

# LE VAISSEAU FANTÔME



Cet article relate un événement dramatique qui s'est produit, en décembre 1990, dans l'Océan indien austral. Le titre lui-même pourrait faire penser à l'œuvre musicale de Richard Wagner. Mais il n'en est rien. Et pourtant, l'atmosphère restera pesante...

**J**e quittais la Réunion à bord du navire ravitailleur des bases australes : le "Marion Dufresne". Les bases à ravitailler ainsi que les mouvements de leurs personnels s'inscriront dans le traditionnel circuit : Iles Crozet, Iles Kerguelen, Île Amsterdam. Pour l'heure, la chaleur est bien présente (32° C). Après une petite semaine de voyage, le bateau est maintenant en vue de Port-aux-Français où il sera accueilli par un grain neigeux (3° C). La plupart des hivernants y sont pourtant en bras de chemise !

Charles-Gilles Testa<sup>1</sup> m'accueille, mais il faut embarquer, tous les deux, pour le retour vers la Réunion.

## Le 22 décembre 1990

La navigation s'effectue sans histoires depuis 5 jours. Les 40e rugissants ont été franchis mais la Réunion est encore très éloignée. Au cours d'un après-midi plutôt tranquille, le commandant fit savoir à tous les membres d'équipage ainsi qu'à tous les passagers du *Marion Dufresne* que le navire modifierait quelque peu sa trajectoire du retour pour porter secours à un chalutier taïwanais. Le CROSS de Perth (Australie occidentale) venait en effet de lui signaler l'étrange silence de ce navire pêcheur de thons qui ne répondait plus depuis une semaine aux divers contacts radios. Quelle était donc la raison majeure de son mutisme ? Il ne fallait pas perdre de temps.

Alors, cap à l'Est, vitesse 18 nœuds, au lieu des 12 habituels. Pour occuper mon temps, je fixe attentivement l'écran du radar de bord où deux points lumineux finissent peu à peu par y être discernables. C'est curieux ! Pourquoi deux points alors que l'on recherche un seul navire ? Il y aurait donc deux navires ?

La nuit est presque là. Il est bientôt 21 h et nous arrivons en vue de deux chalutiers dont l'un, tous feux éteints, dérive vers l'Est, emporté par une puissante houle. On ne distingue que sa silhouette dans la nuit noire. Aucune présence humaine n'est visible à son bord. Le site est sombre, vraiment lugubre. Mais il existe un second chalutier, bien éclairé, lui, qui semble suivre le navire fantôme à quelques encablures. Nous apprendrons qu'il appartient à la même flottille de pêche taïwanaise et qu'il surveille attentivement les errements du bateau dérivant.

Le commandant du *Marion Dufresne* décide de mettre une vedette à la mer pour aller explorer le chalutier dérivant. Il confie cette manœuvre à son second qui sera accompagné de quelques militaires des missions (dont le futur chef de l'Île Amsterdam qui est officier de commando).

La vedette s'approche dans la nuit noire du chalutier dérivant et en fait plusieurs fois le tour. Enfin, deux hommes se présentent sur son pont : ce sont des pêcheurs taïwanais

qui sont ramenés sur le *Marion Dufresne*. Puis, la vedette retourne sur le chalutier dérivant qui semble maintenant totalement désert. Deux hommes remontent à bord et découvrent un homme sérieusement blessé à une jambe et entièrement ligoté avec des chaînes : c'est un Philippin qui sera également ramené sur notre navire.

En poursuivant l'exploration du chalutier, ils découvrent, dans la chambre froide, neuf cadavres alignés près des thons. Ces hommes ont été tués au couteau de pêcheur. Nous apprendrons par la suite qu'il s'agit également de Philippins.

Le bateau n'était pas en panne, seul son réservoir journalier était vide. Le drame s'est joué autrement ! Après discussions avec notre commandant, il s'avère que les dix Philippins avaient été engagés de force auprès des armateurs taiwanais, au titre d'une peine de substitution à la place de la prison ; en quelque sorte, leur gouvernement les louait aux armateurs taiwanais.

Mais à bord, ils sont soumis à des brimades quotidiennes. Un jour, un Philippin ne supporte plus ces vexations et poignarde un membre d'équipage avec son couteau de pêcheur, ce qui déclenche aussitôt une mutinerie vengeresse. Tout l'équipage taiwanais sera tué et passé par dessus bord. Il ne restera finalement que deux pêcheurs taiwanais vivants, ainsi que les pêcheurs philippins quasiment congelés.

Ces derniers n'étaient pas des marins professionnels, ils ne savaient pas faire fonctionner un tel chalutier qui tombe vite en panne sèche. Nouvelle bagarre : les taiwanais restant reprennent le dessus et tuent les Philippins -sauf un- qui servira de preuve pour montrer qu'ils n'étaient pas des mutins. Dans tous les cas, ils risqueraient tous la peine de mort dans leurs pays.

Il y a donc trois passagers supplémentaires à bord de notre navire : un Philippin sérieusement blessé à une jambe et deux Taiwanais. Le chalutier dérivant est maintenant abandonné (il sera récupéré par l'armateur).

Que faire à présent de ces trois hommes (qui sont tout de même des assassins) ? Le commandant décide de les mettre aux arrêts dans deux cabines différentes presque en fond de cale, sans hublots, le Philippin étant évidemment séparé des deux Taiwanais. Il est également décidé qu'un tour de garde des prisonniers sera organisé toutes les deux heures, 24 h sur 24, par groupes de deux personnes.

Nous appareillons pour desservir l'île Amsterdam où nous devons rester deux jours. Je partage la même cabine que mon collègue Testa et, par prudence, nous fermerons la porte à double tour durant la nuit ! À l'aube (du 23 décembre sans doute), nous arrivons en vue de cette île. Le Philippin est débarqué par l'hélicoptère de bord pour être opéré sur la base Martin de Viviers.

Puis, la relève s'effectue, non sans avoir ingurgité des tas de langoustes (cette île en est un important gisement) ainsi que des pièces de bœufs...

## Le 25 décembre 1990

Pour le soir de Noël, Testa et moi réveillonnons durant deux heures en compagnie de nos prisonniers dans la coursive qui juxtapose leurs cabines sans hublots sous la ligne de flottaison.

## Le 26 décembre 1990

Testa est chargé de la promenade sur le pont de l'un des Taiwanais. Ce qui est frappant chez nos trois prisonniers, c'est leur jeunesse, à peine 20 ans. Manifestement, ils semblent terrorisés. Nous nous sommes efforcés de leur faire comprendre que la France n'expulse plus, depuis 1982, vers les pays qui appliquent la peine de mort. Mais ils savent qu'ils ne reverront plus jamais leur pays.

À noter que, en redescendant vers les geôles de fond de cale, Testa a failli commettre une méprise en dirigeant son Taiwanais tout droit vers le Philippin. Par chance, le commandant passait par là et a pu rectifier la situation.

## Le 28 décembre 1990

Après quatre jours de navigation, La Réunion est atteinte en fin d'après-midi. Au port, deux cars de CRS et toute la presse locale sont là pour accueillir ces trois malheureux qui seront conduits directement en prison. Quelques mois plus tard, ils seront jugés, condamnés à une peine de principe, et expulsés vers l'île Maurice.

Ainsi a pris fin ce qui, pour nous, a été une réelle aventure : la découverte et la gestion, en pleine mer, des conséquences d'une rébellion maritime qui avait bien mal tourné ! 🌈

SERGE AUZENEAU

avec l'aimable collaboration de CHARLES-GILLES TESTA

(1) *Au cours d'une mission que j'effectuais dans la dernière décennie de 1990 dans les stations météo des TAAF (Terres Australes et Antarctiques Françaises), je fis la connaissance de Charles-Gilles Testa, alors chef de la station de Port-aux-Français (Archipel des Iles Kerguelen). Il venait de terminer sa campagne annuelle. Charles-Gilles Testa est un habitué de ces contrées australes. Il exercera par ailleurs, en 1996, les fonctions de chef de district en Terre Adélie (Antarctique), sur la base Dumont d'Urville. Je le remercie bien chaleureusement ici pour m'avoir communiqué ses notes personnelles de voyage sur cette traversée. Celles-ci viennent compléter largement les quelques souvenirs qui me restent de cette histoire peu banale.*