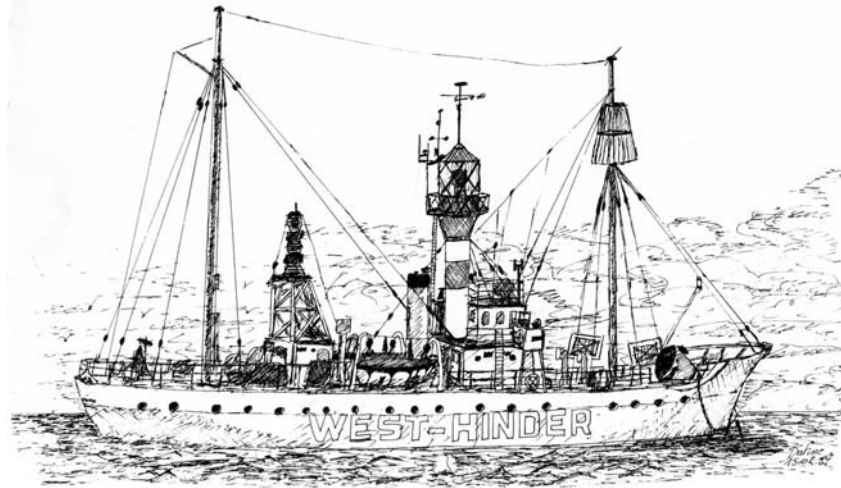


Anecdotes

Le West Hinder



Le tender du service de pilotage est amarré dans l'avant port de Flessingue. Nous sommes arrivés le vendredi en matinée et y resterons stationnés jusqu'au vendredi suivant, quand nous rejoindrons très tôt Ostende pour la relève.

Une à deux fois par jour nous faisons le voyage de Flessingue à la bouée A1 où travaille le bateau pilote et où se trouve sa station. Il y embarque et débarque les pilotes entrants ou sortants des différents ports de l'Escaut, surtout Anvers et Gand. On y emmène ou ramène des pilotes lorsque l'équilibre entre les entrées ou sorties de navires a été rompu. Voyage de deux fois trente milles nautiques et qui dure environ six heures. Lorsque le temps est clémente je considère celui-ci comme une promenade qui coupe le train-train routinier.

Le mercredi par contre est le jour de relève de l'équipage du West Hinder, bateau phare situé à une trentaine de milles au large d'Ostende. C'est à nous qu'incombe la relève de son équipage lorsque le mauvais temps a atteint une certaine limite et qu'elle ne peut être faite par le remorqueur de service.

Aussi surveillons-nous la météo avec attention à partir de mardi et nous sommes plus ou moins prévenus.

Lorsque c'est le cas un téléphone nous sort du lit vers les cinq heures et nous appareillons.

Il fait encore noir, le vent souffle à 35 nœuds, force 7, du sud ouest. Nous serons protégés par la côte jusqu'à Ostende. L'appareillage dure à peine quelques minutes, l'équipage est rodé et chacun connaît exactement son travail.

Quelques manœuvres courantes pour quitter la jetée et le bateau pilote sort de l'avant port, traverse la rade de Flessingue, passe la première bouée du chenal qui mène à l'Ouest et suit celui ci, à la queue des autres cargos qui font la même route.

A tribord les bouées rouges, aux numéros pairs, à bâbord les vertes, une balise tous les deux milles marins, éclats courts pour les vertes, longs pour les rouges. L'aube se pointe à l'arrière, une grisaille mouillée, les nuages accrochés très bas dans le ciel et filant pressés vers le nord est. Le matelot de quart relève son collègue à la barre et apporte la deuxième tasse de café, du lait et un sucre. Je ne prends pas de casse croûte au matin, l'appétit viendra plus tard.

Personne ne dit mot, il est encore trop tôt. L'antenne du radar tourne en chuintant et une lumière orange sur l'écran ranime ses échos à chaque passage du faisceau. Les deux téléphonies VHF sont allumées, l'une sur le canal 14, celui de Flessingue, l'autre sur le canal 6, celui des conversations en mer, entre pilotes et gens de mer. A l'heure + 55 minutes, Flessingue nous donne la météo et le trafic des navires dans les divers chenaux et sur l'Escaut. Le gyroscope égrène ses dents à chaque mouvement de barre, le cap change de quelques degrés, monte et redescend avec la houle. Les embruns recouvrent bientôt la proue et giflent les carreaux de la timonerie. Une des portes de la passerelle reste ouverte, celle sous le vent naturellement, et évite de la sorte la formation de buée sur les vitres.

Passé Zeebrugge et ses môles de l'avant port on plonge dans le remous et le bateau se secoue. Encore deux stations balnéaires, Blankenberge et Wenduine, largement illuminées par les lampadaires des digues et l'on s'approche doucement d'Ostende dont le phare, trois courts toutes les dix secondes, balaie de sa torche blanche une mer à présent grise et moutonnée d'un beige sale.

Vers les huit heures le bateau se présente devant le port, autorisation demandée et accordée par la tour de contrôle pour y entrer. L'estacade n'est pas large, moins de 100 mètres entre les jetées, un fort courant de travers, qu'il soit de flot ou de jusant, demande une bonne expérience, et au matelot à la barre, et à celui qui commande. L'équipage est sur le pont, prêt pour les manœuvres d'accostage au quai du pilotage. Il est à présent huit heures passées, tout est actif dans le port, une malle de Douvres s'apprête à emmener son lot de voitures et passagers, le dragueur de la passe se range le long de l'estacade et nous laisse entrer, les vedettes du chantier maritime se relaient près de la cale sèche, l'hydroglisseur quitte son quai.

L'équipage de relève du West Hinder est prêt, attend sur le quai. Ils sont une douzaine, pour un séjour en mer de quinze jours. Ils emmènent leur bagage hétéroclite, des sacs de marins et des grandes boîtes de bois plaqué cadénassées et contenant tous les ustensiles de pêche ou de matériel artisanal pour leur hobby. La camionnette du pilotage est aussi là avec les provisions de bouche et de linge. Nous ne mettrons qu'un quart d'heure pour embarquer le tout, plus vite on a fini, plus vite nous serons rentrés. Et l'autre équipage qui attend la relève sur son bateau phare, il est également impatient. Nous repartons vers les neuf heures et faisons route au nord-ouest, une bonne vingtaine de milles pour rejoindre la station du bateau phare, entre les bancs de sable qui jalonnent les routes maritimes des différents ports de la côte. Le vent a encore forci avec la levée du jour. Au fur et à mesure

que l'on s'éloigne de la côte la houle se fait plus lourde et saccadée. Le suroît nous prend à bâbord, par le travers. Le bateau un peu ivre roule et tangué, de plus en plus violemment, attaquant la mer qui laisse déferler ses vagues. Tout est bien assuré mais ça et là il y a tout de même toujours quelque objet ou pièce du gréement qui lâche et qu'il faut rattacher ou bloquer. Cela se fait sur un simple signe de tête, le bosco et un matelot habillés de leur ciré jaune affrontent les embruns. Cela ne dure qu'un instant, s'il faut je changerai de cap pour faciliter la besogne. Et puis vers les onze heures l'on aperçoit la silhouette du West Hinder, coque rouge surmontée de son phare blanc, silhouette qui disparaît par moments au loin, submergée par une lame, et puis qui remonte, la proue pointant un instant le nez en l'air. Nous nous approchons, avons réduit un peu la vitesse, les coups de mer devenant trop secs.

L'équipage s'apprête à la relève. Elle s'apparente plutôt à un exercice de sauvetage, il faut du caractère. Les hommes se parlent à peine, hochent la tête et me regardent interrogateurs du pont en levant la tête vers la passerelle. Le Skipper de l'équipage me tend la main et me rassure: -"Tout ira bien, ils ont l'habitude. Et puis on ne peut tout de même pas laisser les gars d'en face un jour de plus"- J'opine avec un petit sourire, enfonce la casquette sur les oreilles, le sifflet en main et me place sur le bout de la passerelle, mon meilleur matelot à la barre, le bosco au treuil de commande du davier du canot.

Nous sommes à présent tout près, le West Hinder est là, tendu par sa lourde chaîne, son aire d'ancrage limitée par trois bouées qu'il nous faudra éviter tout le temps du transbordement. Les deux équipages se font des grands signes, ceux d'en face sont fébriles, cela se sent, ceux d'ici sont plus calmes, quinze jours de mer les attendent. L'équipage a préparé le canot, celui de bâbord, je tiendrai mon cotre essentiellement le cap au sud, le vent à trois quarts sur l'avant. Il me faudra compter quatre voyages si tout va bien. Le canot se remplit dès que j'ai acquiescé d'un signe. Dans le premier on embarque les denrées essentielles, le pain et la viande, contenus dans de gros sacs bleus. Essentiel, dans chaque canot il y aura les caisses de bière qu'il faudra transférer avant tout le reste. Trois hommes du West Hinder et deux de mes matelots pour la manœuvre. On ne se parle pas, sauf quelques ordres brefs et mes coups de sifflet. Le premier service commence, le canot est amené à l'eau, entre deux vagues, pendant un court moment de calme. Il s'éloigne, la cape de toile orange levée, les hommes accroupis, le dos au vent. L'embarcation quitte le bord, vire et passe derrière la poupe, affronte chaque vague, calmement, une petite fumée noire à l'arrière, moteur pétaradant. Il mettra cinq petites minutes pour accoster le long du West Hinder, deux lignes, d'abord celle de l'avant pour coller le canot à la coque, puis l'arrière. Les paquets sont hissés à la main, les trois hommes montent à bord, un par un, par l'échelle de pilote, aussitôt remplacés par trois d'en face. Cela dure une vingtaine de minutes, interminables. Il faut régulièrement manœuvrer le bateau entre les bouées, le courant l'emporte très vite. Le moment approche quand le premier voyage de retour s'amorce. Le bateau doit à ce moment être au plus près, le canot protégé par le lit qu'on lui fait sous le vent nous abordera au plus vite et l'on hissera à nouveau la barque pour préparer le voyage suivant. Le cuisinier m'a apporté un bol de potage fumant que j'avale goulûment, bien campé sur mes pieds, coincé entre le

télégraphe et le radar. Les hommes d'équipage se relayent, c'est l'heure de midi et chacun va vite manger quelque chose de chaud, on dînera mieux ce soir, à l'abri à Flessingue.



La relève de l'équipage du bateau feu

Et pendant ce temps le canot fera ses quatre voyages, tout est rodé, il n'y a pas d'amateurisme chez nous. Les matelots sont tous d'anciens pêcheurs, des marins d'élite qui n'ont pas froid aux yeux. Nous, les officiers de pont, nous sommes également aguerris, les plus jeunes ont largement dépassé la trentaine et ont trois lustres de mer derrière eux.

Le vent a légèrement tourné, du suroît il est passé en quelques minutes à l'ouest; le ciel s'est éclairci, les premières déchirures bleues se distinguent entre les nuages qui filent à présent vers l'Est. On passe du front chaud de la dépression au front froid. Et tout à coup le soleil brille, le sel qui couvre tout se met à scintiller, la mer qui était d'un méchant gris devient bleu marine, moutonnée de blanc, les lames un peu plus profondes et sauvages.

Il est temps que cela se termine. La houle prend de l'ampleur, cent milles nous séparent de la côte anglaise, elle a le temps et l'espace pour se former.

Des cargos et l'un ou l'autre caboteur font route en passant tout près; le bateau phare est au confluent de trois routes, vers le nord est, Rotterdam et Hambourg, vers l'est Anvers et Dunkerque, vers le nord ouest la Tamise et Londres. De l'autre côté, le Pas de Calais, l'autoroute de la Mer du Nord qui emmène tout ce monde vers l'océan et ses destinations lointaines.



Le canot dans son davier

Et voilà, il est treize heures, à la minute près ce qui avait été prévu. On rembarque le canot et rentre le davier et ses supports, le tout est soigneusement refermé et sécurisé. Le Skipper de la relève est venu me saluer et va rejoindre les siens à l'arrière. Trois coups de sirène pour répondre au salut de la nouvelle équipe. Mon collègue me remplace pour le retour à Ostende, je vais manger ma côtelette et me reposer tout habillé une petite heure dans ma cage. Le vent vient à présent de l'arrière, le bateau fuit les lames et ne les combat plus. La houle nous prend par moments par le travers, le roulis se fait alors beaucoup plus ample, trente degrés. J'entends ici ou là quelque chose qui a bougé, ça ne dure qu'un instant, tout est réglé. La machine ralentit de temps à autre afin de calmer le bateau qui reprend sa marche et s'équilibre un temps. Puis, peu à peu, on se rapproche de la côte, les hauts fonds sont là et brisent quelque peu le grand frais. On ne peut pas parler de tempête, à peine un peu de gros temps normal pour la saison.

Je me lève, un petit signal sonore m'a averti. Le port d'Ostende est à deux milles. Je monte à la passerelle, nous pouvons entrer. J'ai repris les commandes, l'entrée dans l'estacade sera plus difficile qu'au matin, le vent et le courant ont forcé. Et pourtant cela semble très facile, un petit signe de la tête, la main sur le télégraphe et le bateau se glisse comme une anguille entre les deux piers. Tout d'un coup le calme, deux ou trois courageux touristes entortillés dans leurs manteaux nous font des grands signes, on feint de les ignorer. Quelques manœuvres et j'accoste sans dommage, une fois de plus. La manœuvre d'accostage est toujours délicate, un serrement me prend au

moment où l'instant devient critique, la marche arrière doit être donnée à la bonne seconde et ne doit durer qu'un nombre précis de secondes, l'erre du bateau arrêtée au mètre près. Tout est anticipé et a été répété tant de fois. Cela semble de la routine mais cela ne l'est pas. D'ailleurs un sourire réciproque de l'homme de barre et moi-même nous confortent l'un et l'autre.



Sur le bateau pilote avec mon matelot Ronny

Quelques voitures attendent l'équipage du West Hinder, les épouses pour la plupart, accompagnés parfois de quelques enfants, un jour de vacances. Un petit salut discret, pas de grandes gesticulations, un effleurement sur la joue, les bagages dans le coffre et puis fini, ils sont déjà partis.

Cela dure à nouveau quelques vingt minutes, il est quatre heures maintenant, il nous faut à nouveau faire route vers Flessingue, un nouveau voyage nous attend peut être.

Nous sortons pour la deuxième fois le même jour, les mêmes touristes refont des grands gestes, cette fois je réponds, on quitte le port et nous longeons la côte. Le vent n'a pas encore tourné au nord-ouest, cela serait alors vraiment sérieux. A nouveau Blankenberge et Zeebrugge et son trafic qu'il faut surveiller et contourner, la longue digue promenade de Knokke qui va de Duinbergen jusqu'au Zoute, la frontière hollandaise à Cadzand. L'embouchure de l'Escaut se profile à l'Est, la côte et ses hautes dunes blanches de l'ancienne île de Zélande à gauche, en face la rade de Flessingue avec ses nombreux navires à l'ancre et qui attendent leur tour pour remonter l'Escaut ou reprendre une nouvelle destination que leur communiquera l'armateur.

Il est près de sept heures du soir, la nuit est retombée. Nous avons enfin retrouvé notre niche à l'abri derrière la digue de l'avant port. Le dîner nous attend, le cuisinier a préparé la table et nous attend impatiemment derrière ses casseroles. Lui aussi il voudrait avoir fini, sa vaisselle terminée avant d'écouter les nouvelles du jour à la télévision.

La journée a été longue, vers les dix heures tout le monde est allé se coucher, sauf le matelot de quart qui écoute les avis de Radio Flessingue et le trafic à la timonerie.

A minuit moins le quart, branle bas de combat, il faut de toute urgence aller rechercher quelques pilotes bloqués à la bouée A1, à la station de pilotage. Bon cela nous fera un voyage d'un peu moins de sept heures, la matinée sera occupée par le travail administratif routinier, je ferai une bonne sieste l'après midi, je l'espère.

Je me suis remémoré cette journée de routine grâce à un reportage fait par un journaliste dans les années quatre vingt qui nous avait accompagnés pour rédiger un article consacré au West Hinder et que j'ai retrouvé dans mes archives. Celui ci a été définitivement retiré de la circulation début des années 1990. Il a été depuis remplacé par une balise radio comme tous les autres bateaux phares de la Mer du Nord. Les premiers avaient été placés par les Anglais vers la moitié du dix neuvième siècle. Il en reste peut être un au large de New York, the Ambrose Lightvessel ...