

# LES GRANDS JEUX DE MA VIE

## LE LUDION II

ENTRE LES ÎLES CHAUSEY ET CANCALE

Mars- Avril- Mai 1958

Encore un chantier de mer sportif, mais dur, comme je les aime, car j'y trouve des sensations hors du commun.

Et heureux surtout, que la dangerosité sur un tel chantier, pour moi et pour les autres, de mon handicap de vision restreinte ait été oublié dans mon affectation.

Toujours pour l'étude géotechnique du Barrage d'Usine Marée Motrice pour la fermeture de la Baie du Mt. ST. MICHEL, interrompue par suite de la perte du Ludion I pendant la Campagne de Sondages de 1956. (J'étais en Algérie)

Le Ludion II est une tour à armature tubulaire de 40 mètres de haut pour des hauteurs de marnage de 13 à 14 mètres, avec comme lest à la base, une couronne formant socle et lest de stabilisation de 10 m. de diamètre avec caisson immergé ayant fonction de ballast. Celui-ci permettant la mise en flottaison de la Tour par un jaillissement bouillonnant du fond de la mer, puis se dandinant comme un ludion, son remorquage et sa mise place sur site, en remplissant de nouveau le caisson et de le voir s'enfoncer doucement sur les emplacements à étudier.

Au dernier étage, un compartiment / salle des machines avec groupe électrogène et compresseur d'air pour le gonflage du ballast.

Sur la plateforme supérieure 2 ateliers de sondage en opposition équipés pour forer en carottage continu jusqu'à 50 mètres de profondeur, à partir du fond marin.

Le travail s'effectuait par tous temps de jour comme de nuit par poste de 12h et ne s'interrompait que lorsqu'il y avait annonce d'un fort coup de vent.

C'était très dur car, exposé aux intempéries de pluies et de vents, comme sur terre d'ailleurs, mais, avec les aléas de la mer.

Un bateau de sécurité (en l'occurrence un chalutier désarmé) restait mouillé à une encablure et en aval du Ludion II selon le sens du courant. C'était un doris (l'embarcation légère des Terres Neuvas) qui assurait la navette de transport du personnel entre le Ludion et le chalutier.

Pour effectuer ces embarquements et débarquements, quelques fois scabreux à cause d'une houle plus ou moins forte, nous étions équipés d'un gilet de sauvetage avec sa petite bouteille d'air comprimé pour gonflage et sifflet d'appel et petite lampe de repérage, mais afin de ne pas user inconsidérément cette bouteille nous gonflions un peu le gilet à la bouche.

Et bien nous en a pris car lors d'une évacuation trop tardive à l'annonce par radio d'un fort coup de vent ce n'était plus, ni du clapot, ni de la houle, mais des lames biens formées de plus d' 1m de creux qui faisaient danser dangereusement le doris le drossant contre le Ludion. Certains n'ont pas voulu sauter dans le doris, je fus parmi les trois premiers qui se lancèrent, et il n'y en eu pas d'autre car une lame souleva le doris par l'arrière et engagea son étrave sous une barre transversale du Ludion retournant ainsi le doris et envoyant les trois embarqués à la « patouille ».

Et, nous voilà , alourdis par nos équipements de chantiers :- engoncés dans les vestes et pantalons cirés, bottes pleines d'eau, incapables de nager, nous débattant dans une eau froide ( à peine 10°puisque encore en mars ) oubliant de finir de gonfler le gilet avec la petite bouteille d'air comprimé, ce qui aurait permis une meilleure flottabilité, buvant la tasse dans ces vagues qui déferlaient sur nous : - toussant , crachant, ayant perdu tout réflexe, et partant à la dérive heureusement vers le chalutier dont les matelots nous recueillirent un à un.

Et moi, vexé de mon manque de réactivité, car lors de précédentes campagnes de mer, je fanfaronnais me prenant pour un bon nageur, m'étant entraîné à sauter tout équipé depuis la cale de Chausey et, sous l'eau enlever bottes et imperméables, sauf qu'il y a une sacré différence entre :

- exécuter cette opération par temps calme et en s'y préparant
- et en pleine mer agitée avec la surprise subite d'une eau glacée qui fait perdre ses moyens.

Mais quelle leçon sur la nécessité d'un entraînement !

Le reste de l'équipe fût récupéré par la baleinière que le chalutier avait mise à l'eau.

La relève de chaque poste se faisait par un bateau baliseur le «Roches Douvres » du Service des Phares et Balises mis à la disposition d'EDF pour nous servir de logement et cantine; il revenait sur la côte pour se mettre au mouillage dans la petite anse de Port Briac.

L'équipe du poste de jour dormait bien la nuit car tout était calme à bord, mais ceux du poste de nuit dormaient très mal car dans la journée l'équipage du baliseur vaquait à ses occupations d'entretien et réparations du bateau et des balises et bouées et cela résonnait terriblement dans la cale où était installé un dortoir : - nos têtes pensantes n'avaient pas réfléchies à cela.

Et au bout de quelques jours il fallût trouver des logements à terre.

Pour ma part je n'avais pas attendu le changement officiel et au bout de trois jours d'insomnies j'avais mis sac à terre pour prendre une chambre dans un tout petit hôtel restaurant situé sur la plage de Port Briac où je me faisais mettre à terre par le canott' du « Roches Douvres ».

En principe cet hôtel était fermé hors saison ne faisant restaurant que le week-end mais j'ai dû plaire à la Patronne (belle hispano/marocaine dont le mari naviguait sur les pétroliers) qui accepta de me prendre en demi-pension. Et j'y fus très très bien traité..... durant plusieurs semaines, jusqu'à ce que.... Solange (ma secrétaire préférée du KB) débarque pour quelques jours de congés sans crier gare et j'ai dû prendre illico un logement dans Cancale pour éviter tout esclandre de la part de ma volcanique Hôtesse.

Mais également pour ne pas que mes copains de l'Entreprise ne la rencontre au risque que cela ne remonte jusqu'au Patron dont c'était également la secrétaire préférée.

Mais cela a dû arriver car en débarquant un matin à Port Briac le Chef de Chantier

m'attendait sur la plage pour me dire d'appeler le Siège (non, pas la Direction Régionale du KB !)

Et là j'appris que j'avais été mis à disposition de la Direction Générale pour un poste à l'étranger en l'occurrence en Iran et que si j'étais d'accord de rejoindre Paris.

Bien sûr que j'ai été d'accord cette affectation étant inespérée et me faisait prendre un important virage dans l'évolution de ce que je pouvais commencer à appeler: « Ma carrière »

Et même si je me suis douté un peu, je n'ai pas trop cherché les raisons de cette affectation que je n'avais pas demandée.

J'ai donc regagné Paris ramenant Solange ravalant sa peine et son désarroi dans ma belle Dyna Panhard, abandonnant avec beaucoup de regrets ce chantier et surtout cette magnifique région dont j'ai toujours gardé une immense nostalgie et où je suis retourné maintes fois pour la faire connaître à tous ceux que j'aimais.

Ce fût mon dernier chantier de mer en temps qu'exécutant

Mais qu'est devenu le Méga projet de Barrage qui aurait fermé la Baie du Mt. SAINT MICHEL ?

Les études ont continué encore quelques années jusqu'à l'achèvement du Barrage de la Rance.

Les essais réalisés sur la grande maquette de St. Malo ont démontré que si l'on modifiait la configuration de la côte, l'amplitude des marées ne serait plus la même

Et puis la préférence a été donnée à l'énergie nucléaire, alors adieu à l'énergie marémotrice ...

**A SUIVRE**