

POLMAR

Par Patrick « Patchenko » Collignon

Présentation et trailers sur

www.polmar.fr

Patrick Collignon

Chaussée de Louvain, 557, boite 002, 1380 Ohain, Belgique

e-mail : patchenco@skynet.be

GSM : +32 (0)499 33 45 37

© Patrick « Patchenko » Collignon, 2021

Chapitre I

Ouessant trafic

Dimanche 5 décembre 2004 – 23 h 50

*Pointe de Corsen
Bretagne*

La Golf bleu marine traverse à pleine vitesse le village de Plouarzel, désert à cette heure tardive. Ses phares entament à peine l'épais brouillard qui s'est installé sur la départementale 28. Calfeutrée dans l'habitacle, Milena Ramirovic se laisse bercer par le ronron monotone du moteur diesel et les suspensions qui absorbent mollement les irrégularités de la route. Elle tire machinalement sur une cigarette King Size et scénarise l'interview qu'elle s'apprête à mener. Les questions qu'elle va poser, les réponses qu'elle recevra en retour, l'expression de ses interlocuteurs, le climat de la salle... son esprit, détaché du monde extérieur, imagine tous les éléments. Elle écrit mentalement le dialogue à venir, modifie la trame de l'entretien en fonction des répliques, évalue, appâte, recentre, laisse filer, revient en arrière, anticipe. Aussi loin qu'elle s'en souvienne, elle a toujours fonctionné comme ça. Elle ressemble à un pêcheur de scoops qui travaille un brochet, le jauge, l'apprivoise, le respecte. Et finit par tirer hors de l'eau les informations recherchées sans briser le fil de la discussion. Elle sourit en songeant que cette qualité, plus que toute autre, l'a menée, un an plus tôt, aux portes de la plus grande rédaction télévisée du pays. À présent, elle écrit pour la presse régionale bretonne. *Un fameux pas en arrière, ma petite Milena*, pense-t-elle sans état d'âme. Quelle aurait été sa réaction si on lui avait dit, à l'époque, qu'elle ficellerait des dossiers sur les patrons bretons, les quotas de pêche, les artisans, les danses folkloriques ? Elle aurait ri au nez de ce prophète de malheur, l'aurait remballé en le défiant : « On en reparlera après le journal de 20 heures. Je t'accorderai peut-être une autorisation pour venir me saluer en studio... » Avec le temps, à force d'énergie, elle est parvenue à ravalier son amertume. Depuis quelques semaines, il n'en reste plus qu'un arrière-goût désagréable lorsque l'homme à qui elle doit son éviction apparaît à l'antenne, décontracté et souriant, pour diffuser les nouvelles.

Milena Ramirovic n'aperçoit la pancarte qu'au dernier moment. Crissements de pneus. La Golf bringuebale lorsqu'elle s'engouffre dans la route qui la mène à la pointe de Corsen. Les rares lampadaires qui jalonnaient la départementale ne sont plus qu'un souvenir. La voiture plonge au cœur du néant, en direction des falaises et de la mer démontée, absorbée par l'atmosphère étrange de cette nuit sans lune, irréelle et oppressante comme les nuages filandreux qui lui servent d'escorte, en suspension à quelques centimètres du sol. Milena

regarde l'horloge du tableau de bord. 23 h 50. Plus que dix minutes avant son rendez-vous. Elle se concentre sur la route, mais très vite délègue une fois de plus la conduite à son radar interne. Pour l'heure, elle compose une série de dossiers sur les travailleurs de la nuit. Elle va passer celle qui débute en compagnie, cette fois, d'un peloton de marins en uniforme. Alors, elle se blinde à l'avance, amorce ses torpilles, répertorie les méthodes infaillibles pour maintenir les dragueurs à distance. *Toujours se préparer au pire, pour profiter du meilleur. La vie nocturne est tellement différente de celle du jour, mieux vaut être prête à tout.*

La Golf parcourt encore cinq kilomètres sans voir le paysage désolé du plateau rocheux, une campagne râpée sous-peuplée d'arbres tordus et fantomatiques. Milena parvient à un vaste domaine clôturé qui abrite des installations militaires invisibles, noyées dans la brume. *Si ça, ce n'est pas « secret défense ».* Elle s'arrête devant une large grille coulissante, sort de la voiture, enfonce le bouton de l'interphone et patiente, enroulée dans son manteau en daim. Une longue minute s'écoule. Une langue glacée s'insinue dans sa chemise en soie, transperce l'étoffe de son pantalon noir, lui saisit les pieds à même le cuir de ses chaussures à talons. *Allez, les gars, magnez-vous, on gèle dehors.* Seul le ralenti couinant du moteur la rattache à la vie. Enfin, une voix répond :

« Allô ?

- Bonjour, je suis Milena Ramirovic, journaliste à Breizh News. J'ai rendez-vous avec le lieutenant Roussel...
- Je vous l'appelle. Vous pouvez avancer jusqu'au bâtiment principal. Nous viendrons vous chercher. »

La grille s'ouvre sans un bruit, derrière le nuage de condensation qui s'échappe de la journaliste à chaque expiration. Quelques instants plus tard, Milena se retrouve dans un hall assez réduit d'où partent deux couloirs en V. La chaleur ambiante l'assoupit quelque peu. Ça sent le renfermé, comme dans une prison. Des pas résonnent sur le carrelage, à l'étage supérieur, puis descendent dans un concerto de grincements métalliques un escalier en colimaçon planté à sa droite. L'homme qui vient à sa rencontre est grand, mince, à la carrure sportive et au visage taillé à la serpe. À son regard scrutateur, dur, qui ne se départit jamais d'un scepticisme atavique, à sa raideur toute militaire et à ses traits tranchants, sur lesquels doit s'éventrer l'insubordination, on sent qu'il a l'habitude du commandement. D'emblée, il lui tend une main franche et sèche.

« Bonjour, Madame Ramirovic. Je suis le lieutenant Roussel.

- Bonjour, Monsieur. Je vous remercie de m'avoir reçue.
- Vous venez de la part de "Phi" ? Si je ne m'abuse...
- C'est exact, répond Milena en savourant l'aura qui émane visiblement de ce surnom. Il m'a demandé de vous saluer de sa part.
- Vous lui rendrez son salut. Au fait, si ce n'est pas indiscret, vous le connaissez personnellement ?

- Oui... c'est mon fiancé.
- Vous avez de la chance. Il appartient à cette catégorie d'hommes sur lesquels on peut compter. Je n'ai jamais eu le plaisir de travailler avec lui, mais sa réputation a dépassé, et de loin, la carlingue de son hélicoptère. Je vous sers un café, nous aurons l'occasion d'aborder les motifs de votre visite. Suivez-moi. »

C'est un ordre plus qu'une invitation.

L'entretien commence sur Philippe Jadot, leur seul point commun. Phi, le plongeur de la marine, Philippe, le professeur d'aïkido... Son fiancé, aussi, rencontré peu de temps après son départ de Paris quand, perdue dans une fuite en avant sans autre objectif que l'oubli, dégoûtée des hommes, elle a ressenti un irrépressible besoin de calme. Inscrite à un cours d'art martial dès son arrivée à Brest, elle a retrouvé la sérénité quelques semaines plus tard, davantage dans le creux d'épaule bienveillant de l'instructeur que dans les préceptes mystiques de son art. Le lieutenant Roussel toussote doucement pour l'extirper de sa rêverie.

« Vous n'êtes pas venue jusqu'ici pour me parler du maître plongeur, n'est-ce pas ?

- C'est exact. Je suis chargée d'une série de reportages sur les travailleurs de la nuit. C'est Philippe qui m'a donné l'idée de rendre visite au fameux CROSS de Corsen, qui scrute la mer vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Si vous deviez résumer votre rôle, que diriez-vous ?
- Le *Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage*, C.R.O.S.S. en abrégé, a été créé après le naufrage de l'Amoco Cadiz, de triste mémoire, pour protéger les côtes de Bretagne de tout accident similaire. Nous assurons deux missions. Primo, la surveillance du trafic. Conformément au règlement, tout navire doit s'identifier lorsqu'il franchit la limite des trente-cinq nautiques autour d'Ouessant. Secundo, l'organisation des secours dans une zone comprise entre la Manche et le golfe de Gascogne.
- Surveiller le trafic ? Quel est l'intérêt ? », demande la journaliste.

Un brin de provocation candide invite l'interlocuteur à parler. Dans sa stratégie d'entretien, il lui arrive de se montrer plus stupide qu'elle n'est...

« Vous savez combien de bateaux de commerce passent au large d'Ouessant, chaque année ? Cinquante-cinq mille ! Un quart du trafic mondial, dont plus de mille gaziers, deux mille pétroliers et quinze mille autres navires chargés de marchandises dangereuses ! Cinquante navires par jour ! Sans nous, la Manche serait jonchée d'épaves à fleur d'eau ! Regardez les détroits qui n'ont pas de système de surveillance : le Bosphore ou le détroit d'Ormuz... Il y a des accidents toutes les semaines. » *Parfait : il a démarré au quart de tour.* Il poursuit : « Le rail d'Ouessant, qui sépare le trafic en deux voies, c'est la ceinture de sécurité de tous les bateaux qui passent la Manche. Nous, nous sommes les gendarmes qui vérifient qu'elle a bien été bouclée.

- Peut-être, mais les accidents sont rares...

- Pas tellement. Et puis, un seul suffit à créer un précédent. Vous connaissez sans doute l'histoire du *Paracas*...
- Non.
- Elle remonte au 11 janvier 1971, le rail n'a pas encore été mis en place. La règle veut qu'un navire qui se dirige vers la Manche navigue près des côtes françaises, tandis qu'un navire qui rejoint l'Atlantique longe l'Angleterre. Une règle que personne n'est obligé de respecter. Pas de gendarme... Le commandant du *Paracas* vient du Pérou et prend le chemin le plus court, le long des côtes anglaises, explique le lieutenant en esquissant le parcours du navire sur la carte murale.
- Ça paraît logique, avance la journaliste.
- Négatif, juste dangereux : il remonte à contre-trafic. Au large de Folkestone, il entre en collision avec un cargo panaméen, le *Texaco Caribbean*, qui coule après une explosion qui brise toutes les vitres de la ville : neuf marins sont portés disparus. Les garde-côtes anglais installent au-dessus de l'épave une bouée de signalisation : trois feux verts superposés.
- Qui signifient... ?
- Elle indique la présence du navire naufragé. Le lendemain, un cargo allemand en route pour les États-Unis heurte la coque et sombre. 31 morts sur 60.
- C'est dingue !
- Alors, les Anglais mettent les petits plats dans les grands : ils positionnent autour de leur bouée un bateau-phare et cinq bouées lumineuses pour circonscrire la zone. Rien n'y fait, le 28 février, le *Niki*, un bateau grec, s'encastre dans les deux épaves et coule à son tour. Tout l'équipage disparaît en mer. Par conséquent, les garde-côtes ajoutent un second bateau-phare et neuf bouées supplémentaires. Vous imaginez la scène ?
- Là, je vois un gros tas de ferraille dont une cheminée dépasse de l'eau, et un énorme gâteau d'anniversaire flottant, confirme la journaliste en souriant.
- À peu près, convient le lieutenant. Eh bien, pour certains capitaines, ce n'est pas assez ! Le 16 mars, un superpétrolier ignore les bateaux-phares, les bouées, les appels affolés des garde-côtes, les fusées éclairantes, les signaux lumineux et traverse votre cake comme s'il voulait s'en couper une tranche.
- Il coule à son tour ?
- Non, le navire réussit à passer. Mais il aurait pu sombrer pour le même prix, et on se serait retrouvés avec une marée noire sur les bras ! C'est pour ça que, depuis sa mise en place en 1978, le rail est utile, et que nous sommes indispensables. Résultat : des centaines de collisions évitées... Maintenant, la voie montante court à quinze nautiques¹ d'Ouessant et la voie descendante, après avoir longé les côtes anglaises, quitte le littoral britannique pour s'y coller. Elle en est séparée par un couloir de sécurité...
- Je comprends, vous effectuez une mission identique à celle des aiguilleurs du ciel, résume la journaliste.

- Pas tout à fait. Vous venez de toucher, sans le savoir, au point le plus sensible de notre dispositif. Les avions sont équipés de transpondeurs, qui fournissent automatiquement toutes les coordonnées à la tour de contrôle : altitude, immatriculation, vitesse, etc. L'aiguilleur a l'autorité pour modifier les paramètres d'un vol. De manière, par exemple, à maintenir une distance de sécurité.
- Les navires n'ont pas de transpondeur ?
- Non. S'ils ne s'identifient pas, nous les repérons, sur le radar, sans plus. Et aucun commandant n'autorisera un "aiguilleur de la mer" à prendre le contrôle de son vaisseau.
- Pourquoi cela ?
- Vous n'avez jamais entendu dire que "Le capitaine est le seul maître à bord, après Dieu" ?
- Si, je croyais qu'il s'agissait d'une coutume remontant à la glorieuse époque des corsaires et des galions...
- Vous avez raison, mais elle n'a jamais été démentie. Vous connaissez beaucoup de métiers qui renonceraient à de tels priviléges ? Surtout si cette simple phrase fait force de loi sur des navires qui ignorent les lois ?
- Si je ne me trompe, ils doivent tout de même obéir à celles de leur pavillon...
- En théorie, poursuit l'officier... Vous savez, personne n'a la moindre idée de ce qui se passe sur un bateau... Mais suivez-moi, je vais vous montrer comment ça se déroule dans notre tour de contrôle à nous. »

Ils quittent le carré et montent à la passerelle par l'escalier en colimaçon. Roussel précède Milena et lui ouvre la porte du centre nerveux du CROSS Corsen. Elle se faufile dans l'interstice, sous le bras tendu du lieutenant et se retrouve dans un gros cagibi qui sert de vestibule à une salle de communication spacieuse. Sur sa gauche, deux moniteurs affichent une découpe des côtes de Bretagne. Deux opérateurs lui tournent le dos. *On n'est pas loin de l'atmosphère désincarnée des ouvriers de Metropolis, dans le film de Fritz Lang... comme ça doit être déprimant, à la longue.*

« Voici notre PC navigation, le quartier-maître Dumoulin et son binôme. Permettez-moi de vous débarrasser. »

Milena ôte son manteau et le tend au lieutenant pendant que les marins se retournent et la saluent en la dévisageant de la tête aux pieds dans une vibrante synchronisation. Leurs regards s'attardent sur ses cheveux noirs, courts et bouclés, mouillés de gel, sur ses lèvres fines, mais charnues, sur ses fossettes, ses seins qui repoussent légèrement la soie de sa chemise vert d'eau... Puis, avant de poursuivre l'inspection, reviennent brièvement sur ses pommettes haut perchées qui dévoilent ses yeux noisette... Les marins lui sourient quand ils remarquent qu'elle n'a rien perdu de leur manège... et reportent leur inventaire. « À plus tard... », lance-t-elle en se retournant. *Ces mecs, tous les mêmes...* Elle sent la chaleur de leur regard lui réchauffer le bas du dos lorsque l'officier l'entraîne dans la grande salle.

Sur le seuil du central, Milena fait face à l'océan. Trente mètres de fenêtrage incliné qui empêche la réflexion des rayons du soleil lui renvoient l'image imprécise d'une pièce calme et aérée, peuplée de consoles et d'ordinateurs aux contours vaporeux.

« Bien. Je vous laisse avec le quartier-maître Dumoulin, dit le lieutenant, je vais dormir. On peut me réveiller à tout instant. Je vous souhaite un bon séjour. »

Elle revient au cagibi de surveillance où les opérateurs s'agitent pour lui faire une place. Dans leur compétition tacite, c'est le quartier-maître qui l'emporte face à sa jeune doublure. L'empressement et l'inexpérience ne pèsent pas lourd comparés au grade et à la confiance en soi. De la main, Guy Dumoulin lui présente un fauteuil de bureau fatigué qu'il a disposé à côté du sien, accolé dans la promiscuité traditionnelle de la Marine nationale. Au centre de surveillance comme dans un sous-marin nucléaire, l'espace est un luxe inabordable. Le quartier-maître est voluble, tout heureux d'avoir hérité de cette visiteuse qui rompt la monotonie des tours de garde. Il a le physique large, épais, court et bedonnant du pitbull assagi par les ans. Son visage mafflu aux yeux vitreux exprime le relativisme ironique d'un homme à qui on ne la fait plus.

« Alors, comme ça, vous venez passer la nuit avec nous ? lance-t-il d'un air faussement détaché.

- C'est une façon de voir les choses... répond Milena sans relever l'allusion. C'est un écran radar ? Je ne l'imaginais pas si moderne. »

Guy Dumoulin sourit en repensant aux anciens écrans des radars rotatifs, le disque noir balayé régulièrement par un peigne vert qui laissait autant de traînées fluorescentes que l'antenne recevait d'échos. Sur son moniteur de 28 pouces, des figures géométriques multicolores se déplacent lentement. La routine.

« La technique évolue. À l'heure de l'informatique, on ne peut en attendre moins...

- Je suppose qu'à chaque carré correspond un navire.
- Tout à fait. Vous voyez, ici, au large de la silhouette déchiquetée des côtes du Finistère, les deux lignes droites ? Elles représentent le dispositif de séparation du trafic, le rail d'Ouessant. *Un drôle de nom pour cette autoroute invisible.*
- Le trafic est dense, semble-t-il...
- Normal, précise le quartier-maître. Il compte machinalement le nombre de navires engagés dans le rail. Vous observez, à droite, huit unités qui le montent, dont un chimiquier transportant une cargaison dangereuse. À gauche, neuf autres le descendent. Une vingtaine de bâtiments supplémentaires quittent la zone critique, la moitié vers la Manche, où ils seront pris en charge par le CROSS Jobourg, à Cherbourg, puis par le CROSS Gris-Nez, près de la frontière belge ; l'autre moitié vers l'Espagne ou les puissantes vagues de l'Atlantique Nord. Ils sont représentés par un carré orange, vert ou rouge.
- Et celui-ci ? demande Milena en montrant du doigt un carré blanc.

- Ça, c'est un navire qui arrive dans notre secteur. Normalement, il devrait se déclarer dans quelques minutes. Je vais prendre contact avec lui. Comme ça, vous aurez quelque chose à raconter à vos lecteurs... »

Avant qu'il ne s'exécute, la voix du commandant du carré blanc, comme réveillée par cet appel télépathique, résonne dans les haut-parleurs. Le quartier-maître Dumoulin se détourne et attrape son micro, l'oreille aux aguets.

« Ouessant trafic, *Ouessant trafic*, ici *Tartari*.

- Ici *Ouessant trafic*, bonsoir *Tartari*. Quelle est votre position ?
- Bonsoir, ma position actuelle est 48°33' de latitude nord, 05°35' de longitude ouest.
- Pourriez-vous indiquer votre cap et votre vitesse, s'il vous plaît ?
- Cap actuel 030, vitesse 11,4 noeuds. À vous.
- Okay. Dernier port d'escale et destination ?
- Je viens de La Corogne et me dirige vers Brême. »

Les gros doigts du quartier-maître Guy Dumoulin courrent sur le clavier, remplissant à chaque réponse la rubrique correspondante. Le *Tartari* s'apprête à embouquer le rail montant, vers la Manche et les grands ports d'Europe occidentale, Rotterdam et Anvers en tête. Dumoulin doit se concentrer sur le brouhaha envahissant que déverse le haut-parleur. Milena, dont l'oreille n'est pas exercée, n'a perçu qu'un amalgame discontinu de friture et de voix tonitruante.

« *Tartari*, pourriez-vous répéter votre port de destination, je répète, votre port de destination, s'il vous plaît ?

- Oui, mon port de destination est Brême, bravo, roméo, écho, mike, écho : Brême.
- Brême, bien reçu. Quel est votre tirant d'eau maximum ?
- 4,2 mètres.
- Quelle est la nature de votre cargaison ?
- Je suis sur lège. »

La réponse a grondé dans le haut-parleur, nasillarde, distordue, inintelligible. Les doigts du quartier-maître restent en suspension à deux centimètres des touches. Il attend. Rien, juste des parasites. Il se tourne vers son collègue.

« T'as compris, toi ? demande-t-il silencieusement, en tendant le menton, les commissures en berne.

- Négatif. ».

Dumoulin augmente le volume du haut-parleur avant de reprendre.

« *Tartari*, pourriez-vous répéter votre cargaison, je répète, votre cargaison, s'il vous plaît ?

- Je n'ai pas de cargaison, je suis *on ballast*, sur lège, je répète, sur lège.
- Okay. Regard de connivence avec son jeune collègue. Combien avez-vous de membres d'équipage à bord ?
- Huit personnes, huit.
- Merci de votre appel. Je vous souhaite bon voyage et bonne mer jusqu'à Brême. Au revoir et à la prochaine fois. »

Guy Dumoulin réduit le volume du haut-parleur, étouffant le vrombissement continu de la radio. Sur l'écran, le *Tartari* clignote en surbrillance. Le quartier-maître enfonce la touche Entrée et laisse l'ordinateur consulter la base de données des cinq CROSS métropolitains. Il s'étend et fait craquer des doigts boudinés croisés derrière une nuque courte et dégagée. La machine émet un bip et transforme le carré blanc en carré vert : « navire non dangereux ». « Voilà. Maintenant commence l'attente. L'attente du prochain bateau. Du prochain message. Nous, on s'occupe uniquement du trafic. En cas de pépin, les navires appellent le central. C'est l'équipe d'à-côté qui s'en charge, indique-t-il en tendant le bras vers la cloison qui lui masque la vue panoramique.

- À quoi sert la ligne qui part de chaque carré ?
- Le radar de surveillance installé sur la tour métallique, à côté du bâtiment principal, vérifie en permanence la position, le cap et la vitesse des bateaux. Sur l'écran, un vecteur accompagne chaque écho. Sa direction précise le cap, sa longueur simule la vitesse. Le système extrapole les paramètres pour afficher la position du bateau quinze minutes plus tard...
- Vous pourriez donc estimer un point de collision si deux navires se croisaient ?
- Exactement... On se contente d'observer par intermittence, sans recevoir d'appels, sans en donner. Tous les carrés de l'écran s'inscrivent dans les rails, aucun risque imminent d'accident n'est à craindre, soupire-t-il.
- Il y a longtemps que vous faites ce métier ? demande la journaliste en approchant son dictaphone du visage de Guy Dumoulin.
- J'ai été affecté au CROSS de Corsen voici six ans. J'en ai surveillé des navires, des milliers de tout type, en posant inlassablement les mêmes questions.
- Vous n'en avez jamais eu assez ?
- Parfois, un peu. Vous savez, il faut bien que quelqu'un fasse ce boulot. Notre rôle est vraiment essentiel, alors on s'accommode de la routine. »

Le sourire désabusé du marin contredit sa dernière phrase. La journaliste pressent que les deux hommes vont s'efforcer de lui rendre la nuit plus captivante qu'elle n'est d'ordinaire pour eux. *Quel métier, je ne pourrais pas.* Ils jouent une partie continue de combat naval sans ennemi, où les pions se déplacent à une allure d'escargot léthargique. Largement de quoi s'endormir sur le clavier de leur console. Milena ne peut s'empêcher d'admirer le professionnalisme de ces deux marins déracinés, cloués au plancher des vaches. Le silence s'installe. Pas celui, pesant, du malentendu ni celui qui met mal à l'aise. Juste le silence dont on égrène patiemment chaque seconde, le complice muet des longues périodes de garde.

Guy Dumoulin regarde sa montre. À cette heure, il craquerait volontiers pour un petit café serré. Il en a besoin. Tout est calme, au CROSS Corsen. Le quartier-maître agrippe son gobelet vide.

« Je vous en sers un ? fait-il en se retournant vivement.

– Volontiers ! »

Il jette un dernier coup d'œil à l'écran encastré. Pas de triangle orange en perdition ? Aucun vecteur n'en croise un autre ? Alors, les navires disposent d'un quart d'heure de répit. Lui aussi. Il tend les jambes, recule d'un bon mètre en frôlant le bras de Milena. Il s'ébroue, s'étire longuement et regarde sa montre. Plus qu'une heure avant la fin de son quart. Sa silhouette ventripotente franchit la salle des opérations de sauvetage. Deux marins y assurent la veille radio. Dumoulin repère la tête du chef de quart Bichon qui émerge derrière les deux pupitres radios larges de trois mètres. Il parle au seconde classe Dagorn, assis à la console de veille *Moyennes Fréquences*. Ils ne s'aperçoivent pas de sa présence. Pas de salut, rien. Bizarre.

« Un problème ?

- Je ne sais pas encore, répond le chef Bichon. Dagorn a reçu un message satellite provenant d'un tanker en avarie...
- Confirmé ? demande la voix rocailleuse de Dumoulin.
- Non, c'est inquiétant. Bichon hausse ses épaules flasques. Comment savoir ?
- Continuez à appeler, il n'y a que ça à faire. Vous avez déjà interrogé la base de données ?
- Bien sûr, il s'agit d'un pétrolier de 260 mètres, le Gendis. Il arrive vraisemblablement d'Espagne, vu sa position, et compte 21 hommes d'équipage.
- Chargé ? La voix du quartier-maître est lourde de réalisme.
- Je le suppose... »

Le chef Bichon tend une feuille au quartier-maître. Le rapport indique l'heure d'émission du message, 1 h 57, l'identité du navire, sa position et quelques informations codées de moindre importance. C'est la ligne précisant la nature du problème qui attire le regard de Guy Dumoulin. « Navire désemparé à la dérive ». Aucune équivoque possible. Si le message est véridique, la nuit promet de s'animer.

Dagorn, après avoir envoyé un accusé de réception, tente maintenant de contacter le bateau, tournant le commutateur des fréquences, répétant inlassablement : « Gendis de CROSS Corsen, Gendis de CROSS Corsen, répondez... À vous. »

Le quartier-maître retourne vivement à son poste de contrôle et se rassoit, préoccupé. Le fauteuil craque sous son poids, comme d'habitude, mais il n'y prête aucune attention. Il a déjà modifié l agrandissement de l'écran. La carte qui l'occupe change d'échelle, affichant toute la zone d'influence du CROSS. Il analyse les lents déplacements des vecteurs, scrutant toute anomalie.

« On a un problème, Houston, déclare-t-il à son binôme.

- Et mon café ? demande la journaliste.
- Oublié, pardon. Allez vous en servir un. Il en reste. Puis il ajoute à l'intention du jeune marin, tandis qu'il zoome sur les zones les plus fréquentées : trouve-moi un navire à l'arrêt.

- Je l'ai ! Dans le bas de l'écran, à la limite du secteur du CROSS Étel, triomphe l'opérateur ! C'est étrange, la dernière fois que je l'ai aperçu, il avançait à vitesse réduite.
- Maintenant, en tout cas, il ne bouge plus, souligne le quartier-maître dans une bouffée d'énervement, en notant la position du carré, inerte, sans vecteur.
- Visiblement, le navire a mis en panne, constate son acolyte en se fiant aux indications du radar Doppler.
- Possible, mais aucun bâtiment ne se risquerait à mouiller l'ancre en haute mer, à vingt-cinq nautiques du phare d'Ar-Men, sur une trajectoire empruntée chaque jour par les plus gros cargos, juste pour le plaisir, conclut Dumoulin en relevant. Surveille-moi ce navire. Si quoi que ce soit approche, déroute-le. Fais attention, il est probable qu'il commence à dériver vers l'île de Sein.
- Au fait, chef, c'est quoi, comme rafiot ?
- A priori, un pétrolier de 260 mètres.
- Un tanker ? Merde... »

Le quartier-maître n'entend déjà plus, il rejoint le chef de quart à grandes enjambées, demande dans la foulée la position du navire émetteur du message. Son souffle court, le timbre de voix suraigu témoignent en suffisance de la tension qu'il ressent.

« 47°32' de latitude nord, 5°40' de longitude ouest, lit Bichon.

- Ça correspond au relevé que je viens d'effectuer sur un bateau inconnu, à l'arrêt au large de l'île de Sein.
- J'appelle l'officier de permanence. »

Milena n'a pas perdu une miette du dialogue. En quelques secondes, tous les marins du CROSS ont quitté leur torpeur et leur poste. Comme un monstre qui se réveille en sursaut d'un long et profond sommeil, ils se ruent vers le chef et le quartier-maître, le regard fixé sur eux. D'un coup, la salle s'emplit d'un brouhaha tranchant avec la quiétude qui prédominait quelques secondes auparavant. Ce n'est pas une simple alerte. Tous parlent en même temps, en duo le plus souvent, dans une cacophonie qui les rassure, qui soude l'équipe. Ils échangent leurs informations, leurs impressions, extrapolent les causes de l'arrêt. L'atmosphère est électrisée par l'enjeu. Un tanker n'est jamais une simple alerte. Personne ne prête plus aucune attention à Milena, hormis le second contrôleur du trafic, qui trépigne, confiné à son écran, tenu à l'écart. Dans quelques secondes, le CROSS s'embrasera. Elle le sait, elle le sent. Et elle ressemblera à un chien dans un jeu de quilles. Le trouble des marins prouve que l'événement est d'importance. Le sauvetage nocturne d'un pétrolier à la dérive, voilà un sujet pour son reportage. Elle imagine déjà le titre de l'article « Le CROSS préserve les côtes. Une catastrophe évitée de justesse. » Le moment est venu de se faire toute petite et de trouver un poste d'observation. Elle se lève et se dirige vers le percolateur.

Le chef Bichon compose le numéro interne du lieutenant Gilles Roussel. Une voix rauque l'accueille. L'officier de quart émerge de son premier sommeil.

« Roussel...

- Excusez-moi de vous réveiller, monsieur, mais il vaudrait mieux que vous montiez à la passerelle.
- Que se passe-t-il ?
- Nous avons un pétrolier en avarie au large d'Ar Men.
- J'arrive. »

Le lieutenant passe lentement la main gauche sur sa coupe réglementaire. De la droite, il cherche à tâtons ses lunettes sur la table de chevet. Il se lève rapidement, allume et s'asperge le crâne d'eau fraîche en se regardant dans le miroir du lavabo. Le dynamisme qui se dégage de son visage sec est contrarié par les cernes marqués sous ses yeux rougis : « Allez, hop, le devoir t'appelle, Roussel », s'exalte-t-il. Il ajuste ses lunettes puis, satisfait de son air martial, quitte ses quartiers d'un pas énergique, à grandes enjambées. Vingt secondes plus tard, il débarque au central. Les hommes s'affairent. Le chef Bichon, planté devant la carte murale, place avec dextérité un aimant au large de l'île de Sein en vérifiant sa position sur une fiche de rapport. Le marin chargé des transmissions interroge toutes les bases de données auxquelles le CROSS a accès. Le quartier-maître Dumoulin, qui a ouvert un des larges tiroirs de l'armoire à roulettes, sort une carte marine au 1/50 000e et la déploie sur la table. Derrière les pupitres, le seconde classe Dagorn s'évertue à changer de fréquence, de plus en plus fébrile, dans l'espoir d'un signe qui n'arrive pas.

« Nous avons un pétrolier de 260 mètres à l'arrêt au large de Sein, Monsieur. Il nous a envoyé un message “désenparé, à la dérive” à 1 h 57. À 2 h 02, le quartier-maître Dumoulin a repéré un vecteur immobile. Sa position concorde avec celle de l'ASM. Nous n'avons pas encore eu confirmation. » Le chef Bichon possède l'art de résumer une tonne d'emmerdes en trois phrases purement informatives, énoncées sans émotion.

« Vous avez essayé de le contacter ?

- Oui, Monsieur, mais le navire ne répond pas. Dagorn s'y occupe depuis que nous avons reçu le message.
- Essayez encore.
- Bien, Monsieur. »

Au centre de la pièce, le lieutenant Roussel prend instinctivement sa position favorite, au repos, mains croisées derrière le dos, et inspecte ses hommes. Il lève son poignet à hauteur du nez et regarde sa montre. 2 h 08. Onze minutes pour réagir, c'est beaucoup trop pour des sapeurs-pompiers urbains, mais pour le SAMU de la mer, c'est honnête. Il faut être marin pour comprendre le rythme de l'océan. La lenteur inexorable des navires dont les moteurs marchent en permanence, à quelques dizaines de tours par minute ; la répétition implacable des coups de boutoir des vagues dont l'amplitude et la période dépendent du bon vouloir des vents, des courants, de la houle... L'océan lui laisse le temps d'analyser la

situation et de mettre les moyens appropriés en alerte. L'officier s'approche de l'opérateur des transmissions, il saisit le compte-rendu et commence à le déchiffrer.

Une voix éraillée, qui sature dans les basses, résonne dans le haut-parleur : « CROSS Corsen de Raz, CROSS Corsen de Raz. » Le chef Bichon saisit le récepteur le plus proche et répond au poste avancé de surveillance de la pointe du Raz.

« Raz, de CROSS Corsen, Raz, de CROSS Corsen, j'écoute... À vous.

- Nous sommes en communication avec un chalutier de retour à Camaret. Il prétend avoir frôlé la collision avec un navire-citerne naviguant tous feux éteints.
- A-t-il pu lire le nom du bâtiment ?
- En braquant son projecteur sur la proue, il n'a pu reconnaître que les trois premières lettres, G-E-N, golf, écho, november. »

Le spectre du Gendis prend diablement forme...

« A-t-il tenté de contacter le pétrolier ?

- Oui, à plusieurs reprises, sans succès. Il a décidé de nous avertir pour éviter tout nouvel incident.
- A-t-il vu une source de lumière sur le navire ?
- Non, ni feux ni projecteurs, il a dit “tous feux éteints”. Le black-out.
- Pouvez-vous confirmer la position du tanker par 47°32' de latitude nord, 5°40' de longitude ouest ?
- Je confirme, répond la voix, étonnée.
- Tout porte à croire qu'il s'agit d'un supertanker en avarie grave. Nous avons reçu un message de détresse qui n'a pas encore été confirmé. Veuillez nous tenir informés si la situation évolue. Terminé.
- Bien reçu, CROSS Corsen, terminé. »

Le bruit des parasites s'efface au profit du vide lorsque le chef Bichon replace le micro dans son support. Ils ont bel et bien sur les bras un supertanker hors de contrôle. Il se tourne vers le lieutenant Roussel, les sourcils relevés, interrogateurs : « Qu'est-ce qu'on fait ? » L'officier évalue la situation, bras croisés, en malaxant son menton entre le pouce et l'index. Les mesures à suivre coulent de source.

« Bien. Transmissions, envoyez un relais de détresse à ce pétrolier : nous prenons l'organisation des secours en charge. Il ne veut ou ne peut pas répondre, il n'avance pas, aucun signe de lumière à bord : black-out. Pourvu qu'ils parviennent à réparer rapidement et à rétablir les systèmes électriques. Je rédige une mise en demeure : on leur laisse une heure pour se débrouiller seuls. En attendant, Dagorn, trouvez-moi un canal de communication potable avec la passerelle de ce Gendis. Bichon, étudiez la carte des courants, repérez les hauts fonds et calculez-en la dérive. Je veux une estimation précise du temps qui nous reste. Transmission, renseignez-vous sur la position de l'Abeille Bourbon, le remorqueur de haute mer, et prévenez le COM². Dumoulin, retournez au PC navigation et ne quittez pas le pétrolier des yeux.

- À vos ordres.
- J'exige un compte rendu détaillé tous les quarts d'heure. Exécution. »

Le lieutenant Roussel s'enferme dans son bureau tandis que les marins s'égaient comme des éperviers à l'approche du geai. L'adrénaline monte. Le besoin de s'activer, de faire quelque chose, est palpable. Dans le coin de la plate-forme, à proximité du percolateur, Milena prend des notes, son dictaphone enregistre les cris et les communications. Le CROSS se transforme en une ruche où chaque individu s'affaire, concentré sur sa tâche, autonome, mais au service de la colonie. Le chef Bichon dirige les opérations de sauvetage. À l'instar de ses collègues, il passe le plus clair de son temps à patienter. Depuis quelques minutes, l'action a repris le dessus. Il est prêt. Il aime ce sentiment d'urgence qu'il doit contrôler en permanence pour garder les idées claires et endosse avec passion son rôle de coordinateur, sans se laisser griser par le pouvoir qu'il lui délègue. Celui de mobiliser, d'un simple appel, un avion des Douanes ou un hélicoptère de la Marine. Celui d'orchestrer, à distance, le ballet des vedettes de secours et des bâtiments d'intervention, des remorqueurs de haute mer et des navires de commerce sommés d'obéir à ses injonctions. Celui de diriger cette impressionnante armada en se référant en permanence à la carte magnétique murale, déplaçant au fur et à mesure les aimants qui représentent chaque unité. Un wargame humanitaire grandeure nature qui ne lui laisse pas le droit à l'erreur. Un facteur qu'il conserve à l'esprit et qui le pousse à assurer sa mission avec humilité, sachant par expérience que l'homme ne pèse pas lourd face à une mer en furie. Il ne tire aucune gloriole des vies qu'il a sauvées, des chalutiers qu'il a ramenés au port. C'est son job. À présent, tout le monde s'affaire. Il revient à la carte étalée, pointe la position du Gendis, examine les courants, s'informe de la vitesse et de la direction des vents et calcule la dérive.

« Gendis de CROSS Corsen, Gendis de CROSS Corsen, répondez, à vous ! » Le seconde classe Dagorn n'est pas homme à se décourager rapidement. Heureusement. Il répète de sa voix monocorde la même accroche depuis près de quarante minutes en remplissant le compte-rendu minuté des communications. Le Gendis n'a toujours pas donné signe de vie. L'hypothèse du black-out se renforce. L'une des deux pannes les plus redoutées, avec l'avarie de barre, par les équipages des navires de commerce. Tous le savent. Sans électricité, le pétrolier est privé de sa seule source d'énergie, hors propulsion et devient aussi manœuvrable qu'un iceberg sur lequel on aurait monté une hélice à quatre pales. Sourd et muet, il se met à dériver, transformé en obstacle flottant de cent, deux cents ou trois cents mètres de long.

« Mais qu'est-ce qu'ils font, bon sang ? s'énerve Dagorn, le visage cramoisi.

- Aucune idée, admet le chef Bichon, le Gendis a dû jouer de malchance : les générateurs sont doublés sur les tankers et un générateur de secours reprend le flambeau en cas de défaillance. Continue à appeler, il n'y a que ça à faire. »

Il comprend la tension du plus jeune d'entre eux. Dagorn est novice, au CROSS. Mais tous partagent son impuissance. Pourquoi le radio du Gendis ne réagit-il pas ? Que se passe-t-il au large de l'île de Sein ?

Le second contrôleur du trafic a remplacé, sur l'écran radar, le carré blanc par un jaune, symbole des navires en avarie. Il a suivi avec appréhension la dérive du Gendis : deux kilomètres vers l'est en quarante minutes. Rien d'alarmant. Par contre, un autre vecteur, un cargo qui dirige sa cargaison de sucre raffiné chargé en vrac à Anvers vers Bilbao, le tracasse.

« Guy, tu veux bien venir ? » crie-t-il.

En quelques secondes, le quartier-maître rejoint son poste.

« Que se passe-t-il ?

- Regarde ce carré, un vraquier.
- Qu'est-ce qu'il fait là ? s'étonne Dumoulin. La pointe de son vecteur s'arrête à quelques centimètres du carré jaune du Gendis !
- Il est sorti du rail vers 23 h 30, il a viré sur bâbord vers 0 h 10 et a conservé pile-poil son cap, explique l'opérateur.
- Il prend le chemin le plus court, qui l'oblige à croiser à hauteur de l'île de Sein la route des cargos remontant de Gibraltar et d'Afrique via La Corogne…
- … sauf qu'en l'occurrence, il a viré un poil trop tard, ce qui l'a déporté de quelques miles vers le sud et qu'il a rectifié sa trajectoire en accélérant légèrement pour rattraper le temps perdu…
- Mais il file droit sur le secteur de dérive du pétrolier ! La voix du quartier-maître trahit son trouble. Dans trente minutes, s'il continue sur sa lancée, il le frôlera de très, trop près. Pour passer sur son arrière en toute sécurité, il faut qu'il vire à tribord dans le quart d'heure.
- Son radar a détecté la masse métallique du Gendis, ce n'est pas possible autrement, bafouille l'opérateur, accablé par un irrépressible sentiment de culpabilité.
- Je ne prends pas le risque, rétorque Guy Dumoulin, qui ouvre le micro. Capten Daredo, Capten Daredo, ici Ouessant trafic. »

L'éther saturé de parasites pour seul signe de vie... « Ici Ouessant Trafic, j'appelle le vraquier Capten Daredo, en provenance d'Anvers et à destination de Bilbao. Capten Daredo, répondez, à vous ! » Toujours rien. Dans le dos de Guy Dumoulin, une large ligne sombre commence à traverser la chemise bleu clair d'uniforme. Il allume nerveusement une cigarette et répète son amorce, de plus en plus sèchement, de plus en plus fort. Il sent son front perler. « Capten Daredo, Capten Daredo, ici le CROSS Corsen, de la Marine nationale française. Vous approchez d'un navire en avarie, veuillez prendre le cap 173. Répondez, Capten Daredo ! » À l'écran, le vecteur vert du vraquier taquine le côté supérieur du carré jaune. Plus qu'un quart d'heure...

Roussel retrouve le chef Bichon quand son regard se pose sur la journaliste qui, mine de rien, remplit son bloc-notes. Il la rejoint. Elle feint de ne pas le remarquer, mais son pas énergique est plus qu'une indication de son état d'esprit. *Aïe, il va falloir jouer serré.*

« Qu'est-ce que vous faites encore là ?

- Mais... mon métier, lieutenant Roussel, commence-t-elle avec un large sourire... *Ne pas rougir.*
- Nous sommes en opération militaire. En tant que civil, vous comprendrez que votre place n'est pas ici... *Ne pas se laisser démonter. Une opportunité de cette envergure n'arrive pas tous les jours. Je ne quitterai pas cette pièce.*
- Personne ne m'a demandé de partir, répond-elle innocemment, sans égard pour l'air courroucé de l'officier.
- Maintenant, c'est fait, réplique-t-il, dans un claquement identique à celui du tampon qui imprime la mention Secret Défense sur un dossier confidentiel.
- Je suis ici pour rédiger un article sur votre travail. Vous êtes en plein dedans. Je ne vous gênerai pas.
- Il est hors de question que vous restiez à la passerelle. Nous sommes des militaires, madame Ramirovic, des militaires en opération. La présence d'un civil ne peut que nous importuner.
- *C'est son seul argument.* Je ne pense pas... commence-t-elle d'un ton conciliant. Elle n'a pas le temps de finir sa phrase.
- Peu importe ce que vous pensez, fulmine l'officier. Dehors. C'est un ordre.
- *Il doit passer ses nerfs. Quelle meilleure cible que mon mètre soixante-huit ?* Lieutenant Roussel, avec tout le respect que je vous dois, il me semble qu'il serait utile pour toute l'équipe du CROSS de me laisser faire mon travail...
- Je vous demande pardon ? Les yeux de Roussel s'abattent sur elle, clairs, incrédules. Il la domine d'une tête.
- Je crois me rappeler que, lors du naufrage de l'Erika, en 1999, plusieurs responsables de la Marine française ont été mis en examen pour “abstention volontaire de prendre les mesures permettant de combattre un sinistre”...
- Je ne vois pas où vous voulez en venir, lance Roussel, de plus en plus exaspéré par l'insoumission de la journaliste.
- *Touché. Il ne s'y attendait pas.* Pourtant, la simple évocation de ce fait vous interpelle, si je ne me trompe. Je suis journaliste, lieutenant. Pas romancière, pas conteuse, pas scribouillarde. Journaliste. Je cherche la vérité. J'écris ce que je constate. Pas ce que je crois voir.
- Fascinant... Dois-je vous faire quitter les lieux à coups de pied au cul ?
- Merci, j'y tiens... Vous n'avez pas besoin d'être grossier, dit-elle en plantant ses yeux noisette dans le regard du marin. Je comprends votre scepticisme, lieutenant Roussel. Pour ce qui concerne mon éthique, celle que vous raillez, je suis droite dans mes bottes. Je vous renvoie à tous les articles que j'ai écrits.

- Vous avez fini vos... »

Milena lève la main et le coupe à son tour.

« Non, je n'ai pas fini, lieutenant. Vous n'avez rien à craindre de moi. Je vous rappelle que je suis fiancée au plongeur le plus célèbre du Finistère, et qu'il ne supporterait pas que j'enfonce ses collègues. Quant à moi, je déteste faire la guerre à la maison. Je vous propose donc de relire mon article avant sa parution. De cette manière, vous n'aurez rien à en craindre. Et je promets de me faire toute petite ».

Roussel réfléchit. Il mâchonne sa joue de l'intérieur.

« Je dois en référer à mes supérieurs... *C'est gagné.*

- Bien, lieutenant. Mais, si j'ai bien compris, vous êtes le seul maître à bord, après Dieu. Je vous répète que vous n'aurez pas à vous plaindre de moi. Ses yeux montent vers le soldat, séducteurs et confiants ».

L'officier ne peut s'empêcher de sourire en entendant la journaliste lui resservir la phrase de clôture de leur entretien.

« Vous savez être persuasive, Madame Ramirovic.

- C'est ce qu'on raconte. On dit aussi que je suis déterminée, et professionnelle. Pas dans le style avide de sensations, chasseuse de spectaculaire. Juste une pro.
- Bien. Vous ne bougerez pas, pas vrai ? Je ne vais pas vous faire virer par mes hommes. Vous pouvez rester jusqu'à la fin de cette opération. Mais je ne veux pas vous voir traîner dans nos pattes. Et vous rendrez des comptes au préfet maritime si vous m'avez menti.
- Je serai sage comme une image...
- C'est dans votre intérêt. » *Okay, il a eu le dernier mot. Tais-toi, Milena.*

« Lieutenant ? monte une voix du PC navigation..

- Oui.
- Venez voir... »

La voix de Dumoulin tremble. Il a furieusement envie d'une autre cigarette.

Le lieutenant Roussel délaisse la journaliste en lui décochant un dernier regard entendu et rejoint le PC navigation. Perché par-dessus de l'épaule du quartier-maître, il demande.

« Que se passe-t-il ?

- Regardez. L'index du marin indique le vraquier puis le navire en avarie. J'essaie de le contacter depuis dix minutes. Rien.
- Ils font le mort ?
- Aucune idée. La seule chose que je sais, c'est qu'ils n'ont pas dévié d'un pouce, et qu'ils risquent de se frôler. Je passe en zoom maximum. Si je prolonge le vecteur, ils vont se faire la bise au passage, précise-t-il en tirant une ligne sur l'écran pendant que sa cigarette, comprimée entre l'index et le majeur, crache un filet mince qui virevolte.
- Dans combien de temps ?
- Un gros quart d'heure. »

Le lieutenant Roussel fixe le moniteur. Une ride traverse son front dégagé, ramenant d'un centimètre sa coupe en brosse. Deux équipages aux abonnés absents. Pratiquement du jamais vu. Quel invraisemblable concours de circonstances a permis qu'un cargo aveugle fonce sur un pétrolier muet ? Il ne croit pas aux coïncidences. Depuis le temps qu'il opère dans la Marine, il a acquis la conviction qu'une grande catastrophe n'est jamais que la succession malheureuse de petites catastrophes. Certains appellent ça la loi des séries. Que penser d'autre de ces deux navires aphones, sans officier à la radio, se rapprochant sans rien remarquer d'insolite ? Il ne reste qu'un quart d'heure. Trop court pour toute intervention. Le timonier du Capten Daredo a-t-il conscience de la présence du Gendis ? Rien n'est moins sûr. Et si on se fie à la loi des séries, difficile d'être optimiste. Ses ordres claquent, brefs et précis.

« Bichon, demandez au COM de placer l'hélico et l'avion de patrouille en alerte. Dans quel port se situe la vedette SNSM de garde la plus proche ?

- À... Douarnenez, réplique le chef, le doigt braqué sur l'aimant d'une vedette. Sa garde a débuté hier à 8 h pour se terminer à 17 h cet après-midi. Nous disposons également d'une autre, plus petite, à Audierne.
- Capacité ?
- Six hommes, en plus de l'équipage.
- C'est trop peu. En contrepartie, ils pourront intervenir avec une heure d'avance sur celle de Douarnenez. Parfait. Place-les toutes les deux en alerte, qu'elles se tiennent prêtes à appareiller.
- Bien, Monsieur.
- Transmission, appelez-moi le COM. Faites le point avec le remorqueur de haute mer, nous aurons peut-être besoin de lui. Quartier-maître, réveillez-moi cet empoté, vrillez-lui les oreilles si nécessaire, il faut qu'il réponde, ordonne-t-il en désignant le carré du transporteur de vrac. Et éteignez-moi cette cigarette, pour l'amour de Dieu. »

Dumoulin écrase sa sèche d'un geste rageur et enfonce la touche du micro. Il reprend sa litanie : « Capten Daredo, Capten Daredo, ici le CROSS Corsen, de la Marine nationale française. Vous approchez d'un navire en avarie, veuillez modifier votre cap. Répondez, Capten Daredo, à vous ! » Sa voix monte du PC navigation, faisant écho à celle du seconde classe Dagorn qui, penché sur l'émetteur, tente vainement d'entrer en contact avec le Gendis. Il est trois heures du matin et Guy Dumoulin a vraiment très envie d'en griller une.

*Lundi 6 décembre 2004 – 2 h 28
Au large de l'île de Sein
Eaux territoriales françaises*

Écroulé de fatigue dans le siège du commandant, le second officier du Capten Daredo n'a pas conscience de la tragédie qui se trame. Il a pris son quart à dix heures du soir, après une escale chahutée à Anvers, où le vraquier n'est demeuré à quai que six courtes heures,

le temps de charger les seize mille tonnes de sucre. L'équipage a appareillé à la hâte pour ne pas rester bloqué dans un des bassins du port flamand jusqu'à la marée suivante. Le Capten Daredo a viré ouest-sud-ouest pour se glisser dans la caravane perpétuelle des porte-conteneurs géants, des cargos gavés de produits finis et des pétroliers à vide qui rejoignent les terminaux du Golfe Persique. Il a zigzagué entre les ferries bondés d'Anglais en manque de boissons et de cigarettes bon marché, les chalutiers aux filets traînantes auxquels elle doit céder la priorité – une aberration – et les plaisanciers belges dont les enfants répondent aux signes des matelots, se méprenant, motivant leur skipper du dimanche à serrer encore pour mieux les voir au lieu de s'éloigner comme l'exige la plus élémentaire prudence. La carence du troisième officier, cantonné dans sa cabine par la capitaine, a accru le stress généré par la traversée d'une Manche surpeuplée. L'officier de quart est vanné à la passerelle, à enchaîner le tour de son collègue après le sien. Vers minuit, il demande au marin qui l'assiste silencieusement de lui apporter une tasse de café, qui met plus de vingt minutes à arriver, à moitié renversée, mais dont l'odeur l'extirpe d'une molle rêverie. Pas assez : il lui faut près d'une demi-heure pour se rendre compte qu'il a quitté le rail d'Ouessant depuis longtemps. Il vire tardivement, luttant davantage contre le sommeil qui engourdit ses mouvements que contre la houle. Les minutes s'égrènent, pesantes, interminables. Les jambes écartées pour assurer ses appuis, les mains croisées dans le dos, le second officier se balance en cadence, montant sur la pointe des pieds à chaque vague, roulant sur les talons à chaque creux. Il sent la fatigue grignoter peu à peu son attention, son corps obéit avec une fraction de seconde de retard. Il se frotte les yeux et inspecte l'horizon étriqué par la couche nuageuse compacte qui couvre la surface de l'océan. La nébulosité s'élève à six sur un maximum de huit et l'arc de cercle de visibilité s'arrête brutalement un petit kilomètre devant la proue du vraquier. Le second officier du Capten Daredo regarde sa montre : 2 h 30, seulement ? Encore une heure et demie à tenir ! Dépité, il se masse la nuque et les épaules, jette longuement la tête en arrière puis reprend sa position de garde en ouvrant grand les paupières. Ses yeux brûlent. La fatigue, harassante. Le marin le quitte, se dirige vers les quartiers de l'équipage où il réveillera son remplaçant. Quelques instants plus tard, seul dans le large local, le second officier du Capten Daredo s'assied dans le fauteuil du commandant qui ne monte jamais à la passerelle durant la nuit et tolère qu'on occupe son trône, à condition que la place soit fraîche lorsqu'il prend possession de la barre pour une nouvelle journée, à 7 h tapantes. L'officier s'est installé pour soulager ses jambes raidies, convaincu de se relever dans une poignée de secondes. Plus lessivé qu'il ne veut l'admettre, il s'assoupit instantanément, laissant le vraquier continuer seul. L'horloge du bord indique 2 h 45. Il s'éveille en sursaut à 3 h 13, le bras secoué sans ménagement par le marin remplaçant. Ses yeux noirs braqués sur lui expriment une appréhension palpable, ses mouvements sont presque brutaux. Il lui fait mal. Le second met quelques secondes à reprendre le contrôle de lui-même. Sa vue se brouille, un vacarme ahurissant s'échappe des haut-parleurs. Le matelot tire sur sa manche d'une main, l'index opposé indiquant un point lumineux intermittent, droit devant eux, à

une dizaine de mètres au-dessus de la mer. À la radio, une voix autoritaire scande le nom du vraquier et lui donne des ordres en anglais avec un accent français prononcé : « Capten Daredo, Capten Daredo, ici le CROSS Corsen, de la Marine nationale française. Vous approchez d'un navire en avarie, virez. Répondez, Capten Daredo ! »

Au même instant, à la passerelle du Gendis, le commandant Vadim Grishenko s'empare des écouteurs et du micro. Les quatre mécaniciens du bord sont enfin parvenus à relancer le générateur de secours, quatre-vingts minutes après qu'il ait envoyé le message PANNE. La voix du seconde classe Dagorn monte : « Gendis de CROSS Corsen, Gendis de CROSS Corsen, répondez, à vous ! » Il perçoit nettement le soupir de soulagement de l'opérateur lorsqu'il réagit :

« CROSS Corsen, ici le commandant du Gendis.

- Content de vous entendre, commandant.
- Nous avons eu un problème avec les générateurs. Tout est rétabli maintenant. Veuillez annuler le précédent message d'alerte et le transformer en message sécurité. Nous avons la situation en main et nous apprêtons à virer au cap 357. »

Le Gendis reprend vie, son pouls s'accélère, il le sent vibrer sous ses pieds. Il lui faut quelques minutes avant de manœuvrer, mais le danger est écarté. Ç'aurait été trop bête de tout gâcher à quelques heures de navigation de son objectif. Les organes du colosse d'acier hoquettent, les cadrons électriques scintillent, les compartiments s'éclairent, les uns après les autres. Muni des écouteurs, Vadim Grishenko se dresse sur le siège, fixant la proue de son navire, deux cents mètres plus loin. Sur le gaillard d'avant, son second agite une lampe-tempête, imité par un marin que le bosco a posté à la poupe, derrière l'immense château blanc placardé du *No Smoking* obligatoire. Tous les projecteurs du bord s'allument simultanément, baignant le pont peint en rouge d'une clarté insoutenable pour les yeux accoutumés depuis plus d'une heure à l'obscurité. Depuis le début de l'avarie, toute l'attention des vingt-et-un marins du Gendis s'est focalisée sur l'urgence de la réparation. Le pétrolier a dérivé perpendiculairement aux vagues, dans l'axe de la rade de Brest, et manque de croiser la route d'un autre navire. Dans la salle des machines, en cuisine, à la dunette, les gorges se dénouent, les gars échangent des tapes amicales dans le dos, se félicitant de repartir. Le commandant Grishenko inspire profondément, détendu malgré la sirène du bord qui couvre la voix de l'opérateur du CROSS. Sa réverbération résonne encore dans ses oreilles lorsqu'il distingue le signal d'alarme du radar anticollision. Il fait concurrence à son interlocuteur qui hausse le ton, hurlant dans les écouteurs.

« Nous avons un écho radar à 700 mètres sur bâbord. Son timonier ne répond pas à nos sollicitations. Dégagez.

- Nous ne pouvons pas, rétorque Vadim Grishenko. Nous devons relancer les turbines, le gouvernail n'est pas en position. Appelez la salle des machines, qu'elles marchent en avant toutes dès que possible », crie-t-il à l'homme de quart assis derrière le volant qui, sur les supertankers, remplace depuis belle lurette la barre en chêne lustré.

De la passerelle, le commandant Grishenko et l'officier sentent monter l'angoisse, incapables de détacher leurs regards du vraquier dont ils viennent de remarquer les feux.

Sur le Capten Daredo, l'officier en second obéit aux injonctions du quartier-maître Dumoulin, cherchant des signaux de navigation, ne trouvant devant lui que la lampe-tempête agitée par le second du Gendis, sans en saisir la signification, l'esprit voilé par l'épuisement. Il court au radar bien trop tard, place les paumes de part et d'autre du cache conique, s'apprête à découvrir l'écho annoncé lorsque l'horizon s'illumine. Il lève les yeux au ralenti, sans trop oser regarder les guirlandes de Noël de deux cents mètres qui coupent sa route, à moins d'un demi mille nautique, le conviant au plus macabre des bals. En un éclair, il évalue la trajectoire du pétrolier, calcule un point de convergence dans le vide, se basant sur une vitesse normale alors que les hélices du Gendis commencent seulement à s'ébrouer dans les eaux de l'Atlantique. Sans perdre de temps, il vire sur tribord et réduit son allure, convaincu qu'il passera derrière le monstre d'acier dont le cri pénétrant ricoche sur l'océan. Il comprend rapidement que ça ne suffira pas. On ne brise pas comme ça l'erre d'un navire. On ne dérape pas dans l'eau comme on le ferait, frein à main tiré, avec une voiture de rallye. En mer, toute action, toute réaction requiert du temps. La minute constitue l'unité de base, pas la seconde. Or, des minutes, il ne lui en reste plus. Il déclenche l'alarme du bord alors que la proue du vraquier passe lentement en revue la superstructure du pétrolier, commençant par le bulbe d'étrave, la première citerne, la seconde, choisissant posément le futur point d'impact. Pétrifié, il jauge l'écueil que le Capten Daredo brave avec tant d'insouciance et sent le souffle de la mort glisser sur son cou détrempé. La masse du supertanker, affaissée par le poids du pétrole brut, n'en est que plus inquiétante. Il mesure près de trois cents mètres, son château exhibe dans la pénombre des projecteurs son envergure de cinquante mètres. En multipliant ces dimensions par la hauteur des cuves, quinze à dix-huit mètres, au bas mot, il s'affole en songeant que le Gendis est dix fois plus gros que le vraquier. Le commandant du Capten Daredo apparaît sur le pont, hirsute, incrédule, lorgnant la muraille noire qui arrive sur eux. C'est irrémisible. Trente secondes plus tard, l'étrave du Capten Daredo s'encastre dans la coque du pétrolier, crève le bordé de la citerne bâbord 4, fouille lentement les flancs du géant impassible. Sous le choc, les hommes du vraquier sont projetés contre les parois tels de vulgaires poupees de chiffon tandis que leur bateau boutoir déchire une brèche de vingt mètres de long dans un crissement suraigu d'ouvre-boîte. Les deux équipages distinguent la seconde secousse, sèche comme une allumette qu'on brise, assez violente pour ralentir nettement le Capten Daredo et faire perdre l'équilibre aux marins du Gendis. Le nez du cargo se relève sur bâbord pendant qu'il plie un couple d'entrecuve, une poutrelle métallique verticale qui entre dans la structure du pétrolier. Il attaque à présent la citerne suivante, remonte vers la poupe, groggy à la manière d'un boxeur dont le pif vient d'éclater suite à une claque monumentale. Le sillon s'arrête à soixante mètres du

commandant Grishenko qui assiste, impuissant, au carnage, refusant de croire l'image que ses yeux lui transmettent.

Puis le silence s'abat sur la scène, un silence absolu, sans rival, troublé seulement par le glouglou sirupeux du pétrole qui s'échappe des cuves. Emboités l'un dans l'autre, les deux navires expriment leur déconvenue, chacun à sa manière. Le vraquier halète, détourne le regard, tassé au pied de son adversaire, implorant son pardon. Stoïque, le Gendis frémit, trahissant à peine la douleur qui taraude son côté ouvert, perdant son précieux chargement. À la passerelle du Capten Daredo, le capitaine, le second officier et le matelot jetés à terre se relèvent, agrippent les mains courantes, les sièges, la barre. Eux aussi refusent de croire au spectacle qui s'offre à eux à travers les vitres poisseuses. Le nez du Capten Daredo s'est redressé et forme avec la ligne du pont principal un angle illogique. La pointe du vraquier plonge de dix mètres dans la coque du pétrolier. De leur point de vue, il semble saigner le supertanker, son museau maculé ruisselle de brut. Des dizaines de tonnes de pétrole giclient sur le pont, l'enfonçant dans la houle, résolues à le noyer pour le punir de sa désinvolture. Les dix-huit hommes d'équipage, à l'exception du troisième officier qui ronfle sur sa couchette, abruti par le calmant, jaillissent à l'air libre, fuyant les espaces clos de la carène et la menace qu'ils représentent. Ils observent le nez écrabouillé, sentent l'odeur écœurante du brut qui s'écrase devant eux, sentent le navire s'écraser de plus en plus sous la charge. La panique les paralyse.

« Capitaine, on va couler, s'écrie un des matelots sénégalais.

- Personne ne coulera pour l'instant, mais les risques augmenteront si on ne stoppe pas les machines tout de suite. On doit se dégager de ce cercueil d'acier qui ne demande qu'à exploser, rétorque le commandant en montrant du doigt le Gendis. Tout ceux qui ne sont pas indispensables à la manœuvre, aux pompes ! On doit éviter que l'eau touche la cargaison. Si elle s'humecte, on va se trouver avec un cargo transformé en pain de sucre flottant. Je préfère ne pas penser au poids qu'on prendrait... »

Sur le Gendis, le commandant Grishenko donne lui aussi ses ordres. Le supertanker prend doucement de la gîte, un degré tout au plus. Il faut en priorité rétablir l'équilibre et arrêter les hélices. Malgré le frein hydrodynamique créé par le vraquier, le flanc du pétrolier défile encore lentement devant le nez du Capten Daredo. Vadim Grishenko observe, pensif, sa cargaison s'échapper, décontenancé par les caprices d'un destin qui se joue de lui et de ses projets. Trente mètres plus bas, deux citernes ont été touchées, sur les dix-huit que compte le Gendis. Ce n'est pas dramatique. Le second choc, celui qui l'a déséquilibré, le tourmente davantage. Il signifie que la membrure du vaisseau a été mise à mal, comme en témoigne l'effondrement du pont. La fragile harmonie d'élasticité, assurée par la poutre principale sur toute sa longueur, et de rigidité, qui dépend des poutrelles qui rattachent la quille au pont, comme les anneaux d'un lombric, est rompue. Vadim Grishenko ne se pose qu'une seule question : jusqu'à quand le Gendis tiendra-t-il ? Si les dommages en restent là, il

pourra rejoindre un des ports adaptés à ses dimensions. Sans pessimisme excessif, il sait aussi que personne n'est en mesure de le lui garantir. Il déplace le levier du chadburn sur *À l'arrêt*. Par l'interphone, il contacte la salle des pompes, d'où Oleg Voronine, l'ingénieur cargaison, contrôle toutes les vannes du pétrolier, lui ordonnant de compenser la gîte. Sur le pont, Sergueï Sokolov, son second, revient à la timonerie par la passerelle suspendue à trois mètres de haut qui relie le château et le gaillard d'avant sur deux cents mètres. Il paraît minuscule, dans son ciré jaune, lorsqu'il longe la dépression de la structure. L'officier des transmissions établit le contact avec le vraquier. Son commandant, désolé, lui indique la manœuvre qu'il va tenter pour se dégager du Gendis sans occasionner de nouveaux dégâts. En raccrochant, Vadim Grishenko se dit que la journée a été suffisamment fertile en émotions. Comme si rien de pire ne pouvait arriver. Les événements vont lui donner tort.