, il y fixe un câble spécial pour le croc de la grue du baliseur et frappe un solide bout qui servira à guider le devers tant que la bouée n'est pas calée dans son logement.

La ligne de mouillage de la bouée est un orin³ de 100 mètres de long, constitué de forts maillons qui, vus de près, paraissent énormes. Ils pèsent 28 kilogrammes au mètre, tandis que leur charge de rupture est de 800 tonnes. La bouée est maintenue à sa place grâce à une gueuse (lest) de 5 tonnes. Nous sommes sur l'océan, pas dans un atelier d'horlogerie.

Agrippé à l'engin flottant, le marin est soulevé en même temps que la bouée.



La bouée est lentement extraite de l'eau. Les hommes d'équipage donnent l'échelle. Tout bris, dérapage ou décrochage se solderait inévitablement par un accident.

³ Chaîne qui relie la bouée à son corps-mort.

UN DANGER OMNIPRÉSENT



Lentement extraite de son élément grâce à la grue du navire, la "numéro 4", dégoulinante d'eau de mer, est précautionneusement déposée et calée sur le pont. Sa partie immergée est couverte d'algues, de coquillages et d'étoiles de mer qui s'en nourrissent. Des puces de mer, complètement désorientées, bondissent dans tous les sens. J'essaie d'imaginer le temps mis par une étoile de mer, partie du fond, et remontant la chaîne mouvante, millimètre par millimètre, pour se nourrir de moules qui tapissent la bouée. Qu'est ce qui la pousse à agir ainsi ? La vue ? L'odorat ? L'intuition ?



La bouée est allongée et calée sur le pont. Sa partie immergée est entièrement recouverte de coquillages dont se nourrissent les étoiles de mer.

Les hommes s'affairent, chacun connaît sa tâche, mais le danger rode partout. Sur le pont, des plaques métalliques (disposées là où frottent des chaînes) maintenant détrempées sont devenues glissantes. Le roulis, les filins métalliques qui se tendent, l'énorme chaîne de la bouée qui traverse l'espace de travail tirée par un treuil enrouleur hydraulique de 10 tonnes, le bras de la grue, les divers obstacles du pont, des cordages que l'on vire, parfois avec difficulté, la projection en véritable feu d'artifice des "braises" projetées par le chalumeau découpeur, qui sectionne en quelques secondes des manilles de 40 millimètres d'épaisseur...

Là, sans doute plus qu'ailleurs, on comprend que des gants épais, le port d'un casque sérieusement ajusté (chacun possède le sien) et d'une brassière de sécurité, soient nécessaires. Le travail exige des efforts, parfois violents, tout en restant cadrés et exigeant de la précision. Les manilles ne sont pas vissées : on les soude ; l'oxydation fera le reste pour empêcher le glissement. L'oxycoupeur porte un masque de soudeur, bien sûr, mais également des épaulières ignifugées. Ceux qui l'entourent et qui le regardent travailler, évitent l'aveuglement dû à l'arc électrique en plaçant leur main ouverte entre la flamme du chalumeau et eux.

Heureusement chacun connaît son emplacement précis et la tâche à accomplir. Les maillons coupés en deux sont brûlants (ils peuvent le rester longtemps compte tenu de leur épaisseur) et on court le risque de les saisir par inadvertance, voire d'y poser un pied, même chaussé, dessus. Par précaution ils sont aussitôt jetés à la mer.

GIGANTISME ET PRÉCISION

Téléphone rivé à l'oreille, Hervé Armagnac, le bosco, distribue des consignes par gestes codifiés, tout en rendant systématiquement compte de l'état du matériel aux deux officiers qui observent attentivement la scène du haut de leur cabine vitrée. L'usure des maillons, des manilles et des émerillons est mesurée au pied à coulisse. Les éléments usés ou suspects sont remplacés. Les marins virent les lourdes chaînes d'abord à l'aide d'une grue, mais également en s'y prenant à plusieurs avec des crochets métalliques. Ça tire, ça cogne, ça découpe, ça soude, ça soulève, ça traîne...



Le bosco dirige la manœuvre à la voix, mais aussi grâce à des gestes précis et codifiés.

Une fois équipée d'un orin en bon état, la bouée est à nouveau soulevée par la grue de 15 tonnes et remise dans son élément. Aux ordres, le treuil hydraulique déroule la chaîne qui s'enfonce par son propre poids dans l'océan.

Apparemment insensibles au tapage des humains, des fous de Bassan exécutent leurs spectaculaires plongeurs sur des bancs d'anchois.

Des cargos défilent ; l'équipage de la vedette des sondages hydrographiques nous salue.

DES SURPRISES

Parfois, c'est la balise qui est à changer. Des abordages (ils sont plus fréquents qu'on ne l'imagine), les tempêtes ou de forts coups de vent, viennent à bout du matériel. Des bouées sont coulées, des gueuses sont déplacées. Il faut alors remettre aux bons emplacements les bouées déradées. Parfois, c'est la côte qui change de profil. Les bancs se modifient et il faut matérialiser leur nouvel emplacement. Quant aux chaînes, leurs mouvements incessants à chaque marée, l'abrasion due au sable alliée à l'oxydation accélérée par l'eau salée, amoindrissent leur résistance. Au-delà d'une certaine limite, la prudence exige leur remplacement.

Un jour, en remontant un lest, les marins y ont découvert un poulpe qui y avait élu domicile. Parfois ce sont d'anciens orins, voire une précédente bouée coulée que l'on remonte lors d'une simple opération de vérification. Le 13 juillet 1996, le baliseur *André Blondel* a remonté à son bord deux canons datant du XVIII^e siècle. Chacune des pièces, en fonte de fer, pesait une tonne.

LES MISSIONS

Construit à Dieppe en 1983, l'actuel baliseur assurait des missions de ravitaillement de plates-formes pétrolières sur un autre continent. Rebaptisé *Gascogne* (à Bordeaux le 13 décembre 2006) il avait préalablement subi des modifications afin d'être armé en baliseur dont l'efficacité réside dans le fait appréciable qu'il possède une plateforme de travail de 320 m². Sa coque et ses superstructures sont en acier. En charge, son tirant d'eau est de 3,20 mètres.

Long de 52 mètres et large de 12,50 mètres, le navire déplace 1 047 tonnes. Il est propulsé par un moteur de 1 600 CV, auquel s'ajoute un propulseur d'étrave de 800 CV, pouvant être utilisé pour un déplacement lent en cas d'avarie du moteur principal. Le bateau peut accueillir dix-sept personnes. 112 000 litres de carburant et 134 000 litres d'eau douce peuvent être emportés à son bord. Cela autorise plusieurs semaines d'autonomie au baliseur, qui consomme environ 1,5 tonne de carburant par journée de travail.

Basé au Verdon, le *Gascogne* a un rayon d'action allant de La Rochelle à la frontière espagnole. Il gère un parc de 167 bouées marines, principalement sur quatre sites : plateau de Rochembone – au large de La Rochelle –, estuaire de la Gironde, passes du bassin d'Arcachon, estuaire de l'Adour à Bayonne.

C'est aussi à ce prix que la sécurité des marins, qu'ils soient plaisanciers ou professionnels, peut être assurée.

Le *Gascogne* est également équipé pour éventuellement lutter contre les pollutions marines. Localement il est une des pièces maîtresses du plan Polmar⁴, assurant en priorité la protection des berges. Il peut aussi lutter contre les incendies.

Mais d'autres missions se profilent à l'horizon en Charente-Maritime : la création de récifs artificiels expérimentaux au moyen de modules spéciaux en béton (dont les éléments les plus lourds ont une masse de 13 tonnes) est à l'étude, afin de tenter d'y fixer une vie inféodée aux rochers. Ce serait évidemment le baliseur qui serait le plus à même d'assurer la mise en place de tels blocs.

L'AUTRE BOUÉE

Sitôt la bouée 4 remise à l'eau, le baliseur repart. On a l'impression que la bouée dérive, alors que c'est nous qui nous éloignons. En route vers la bouée n°6, mouillée à douze milles de Port-Bloc.

La même opération recommence. "Capturer" la bouée, puis la chevaucher pour fixer tout ce qui est nécessaire pour la saisir, la soulever en toute sécurité et la déposer sur le pont. Tout aussi ruisselante d'eau que sa consœur et autant chargée d'algues et de moules, elle est délicatement allongée sur le pont. Un orin, dont la longueur est égale à trois fois la hauteur d'eau, ne s'use pas de manière uniforme. Ce sont les deux extrémités qui souffrent le moins. La partie "flottante" de la chaîne, celle qui est soulevée par la bouée, ne subit en fait que l'oxydation due à l'eau de mer. La partie reliée au lest, ne bouge pratiquement pas non plus, en dehors des tempêtes. Généralement elle s'ensable et ne subit pas d'abrasion mécanique. En revanche, toute la partie qui traîne sur le fond et qui subit un mouvement incessant à chaque marée, s'use beaucoup plus rapidement. C'est cette partie que l'on remplace en premier.

⁴ Acronyme pour pollution marine.



Le chalumeau découpeur sectionne en quelques instants des manilles et des maillons de 40 mm d'épaisseur.

Les dangers, auxquels on finit par s'habituer, sont toujours là : filins, obstacles divers, chaîne en mouvement, risque de dérapage, de décrochages, ou de bris. Le bosco orchestre les diverses manœuvres, le matériel est examiné et précisément mesuré. Le chalumeau découpeur entre à nouveau en action, des tranches de chaîne (celles qui ont davantage souffert) sont remplacées.



Des chaînes neuves sont virées à la grue.

Au cuisinier qui m'interrogeait, j'ai demandé du pigeon pour le repas de midi. Un régal ! Il a été arrosé avec un magnum de médoc que j'avais apporté. Mais nous ne traînons pas en route, car l'épouse de Loïc, un polyvalent, s'est sérieusement blessée et a été amenée aux urgences. Particulièrement humain, le capitaine ordonne de rentrer sans détour.

MAILLON SOUVENIR

En dehors des accidents, les bouées les plus exposées sont inspectées (et réparées !) tous les ans. Les autres sont visitées tous les deux à trois ans, suivant leur degré d'exposition au mauvais temps et leur usure habituelle.

Lors du découpage d'une chaîne, j'ai demandé au bosco l'autorisation de récupérer un demi maillon brûlant, afin de conserver un souvenir authentique de mon passage sur le *Gascogne*. Cela ne présentait pas de problème et le demi maillon, ainsi qu'un morceau de manille, ont été mis de côté, afin que personne ne se brûle par inadvertance.

« Voulez-vous quelques maillons entiers ? » me questionne alors un des marins. Je décline l'offre et lui demande pourquoi il me fait cette proposition. « Pour attacher vos appelants oies » me fut-il répondu. J'ai alors précisé que je les lestais avec du plomb qui, avec un poids précis, occupait moins de place.

Mais la discussion qui suivit me permit d'apprendre que des "tonnayres" du cru (des chasseurs à la tonne) venaient parfois se ravitailler en lests pour leurs gros appelants.

Voilà donc des maillons qui auront une fonction spécifique, non prévue par le fabricant, et qui ne termineront pas fondus aux établissements Decons. Prévus pour de l'eau salée, ils termineront vraisemblablement leur existence dans un lac de tonne alimenté par les eaux de l'embouchure de l'estuaire.



Texte et photographies
Claude Businelli

C'est également avec des précautions d'usage que la bouée "remise à neuf" rejoint son élément.