



Le Mercator remis à neuf, notamment sa coque recouverte d'une peinture chargée d'éclats de verre. © RENÉ BRENY.

Le Mercator bientôt de retour

Après 18 mois de rénovation, le trois-mâts reviendra, fringant, à son port d'attache à Ostende.

REPORTAGE

Fringant, le fameux trois-mâts Mercator sera de retour à son port d'attache ostendais ce mercredi. Depuis fin septembre 2015, ce mythique navire-école avait pris ses quartiers à 6 km de là, dans le chantier naval IdP pour y être entièrement rénové.

Ce projet titanesque d'un montant de 3,4 millions d'euros débloqué par le gouvernement flamand, Piet Leeuwerc, du Vloot dab, l'a coordonné de A à Z. « Ce projet, c'est beaucoup d'émotions », et ce d'autant plus que la vieille dame cachait des maux plus graves que ceux diagnostiqués.

Et aux grands maux, les grands remèdes. Le premier se nomme « hydro-jetting » : pour détacher la peinture sans formation de poussières toxiques, de l'eau a été projetée sur la coque à une pression dantesque de... 3500 bars (soit 23 fois la pression d'un karcher).

Une fois déshabillée de sa robe blanche, la vieille dame s'est révélée tristement rousse. Couleur de rouille. Particulièrement à tribord. Lorsqu'elle était amarrée au dock, c'est en effet son côté droit qu'elle offrait au soleil de midi. « Cela favorise les bactéries qui mangent la peinture. Ensuite, le vent fort a entraîné la réaction en chaîne de la corrosion », explique-t-il.

Sans oublier l'effet dévastateur des 78 tonnes de rails de chemin de fer placés comme ballasts dans les cales du Mercator afin que celui-ci puisse passer sous le pont de Willebroek lors d'une escapade dans la capitale au siècle dernier. Ceux-ci laissés à bord depuis lors, la rouille a attaqué le fond du bateau.

Afin de cesser cette destruction de la coque, 21 tôles ont été remplacées et pas moins de 1.500 rivets ont dû être remis en place. Mais pas question de dépareiller l'ancêtre. Alors que la technique du rivetage employée en 1931, année de la construction du Mercator, est tombée aux oubliettes, un forgeron spécialisé dans les métaux à chaud a pu compter sur l'aide de son grand-père pour réapprendre le métier de jadis. De quoi rendre à la vieille dame ses atours de jeunesse.

Pour qu'elle soit éternelle, c'est de la peinture blanche pour brise-glace qui recouvre désormais ses flancs. Chargée d'éclats de verre, elle est une alliée de choc contre la corrosion. En effet, lors de son application, les lamelles de verre se disposent en un dédale impossible à pénétrer par la dangereuse vapeur d'eau transportant l'oxygène rongeur du fer contenu dans les métaux. « Avec une couche de 1,2 mm, c'est une protection gigantesque contre la corrosion », précise Piet Leeuwerc.

Quant à la mâture, un budget de 1,2 million d'euros lui a permis d'être rénovée entre 2008 et 2009. Si les trois mâts se dressent aujourd'hui fièrement au-dessus du pont remis à neuf, preuve que l'histoire finit bien, l'évocation d'un

épisode fait encore se serrer les estomacs.

Lors de son démantèlement, le mât d'artimon s'est brisé en deux sur le quai. « C'était un problème de fatigue sur les soudures. A la construction, en 1931, on commençait à peine à utiliser la technique de soudage, on n'en connaissait pas les limites, poursuit-il. Comme on ignorait la constitution des mâts, on les a passés aux rayons X. Sur les 140 m de soudures observées par radiographie, pas moins de 40 mètres ont dû être totalement refaites ! »

Une belle retraite

Les travaux de rénovation orchestrés sur le Mercator remplissent les conditions de la Charte de Barcelone. Qu'importe le matériau utilisé, l'aspect d'origine doit être préservé à tout prix. L'ancien gréement courant (cordage pour manœuvrer les voiles) en chanvre pourrissait vite : remplacé par des fibres synthétiques stabilisées contre les rayons UV, on n'y voit que du feu.

Les plafonds d'origine ont tous été démontés. Les meubles, dont l'arrière était rongé par l'humidité, ont été reconstruits à l'identique, avec la patine du temps en prime. Les radiateurs bouchés par la rouille, ont été remplacés par des confrères vintages. Seule touche contemporaine : cinq dessiccateurs d'air pour éviter la condensation sur les zones froides.

A l'avant du navire, la rénovation du carré des sous-officiers a demandé beaucoup d'efforts tant les dégâts aux parements muraux étaient importants. A terre, une trappe à deux volets. A l'intérieur, la garde-robe de la vieille dame. Soit ses 15 voiles, pour un total de 1.260 m² de voileure. Rebattront-elles un jour au vent ? Certainement pas.

De même que la possibilité que le Mercator aille taquiner un peu la mer, même au moteur, semble improbable. « Le Mercator a navigué l'équivalent de seize fois le tour du monde. Il a vécu des grosses mers. La fatigue des matériaux a fait son travail. Il a mérité une belle retraite », explique Piet Leeuwerc. Il sera à bord pour son dernier voyage. ■

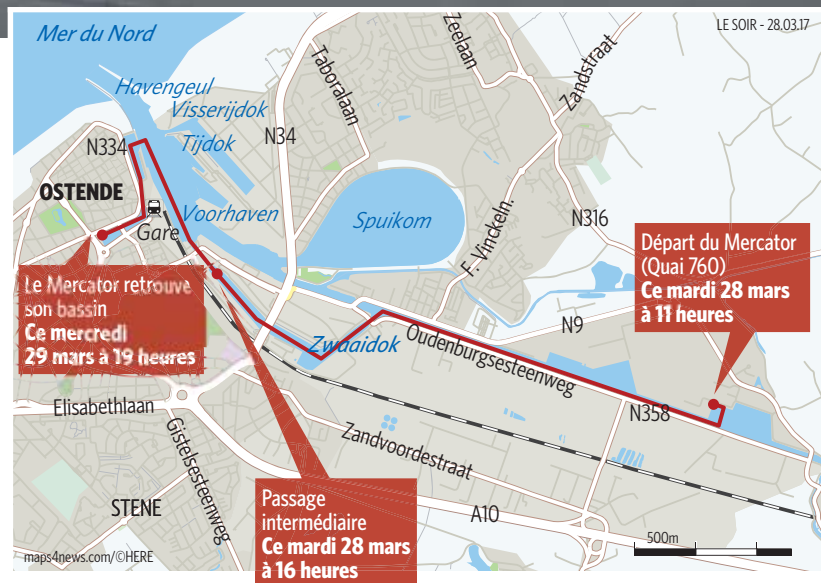
LAETITIA THEUNIS

HISTORIQUE

Conçu par Adrien de Gerlache

Le père du Mercator n'est autre qu'Adrien de Gerlache, le célèbre explorateur belge (1866-1934). Navire-école pour la Marine marchande, il a été spécifiquement conçu pour faire travailler constamment les apprentis marins : rien n'a été automatisé (cela renforce la difficulté de le ramener à son port d'attache). Avec 95 membres d'équipage, dont 45 cadets, il a parcouru l'équivalent de 16 fois le tour de la Terre. En 1936, c'est lui qui, depuis Molokai, ramène en Belgique la dépouille du père Damien. Atteignant la vitesse de 13 nœuds, il a participé et gagné plusieurs courses de vitesse de voiliers. Il a arrêté de chevaucher les flots en 1961.

L.T.H.



L'étrave et le beaupré du Mercator ne manquent pas d'allure. © R. BRENY.



Les équipes de remorquage de la Marine à l'œuvre. © R. BRENY.

VOYAGE

Un tirant d'eau exigeant des marées d'équinoxe

Long de 78 mètres. 1.020 tonnes à vide. Trois mâts si hauts qu'on s'en tord le cou. Avec un tirant d'eau de 4,1 mètres, le Mercator est un mastodonte. A tel point qu'il lui faut attendre les grandes marées d'équinoxe pour être capable de franchir les écluses des canaux. Soit deux fenêtres de quelques jours par an. Aussi, le Mercator a besoin d'un coefficient minimum de 52 pour effectuer sa périlleuse rentrée en marche arrière dans le bassin où il réside. Depuis dimanche et jusqu'à vendredi, le coefficient de marée est compris entre 54 et 56. Si le chiffre est bon, le vent pourrait toutefois jouer un vilain tour : il sera du sud-ouest. Soufflant de la terre, il va retarder l'arrivée de la marée. « A l'aller vers le chantier naval, on avait dû attendre plus d'1h30 car l'eau se faisait attendre. Or, c'est une course contre la montre », explique Piet Leeuwerc. Avec l'aide continue des deux remorqueurs Wesp et Mier de la Marine, le Mercator quittera le quai du chantier naval IdP ce mardi matin. L'un se placera à l'avant, pour le tracter ; l'autre à l'arrière pour l'empêcher d'aller trop vite. Après trois heures de navigation, il passera une nuit à Vlottedok pour la signature de son transfert de la Communauté flamande à la Ville d'Ostende. Mercredi matin, il s'en ira vers son repaire.

L.T.H.