

Le remorqueur

Il était né à Buenos Aires en 1957, pimpant et chamarré des brillantes couleurs qui font encore l'attrait du « caminito », quartier populaire des ouvriers du port, modestes bicoques de briques, de broc et de tôle ondulée, aux façades embellies de peinture à bateau.

Long de près de trente mètres, il avait l'étrave haute et fière, du genre à se moquer des vagues les plus puissantes et le plat-bord bas sur l'eau, dégagé de tout obstacle pouvant gêner la remorque principale, longue ligne de vie de plus de cinq cents mètres, reliant le remorqueur au remorqué.

Sa mise à l'eau s'était faite sur les flonflons rythmés du bandonéon, en parfaite harmonie avec la vocation du remorqueur, l'essentiel du tango tenant dans l'abrazo, c'est-à-dire la façon de se tenir embrassés avec son partenaire et d'évoluer à la fois en harmonie et avec énergie, personnalité et fantaisie, dans des pas changeants au gré de l'onde sonore ou marine.

Dans les entrailles de la bête on trouvait son cœur d'acier, un moteur Deutz Marine de huit cylindres en ligne de plus de mille chevaux. Les seize valves régulaient dans un désordre organisé l'entrée et la sortie du fluide vital, aux odeurs grasses et entêtantes de gasoil, tandis que les bielles géraient la pression sanguine acheminée jusqu'à l'hélice par l'arbre de transmission, tchouf-tchouf régulier qui faisait vibrer la carcasse à l'unisson.

Il avait ensuite rejoint sans encombre son port d'attache, Ushuaia. Ushuaia ! La ville la plus australe du monde. Terre de feu, terre de glace, terre de vent. Tous les éléments déchaînés, à la limite de l'Antarctique, du Cap Horn et des cinquantièmes hurlants. Mais le remorqueur n'en avait cure, il avait été conçu pour affronter le pire, conçu pour apporter le meilleur aux navires de tout bois et de tout acier croisant dans les parages, qu'il s'agisse de cargos balourds, de chalutiers ventrus ou de yachts effilés, quelque soit l'état des éléments.

Le remorqueur

Il s'était acquitté de sa tâche avec régularité pendant des années. Son quotidien consistait à guider les navires dans le canal de Beagle jusqu'au port d'Ushuaia. De temps à autre pourtant, des tâches plus exaltantes venaient agrémenter le quotidien, missions d'assistance en haute mer au large des nombreuses îles qui parsèment les côtes argentines et chiliennes entre le cinquante-quatrième et le cinquante-sixième degré de latitude sud.

C'est au cours d'une de ces missions, dans l'année de son trentième anniversaire, que le cours de la vie du remorqueur bascula soudain.

L'appel de détresse lui parvint au crépuscule d'une journée d'hiver, au mitan du mois de juillet le plus froid que l'on eu connu depuis des générations. Le cargo *Santa Cointa* avait heurté un iceberg et endommagé sa propulsion. Les vents violents et les icebergs venus du sud requerraient l'intervention d'urgence du remorqueur.

Il quitta le port d'Ushuaia et s'engagea avec détermination dans le canal de Murray pour gagner au plus vite le passage de Drake qui sépare le Cap Horn de l'Antarctique et faire la jonction avec le cargo en perdition.

Les rafales sifflaient de rage dans le fracas du tonnerre, les éclairs illuminaient les montagnes d'eau qui venaient s'écraser en avalanches d'écume sur le plat-bord pour retomber en cristaux de glace dans le froid polaire.

Après une nuit d'effort, la jonction fut enfin faite avec le *Santa Cointa*. Il fallut utiliser un lance-amarres pour faire passer l'aussière de la remorque d'un navire à l'autre. Encore fallut-il s'y reprendre à plusieurs reprises pour y parvenir tant la différence de tonnage des deux bâtiments les faisait danser sur des airs très différents.

Lorsqu'enfin la pomme de toulaine frappa le pont du cargo il fallut à ses marins quitter les abris et les prises de main auxquelles ils se cramponnaient pour attraper le cordage salvateur. Le premier à s'y risquer fut balayé par une lame

Le remorqueur

qui submergea un temps le pont pour l'emporter au-delà du plat-bord et le jeter dans l'océan glacial et démonté. Il disparut aussitôt des regards et des préoccupations de tous.

Un second marin s'élança, profitant du bref moment de répit entre deux vagues. Il se saisit de la touline et s'y cramponna avec l'énergie du désespoir lorsqu'il fut à son tour fauché par une déferlante. Il ne dû la vie sauve que grâce à un garde-corps qui lui brisa néanmoins les jambes. Tandis que deux marins emmenaient le blessé à l'abri, il n'en fallu pas moins de six autres et une heure d'efforts pour parvenir à faire franchir à la remorque les deux cent et quelques mètres qui séparaient les deux vaisseaux. Les mains bleuies par le froid et rougies par les gerçures, ils parvinrent enfin à fixer l'aussière sur une bitte d'amarrage.

Dans l'attente de ce dénouement, le remorqueur quant à lui exécutait une danse complexe pour maintenir un écart constant avec sa partenaire, malgré la force de la houle marine et la puissance du zéphyr aérien. Quand la remorque fut fixée, le véritable travail commença : En trente ans d'existence, la puissance du moteur Deutz était restée la même alors que dans le même temps le tonnage des cargos avait considérablement augmenté. Le *Santa Cointa* était un cargo polyvalent de cent soixante sept mètres de long, déplaçant ce jour-là à peine moins de vingt mille tonnes, aux confins des capacités du remorqueur.

Les deux vaisseaux se mirent d'abord en fuite, plein est, profitant du vent et du courant. Ils mirent ensuite le cap au nord-est, cinglant vers l'île Deceit, avant de prendre plein Nord vers le passage de Gorée, puis celui de Picton. Les choses sérieuses commencèrent alors avec l'entrée dans le canal de Beagle. En mettant la barre à l'ouest, le convoi s'opposa au vent comme au courant. Le passage le plus sérieux fut celui de l'île de Gable.

Séparée de l'île Navarino par le passage de MacKinlay, large d'à peine plus d'un kilomètre et d'une profondeur de trente mètres au plus, l'île Gable

Le remorqueur

représenta un véritable défi pour le remorqueur. Il dût mettre en œuvre toutes ses capacités techniques, notamment sa tuyère Kort orientable et son moteur réversible qui lui donnaient une manœuvrabilité incomparable, pour faire passer le cargo dans la tempête sans qu'il n'aille s'échouer sur les récifs.

En doublant le phare des éclaireurs le remorqueur se crut tiré d'affaire. La baie d'Ushuaia était en vue et le cargo pourrait enfin y trouver un abri au courant du canal ainsi qu'au vent pour prendre enfin le temps de panser ses blessures.

Après toutes ces heures à lutter contre le vent marin, c'est un vent de terre qui causa la perte du remorqueur. Le *Williwaw* surprit tout le monde, comme à sa sournoise habitude. Bien plus froid que le vent marin, le vent terrestre a dévalé les montagnes surplombant Ushuaïa sous le couvert du hurlement des cinquantièmes et s'est fracassé contre les deux navires. Avec sa prise au vent plus importante et son moteur à l'arrêt le cargo est immédiatement drossé vers la côte sud de la baie. Le remorqueur doit mobiliser toute sa puissance pour lutter contre l'inertie du mastodonte. Orienté nord-est, le moteur ouvert à plein régime, le sifflement du turbocompresseur surpasse celui du vent, la remorque tendue à la limite de la rupture, il se rapproche dangereusement de la côte. Heureusement son faible tirant d'eau, moins de quatre mètres, lui permet de le faire.

Le *Williwaw* s'arrête net. Emporté par toute la puissance de son moteur, le remorqueur tente de virer de bord, la barre à bâbord toute, mais rien n'y fait, il va se fracasser contre un brisant qui dépasse à peine des flots. Le cargo continue sur son erre, propulsé aussi par l'élasticité de l'aussière et se rapproche à son tour. Il mouille alors toutes ses ancres pour s'en servir de frein et finit à son tour par s'immobiliser, indemne.

Le lendemain, le remorqueur était las, là où l'avait laissé le *Williwaw*. De lourds nuages de traînes, gris encore de toute la colère accumulée la veille, paressaient au milieu d'éclaircies d'un azur pâle et incertain. La terre semblait

Le remorqueur

porter le deuil, drapée d'un linceul noir et comme couverte de suie, allégorie malheureuse de la terre de feu glacée. L'onde faisait repentance aussi, à peine parcourue de ridules, come vieillesse de la débauche nocturne. Au loin les montagnes, couronnées de blanc, semblaient être le trône du *Williwaw* vainqueur.

Il est bien loin, le temps des couleurs pimpantes. La coque est à l'unisson du navire, triste et défraîchie, décapée par l'usure des ans et des flots. Suprême et cruelle ironie, le remorqueur, qui a sauvé tant de navires du naufrage, est ceinturé de bouées, comme un nageur débutant.

Il ne prendra plus jamais de nouvelles du large et ne quittera plus ce brisant, à quelques brasses de la terre. Il est trop vieux, supplanté par plus jeune et plus fort que lui, il ne vaut même plus le matériel et les efforts qu'il faudrait pour le remettre à flots. En a-t-il seulement l'envie ?