

## 9. Dans Brest la jolie

CYRIL HOFSTEIN, ANNE SMITH<sup>‡</sup> (ILLUST.)

*Suite Brestoïse, en un texte et trois tableaux : parcourez les formes de radoub brestoïses, pour la « grande visite » et sa folle course contre la montre.*

Ce matin, un fin crachin tombe obstinément sur les quais. Le vent est gras, lourd. Saturé de sel et de pluie. Même les goélands restent à terre, les ailes croisées, arrogants, avec cet air de défi qui agace les marins. Dans les formes de radoub du port de Brest, une quarantaine de bâtiments viennent chaque année faire leur « grande visite ». Et dès qu'un supertanker, un méthanier ou un ferry arrivent, une folle course contre la montre et la rouille commence. L'entrée du grand vraquier qui se présente à l'instant dans le bassin se fait à l'aide d'un pilote et de remorqueurs, comme un accostage.

Avec une infinie lenteur, le bateau avance doucement dans la cale inondée car il arrive parfois que l'espace restant entre le bordé et le mur de la forme ne soit plus que de deux ou trois mètres. Commence ensuite la vidange, tandis qu'un scaphandrier vérifie la descente et l'axe du navire, dont la position est réglée par la tension des amarres. Si tout se passe bien, un pétrolier de 400 mètres de long peut être positionné à moins de 5 centimètres près. En quelques heures, les pompes évacuent l'eau et une première équipe descend pour nettoyer le radier de la couche de vase laissée par la mer en se retirant. Puis le matériel est acheminé et l'opération commence.

Dans l'urgence, tout y passe : révision et réparation des machines, nettoyage, travaux de tôlerie dans les ballasts, soudures, dépôt des câbles et des ancres, travaux sur les hélices, les réseaux électriques, contrôles techniques... Protégé par un casque à adduction d'air et une épaisse combinaison qui les isolent des projections toxiques, les ouvriers tiennent à bout de bras les lourdes lances de sablage utilisée pour décaper les flancs du géant de plus de 200 mètres de long et de près de 30 mètres de large. Dans le vacarme assourdissant des machines à air comprimé, la fumée des postes de soudure et le ballet des engins de levage, ils pulvérisent littéralement les vieilles épaisseurs de peintures. Au contact de l'air marin, le métal décapé est aussi fragile qu'une peau lésée et les peintres sont déjà à son chevet.

En Europe, peu de ports disposent d'équipes techniques et de formes de radoub suffisamment grandes pour accueillir les plus grandes unités. Lisbonne, Cadix, El Ferrol, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, ou quelques ports polonais... Les armateurs n'ont pas vraiment l'embaras du choix. En France, seuls Brest, Saint-Nazaire, Marseille et Dunkerque sont encore opérationnels. Dans la forme numéro 2, l'eau a déjà envahi le bassin, mais le vraquier repose encore sur ses tins. Bientôt, le bateau-porte qui ferme le bassin le libérera et il pourra reprendre la mer. Au mouillage, un autre navire attend son tour. Puis un autre. Le ballet, immuable, est réglé au millimètre prêt.



*Au fond du radoub - Anne Smith* 



*Bulbe de bateau et ouvriers - Anne Smith* ⚓



*Cargo dyptych - Anne Smith* ⚓