

Partis de La Réunion, port de base du «Nivôse», les militaires vont fouiller un désert océanique de plus d'un million de kilomètres carrés pour y débusquer d'éventuels pêcheurs pirates. Une aiguille dans une botte de foin.



TEXTE DE DONATIEN GARNIER - PHOTOS DE HÉLÈNE DAVID / ARGOS

Traque dans les mers australes

Le «Nivôse», frégate de surveillance de la Marine nationale, chasse les pirates et les pêcheurs braconniers. GEO a accompagné l'équipage dans les eaux françaises de l'océan Indien. Un mois de vigilance intensive, où l'ennui est le pire ennemi du marin.



Les premiers albatros apparaissent à l'approche des quarantièmes rugissants

La tourelle du canon de 100 millimètres, à la proue du «Nivôse», pointe une mer très formée. A cette latitude extrême, redoutée de tous les marins, les vents de force 6 à 7 rendent la navigation périlleuse.



Le commandement maintient un rythme soutenu d'exercices pour éviter les coups de blues

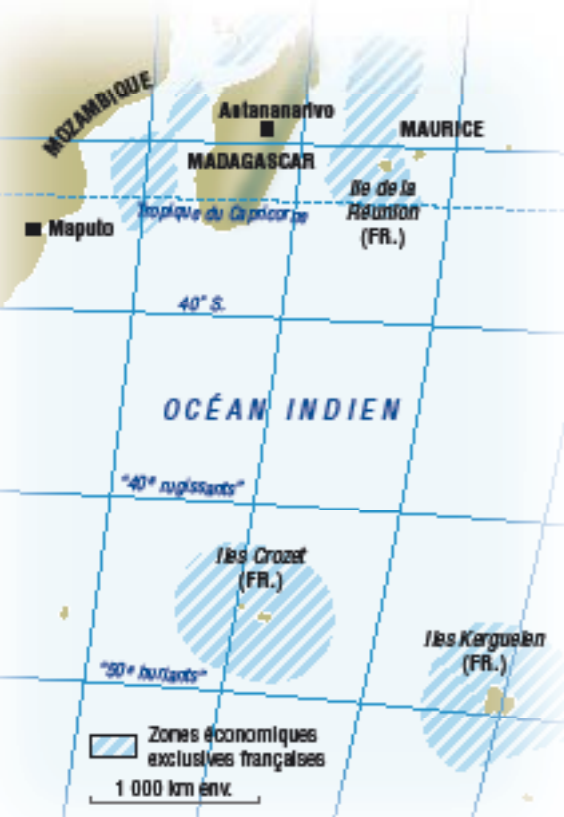
L'équipage redoute l'ennui depuis que la surveillance par satellite, mise en place en 2005, a éloigné les pirates de la zone. Pourtant, les quatre commandos s'entraînent constamment avec les volontaires de «l'équipe de visite», ceux qui les seconderont s'il faut aborder un bateau suspect.

L'escale aux îles Kerguelen n'accorde aux marins que deux petites heures de liberté

Alors que la frégate mouille dans la baie du Hopeful, ce petit groupe de marins arpente les rivages basaltiques de l'archipel avec une mission bien particulière : ils sont de corvée de moules, afin d'avitailier le navire.



Gris. Tout est gris: le ciel, la houle, le navire, son sillage cabossé. Avec 110 militaires à bord, le «Nivôse», frégate de surveillance de la Marine française, a quitté La Réunion depuis deux jours et fait route vers le Grand Sud. Cap au 280. Un cap qu'elle va conserver pendant dix jours avant d'atteindre sa zone d'opérations, un désert océanique de plus d'un million de kilomètres carrés, situé entre deux latitudes mythiques pour les marins: les quarantièmes rugissants et les cinquantièmes hurlants. Là, le «Nivôse» aura pour mission de traquer les pêcheurs pirates venus braconner dans les eaux territoriales françaises qui entourent les archipels de Crozet et des Kerguelen. Ces pilliers des mers se sont mis à pulluler dans les années 1990, quand la légine, gros poisson carnassier à l'allure peu engageante mais à la chair succulente, est devenue un mets à la mode au Japon et aux Etats-Unis. Vendu autour de 29,50 euros le kilo (contre 11 euros pour le saumon), une cargaison moyenne étant estimée à quel- ▶



A plus de 15000 km de la métropole, le «Nivôse» fait la police dans la zone économique exclusive qui entoure les Taaf (terres australes et antarctiques française).

Même par un vent de force 6, chacun continue de remplir sa mission

A l'extérieur, la mer est démontée. La serveuse du carré des sous-officiers, une volontaire réunionnaise, doit lutter contre les emardées du navire pour apporter les plateaux.



► que trois millions d'euros, cet «or blanc» a de quoi exciter l'appétit de pêcheurs peu scrupuleux. Afin de préserver cette ressource déjà considérablement fragilisée, seuls sept palan-griers français ont l'autorisation de pêcher dans cette zone économique exclusive (ZEE). Pourtant, une vingtaine de bateaux de pêche illicites ont été arraisonnés par la Marine nationale ces douze dernières années.

18h 10. «Briefing opérations en cafétéria !» Tous les haut-parleurs du bord lancent l'appel. A chaque grésillement précurseur d'une annonce, les marins se préparent instinctivement à l'action. La cafétéria se remplit en moins de cinq minutes. Matelots, sous-officiers (appelés ici officiers-mariniers) et officiers portent encore la tenue d'été, chemi-

Des cuisines à la passerelle, où le commandant tient ses briefings quotidiens, les marins sont constamment sur le qui-vive, prêts à réagir en cas d'alerte aux pêcheurs pirates.

sette, short et sandales, plus appropriée à la touffeur du golfe d'Aden qu'aux rafales glacées des Taaf (Terres australes et antarctiques françaises) : aux Kerguelen, dernière escale prévue au programme, la température moyenne annuelle tourne autour de 4,5 °C.

Cette nuit, Fanny Hopquin sera de quart pour assurer la «veille optique»

Les conversations cessent d'un coup et l'assemblée se lève comme un seul homme. «Asseyez-vous !» Le commandant Jean-Marc Le Quilliec, 41 ans, entre en trombe et se précipite vers sa chaise. «Nous ne devons pas sous-estimer l'adversaire. L'enjeu financier est tel qu'il sera prêt à tout pour déjouer notre vigilance. Nous devons peut-être intervenir dans des conditions de grand froid et de mer très forte.»

Après trois mois de navigation en Asie, où le «Nivôse» a joué les ambassades flottantes, puis un mois de lutte antipiraterie dans le golfe d'Aden, l'équipage est rodé. Mais dans le Grand Sud, chacun le sait, il faudra affronter un nouvel ennemi, aussi redoutable que les pirates somaliens : l'ennui. Car de-

puis l'arraisonnement de l'«Apache», un navire de pêche illicite battant pavillon hondurien, en 2004, c'est le calme plat dans la zone. La mise en place d'une surveillance satellitaire, il y a cinq ans, semble avoir éloigné les pirates des eaux territoriales françaises. Les marins du «Nivôse» voguent donc probablement vers un désert des Tartares. Jean-Marc Le Quilliec le sait : maintenir son équipage mobilisé ne sera pas une tâche facile. Il lui faudra trouver un équilibre entre autorité et confiance, densité de l'activité et soupapes de détente, routine et changements de rythme... Les marins l'attendent au tournant. Trop de pression ou de sanctions, trop peu d'imprévus et d'action, dégraderaient l'ambiance du bord aussi sûrement que le sel ronge l'acier.

Cette nuit, Fanny Hopquin, l'une des douze femmes du bord, sera de quart sur la «passerelle», la cabine vitrée surplombant le pont avant depuis laquelle le navire est dirigé. Sa mission : assurer la «veille optique», c'est-à-dire détecter les embarcations suspectes ou les obstacles flottants ayant échappé aux radars. En mer, l'œil humain de-



Certaines rencontres consolent de la routine

meure un outil précieux. A 25 ans, cette jeune femme fine comme une liane achève sa première année de mer. Fille de militaires, Fanny rêvait d'une carrière d'océanographe. Mais elle a lâché ses études et s'est tournée vers la Marine. L'océan, tout de même.

Le matin, dans les dortoirs, la musique aide à s'extraire du sommeil

Pour l'heure, elle voudrait se reposer avant son quart de nuit et, surtout, avant la mauvaise mer qui s'annonce. Elle sait qu'il en faudrait peu pour que le «Nivôse», du fait de sa prise au vent (trente-six mètres hors de l'eau) et de sa légèreté (deux mille huit cents tonnes, contre quarante mille pour le porte-avions Charles-de-Gaulle), soit transformé en shaker flottant. Le mal de mer point déjà. Une fatalité qu'elle partage stoïquement avec d'autres marins. «Au pire, ça durera une semaine», dit-elle en forçant un sourire avant de disparaître par une échelle métallique vers son «poste», la cabine de quinze mè-

tres carrés qu'elle partage avec trois autres femmes, dans une intimité toute relative. Mieux que les hommes de son grade en tout cas...

Les matelots, eux, s'entassent à dix-huit dans un dortoir, à raison de six lits superposés sur trois niveaux. Il est 7h45 et une voix lance dans l'obscurité : «C'est quoi ce truc déjà ?» «Noir Désir, non ?» répond une autre tandis que les néons s'allument. Tous les matins, c'est le même rituel : le chef de quart choisit trois morceaux, diffusés par les haut-parleurs juste avant le branle-bas. Les marins spéculent sur l'auteur de la programmation et commentent ses choix. Dans le dortoir comme dans les postes plus spacieux, partagés à deux ou à six par les officiers mariniers, ou dans les minuscules cabines individuelles des officiers (pas plus de huit mètres carrés), la musique aide chacun à s'extraire du sommeil. Yves Damay, le commissaire du bord, responsable de toute l'intendance, peine à émerger. La faute au «zérac», le créneau de quart

Les marins accostent aux îles Crozet. Protégées par décret depuis 1938, elles abritent quatre espèces de manchots, dont les manchots royaux.

de zéro à quatre heures – le pire –, dont il a écopé la nuit dernière : «Je n'arrive jamais à dormir avant ma prise de quart. Et je me rendors rarement. Mais à la longue, on s'y fait.»

Ce n'est pas l'avis d'Hakim Bouchayoua, matelot sur le pont d'envol de l'hélicoptère. Lui travaille rarement de nuit, mais le réveil n'en est pas moins douloureux. Sorti de sa couchette en même temps que les locataires des deux «niches» empilées au-dessus de la sienne, il se fraie un chemin jusqu'à son armoire et tente d'enfiler sa tenue sans emmêler ses gestes à ceux de ses voisins. A 24 ans, Hakim a déjà six ans de navigation derrière lui et «jouer les équilibristes» ne l'amuse plus : «On ►



La majorité de l'équipage ne sort jamais sur le pont

► est toujours les uns sur les autres, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Impossible de rester seul plus de dix minutes.» Le haut-parleur l'interrompt : « Cette nuit, nous avons passé les quarantièmes rugissants. » Une étape attendue. Pourtant, dans les coursives, les visages demeurent impassibles : ce n'est pas seulement le passage du légendaire parallèle que l'on attend mais la mer dantesque censée aller avec.

La voix poursuit : « Pour les activités de la journée, sport pour les commandos, tir au canon de vingt millimètres. » Dans les cuisines, l'annonce a mis les trois cuistots en effervescence. Comme tous les membres de l'équipage, ils exercent plusieurs fonctions à bord.

Dans les entrailles du bateau, l'enseigne de vaisseau Nicolas Hippert coordonne un exercice de sécurité depuis le Central opérations (CO) vêtu d'une combinaison antifeu.

Deux d'entre eux sont les tireurs attitrés des canons de vingt. Indifférents aux embardées du navire et aux effondrements métalliques qu'elles provoquent dans les placards, ils s'efforcent d'avancer au maximum la préparation du repas avant d'être appelés sur le pont. Jean-Sébastien Estella, 30 ans, visage maigre et mine préoccupée, s'active à la préparation des salades, des rôtis de porc en sauce et du gratin de chou-fleur, au menu du déjeuner. Fort de douze années d'expérience, il sait l'importance du repas : « C'est la ponctuation de la journée, le moment où l'on va pouvoir se détendre, s'asseoir, converser avec un camarade, prendre un peu de plaisir. Si les plats ne sont pas à la hauteur, l'ambiance s'en ressentira. »

Après une semaine de navigation, la frégate approche des îles Crozet. L'hélicoptère décolle pour repérer d'éventuels contrevenants. Sur le navire, dans l'obscurité du Central opérations (CO), cinq hommes suivent sa trace orange sur leurs radars. Ils font partie de la ma-

ajorité « aveugle » du bord : ceux qui ne sortent jamais sur le pont et pour qui l'océan est plus une sensation qu'un paysage. Comme les mécaniciens, les techniciens télécom ou informatique, les secrétaires ou les cuisiniers, les détecteurs du CO ne voient le jour que pour fumer une cigarette ou faire un peu de sport quand le temps le permet. Maigre bol d'air dans un quotidien éclairé au néon. Un confinement qui ne dérange pas Philippe Chaput, 29 ans. « On ne voit peut-être pas l'eau mais on est au cœur de l'action. Quand on est en opération dans des zones très passantes comme le golfe d'Aden, les instruments de détection clignotent en

La traditionnelle baguette du matin, comme la partie de poker du soir, ou la présence rassurante du médecin de bord permettent aux cent dix militaires de mieux supporter la promiscuité.



permanence, c'est spectaculaire ! » Mais l'océan est vide, survolé par quelques albatros invisibles au radar. Les seules informations qui parviennent au CO sont les rapports envoyés par le transmetteur de l'hélico. Laurent Guyot, le chef du service détection, tente de remotiver ses troupes : « Cette fois, ça va être bon. Je sens qu'ils vont nous trouver un client. » Un matelot se risque : « Vous-y croyez, patron ? » La réponse fuse : « Bien sûr que j'y crois, gamin ! Sinon, je ne serais pas là. » L'attente reprend. « Ils ont un écho sur leur radar. Allez, les gars ! »

Les hommes se préparent à dérouler les procédures qui mettront instantanément le navire en ébullition : interruption immédiate des exercices, changement de route et d'allure, échanges de renseignements avec l'état-major, équipement des cinq commandos embarqués pour la mission et des membres de l'équipe de visite (disséminés dans les différents services du bord) qu'ils encadrent, préparation du hors-bord, briefings, prise de contact radio avec le navire... Fausse alerte, c'était un « rat bleu », dans le jargon militai- ►

Un bâtiment équipé pour lutter contre la piraterie

C'est l'une des 6 frégates de surveillance que la France a mis en service entre 1992 et 1994. Toutes portent le nom d'un mois du calendrier révolutionnaire. Le « Nivôse » est la 3^e, après le « Floréal » et le « Prairial », et avant le « Ventôse », le « Vendémiaire » et le « Germinal ».

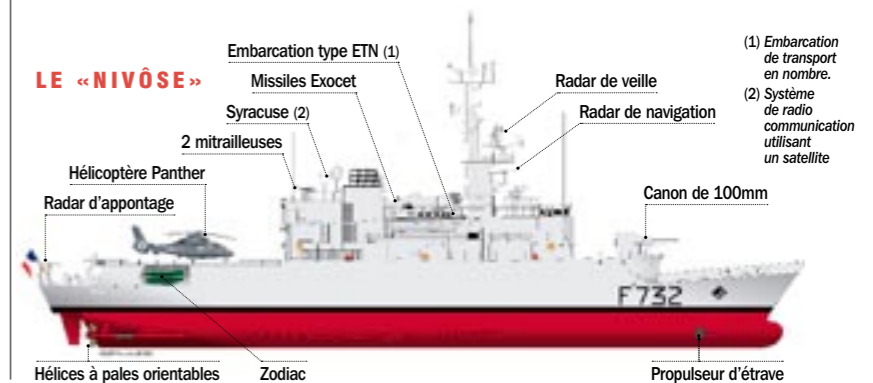
- **Missions** : faire respecter le droit de la France outre-mer, qui couvre une zone économique exclusi-

ve (ZEE) de 11 millions de km² (20 fois la France). Traque des pirates, des pêcheurs illégaux, sauvetages, représentation diplomatique de la France.

- **Dimensions** : 93,50 m de long, 14 m de large, 4,40 m de tirant d'eau.
- **Poids** : 2800 t.
- **Vitesse maximale** : 20 nœuds.
- **Equipage** : 11 officiers, 36 officiers mariners

(sous-officiers), 42 quartiers-maîtres et matelots. 12 femmes et 98 hommes.

- **Armement** : un hélicoptère Panther, un canon 100 mm, deux missiles mer-mer.
- **Faits d'armes** : en mai 2009, après l'opération en mers australes, l'équipage a interpellé 25 pirates au large de Mogadiscio.





Les commandos s'entraînent dans une eau à 5 °C

► re, un écho radar ne correspondant à aucun objet flottant ou volant. Fantôme familier. La tension baisse d'un cran mais la mission du CO se poursuit. Il faut accompagner le retour de l'hélicoptère jusqu'au «Nivôse».

Enfin, tout s'accélère, le «Banzare», palangrier uruguayen, a été repéré

Dehors, le vent a forcé et la mer s'est creusée. Au centre de la plateforme, le «chien jaune», l'homme chargé de guider le pilote, s'inquiète : «L'appontage va être tendu, est-ce qu'on ne peut pas améliorer le cap ?» demande-t-il par radio. Les «pompiers lourds», qui patientent depuis une heure, frigorifiés dans leur combinaison ignifugée, lance d'incendie en main, râlent : «Les pilotes ne connaissent pas leur chance. Eux, au moins, peuvent quitter le bateau.» Après huit jours de mer et d'exercices, de traques inutiles et de promiscuité, la nécessité de mettre un peu d'espace entre soi et la tôle grise du navire se fait sentir. Ce soir, si tout va bien, on sera

à Crozet. Et, avec un peu de chance, la météo permettra de débarquer.

Noyée sous la pluie et battue par la tempête, l'île était hier invisible. Mais ce matin, le vent a molli et le crachin laisse entrevoir un paysage désolé : manteau d'herbe et de sphaignes crevé, ici et là, par le roc et la falaise. Les premiers hommes sont déjà à terre. Ambiance colonie de vacances, pour deux heures. Vite, s'approcher de la grande manchotière. Vite, photographier les éléphants de mer, acheter un timbre rare au bureau de poste, échanger des impressions de solitude avec l'un des trente résidents de la base Alfred-Faure. Et puis goûter l'étrangeté du silence, l'insouciance. C'est fini.

Le lendemain, tout s'accélère : le «Nivôse» se met en chasse pour de bon. Le «Banzare», un palangrier uruguayen, a été repéré, faisant route vers Durban. La mer est très formée, le coup de vent, imminent. Les commandos sont enfin dans leur élément : l'adrénaline. En vain. Les cales sont bien remplies de

Au large des Kerguelen, où le bateau fait escale après 18 jours de mer, ces plongeurs n'ont pas attendu le lever du soleil pour piquer une tête.

légères mais le bateau est en règle. Le soir, dans l'ambiance feutrée du carré des officiers, le commissaire Yves Damay raconte l'accueil un brin matois du patron, le drapeau de pirate en fond d'écran sur son ordinateur, les bondieuseries dans la passerelle... A la cafétéria, des matelots eux, s'efforçant de couvrir les explosions d'un film d'action, évoquent l'épuisement des marins uruguayens au terme de trois mois de campagne de pêche. Plus loin, dans le brouhaha du carré des officiers marinières, on raconte comment l'un d'eux s'est démis l'épaule en attrapant l'échelle de corde du palangrier secoué par la mer démontée : les ordres ont-ils été correctement donnés ? ►



La météo coriace stimule les pilotes du Panther

► Debout devant la machine à café, Laurent Sarigarabedian, électricien en chef, savoure l'ambiance. Président du carré des officiers marins, il est responsable de l'organisation des petits à-côtés (apéros, repas d'anniversaire, visites guidées aux escales...). A 48 ans, dont vingt-huit de navigation, il fait partie des vétérans. «Au départ, j'avais signé pour cinq ans. Je me disais : tu te feras, tu fais des voyages que tu ne pourras jamais te payer autrement, et puis tu t'en vas. Mais j'y ai pris goût.» Au fil des ans, sa passion s'est même affirmée : «La forte solidarité qui nous lie dans cette vie en vase clos, c'est unique.» Naviguer est devenu sa raison de vivre. «J'ai été marié, mais ça s'est terminé au bout de sept ans. Pendant cette période, je n'ai vu ma femme que six mois.» Indécis, il jette un œil à la salle à manger où un tapis de poker a remplacé les assiettes, puis au petit salon où passe un vieil épisode de «Dr. House». Le haut-parleur met fin à son hésitation : «Le maître principal Lau-

rent Sarigarabedian est demandé au PC-mess.» L'électricien reçoit l'information sans ciller et se dirige vers la salle de contrôle des machines pour résoudre une avarie. L'affaire de quelques minutes ou d'une nuit entière, selon la gravité du problème.

Au dix-huitième jour de navigation, à dix heures, le «Nivôse» mouille aux Kerguelen, sa dernière escale. Après un arrêt à Port-aux-Français où est installée une base scientifique, le navire a jeté l'ancre dans la baie du Hopeful, complètement déserte. L'équipe qui a conduit la manœuvre peut enfin porter un regard dégagé de toute obligation technique sur le paysage. Il serait terrifiant et lugubre dans les conditions météo habituelles mais cette fois, le soleil a choisi de briller. Le fjord révèle la splendeur de ses falaises de basalte, innervées de lichens fluorescents et tapissées de landes rousses.

D'ici à une heure, l'équipage pourra descendre à terre par petits groupes. Deux heures chacun, comme à Crozet.

Quand les vents le permettent, l'hélicoptère Panther décolle du pont arrière. Les pilotes apprécient cette zone soumise à de gros coups de vent.

La brièveté du débarquement n'entame pas l'enthousiasme du cuisinier Jean-Sébastien Estella : «On n'est pas des millions à avoir posé le pied ici. C'est une chance. Un jour, je serai heureux de pouvoir raconter ça à mes enfants.» L'euphorie du cuisinier reflète le sentiment général. La patrouille aux Kerguelen est un événement. Une ambition qu'on se donne pour décrocher une bonne place au classement des écoles, un détour de carrière qu'on se promet. Et pour ces marins collectionneurs de caps, de détroits et d'archipels lointains, cette mission du bout du monde gardera la saveur du privilège. ■

Donatien Garnier



Retrouvez la chronique «Planète GEO» sur France Info.