

## La mer, lieu de tous les dangers

Aux problèmes mécaniques s'ajoutaient d'autres types de problèmes, parmi lesquels les attaques de pirates. Comme cette fois, sur le « La Frenais », en rade d'Abidjan. Situé dans la lagune, le port était accessible par le canal de Vridi, sur un côté duquel s'était établi tout un village d'immigrés venus de pays voisins, et notamment du Ghana. Une sorte de zone de « non-droit » regorgeant de pirates, où la police ivoirienne n'osait même pas s'aventurer. Nous étions au mouillage et je dormais quand, à deux heures du matin, le premier lieutenant m'appela : « *Tonton*<sup>16</sup>, je vois des gens à l'avant du bateau ! ». Je montai et vis effectivement deux pirogues le long du bord et un certain nombre d'individus en train de vider le gaillard d'avant dans lequel on rangeait tout un tas de choses (peintures, aussières, échelles de pilote, etc.). On réveilla le Bosco et les matelots pour envoyer une équipe, avant de constater que les pirates étaient armés et plus nombreux que nous. Au cas où ils essaieraient d'aller à l'arrière et de nous attaquer, on mit le collecteur d'incendie sous pression. Par radio, je contactai le port d'Abidjan, mais n'ayant pas assez de personnel la nuit, il fallut attendre deux heures avant qu'il puisse armer une embarcation. Les pirates eurent donc le temps de tout vider. Les policiers

---

<sup>16</sup> Surnom donné aux commandants par les officiers les connaissant bien. Les gens de terre les surnomment quant à eux « le pacha ».

réussirent à rattraper l'une des deux pirogues, mais comme ils n'avaient qu'une seule embarcation, ils durent laisser filer l'autre. Ils ne purent récupérer les armes, les pirates ayant eu le temps de les jeter à l'eau avant de se faire prendre, mais beaucoup de matériel put être sauvé et les pirates arrêtés furent envoyés en prison. Je débarquai le surlendemain pour avoir le temps de faire valider mon rapport de mer au consulat de France. Je me rendis ensuite au tribunal. Ce dernier exigeant de récupérer les armes dans le canal de Vridi, je dus partir avec mon agent jusqu'à Port-Bouët en quête de plongeurs.

L'Indonésie aussi était un secteur infesté de pirates. Quand on s'arrêtait à Singapour pour mazouter, l'agent nous donnait un fascicule recensant toutes les attaques de pirates déclarées à la police et aux assurances : il y en avait 400 à 450 par an. Elles n'avaient pas lieu quand les bateaux étaient au mouillage ou au port, mais en mer et, en général, la nuit. Les pirates arrivaient sur des navettes très rapides par l'arrière du bateau, au niveau du sillage, pile dans l'angle mort du radar. L'un d'eux jetait un grapin, montait à la corde avant d'installer une échelle de pilote pour ses comparses (trois ou quatre). Une fois tous à bord, ils réclamaient que le commandant ouvre son coffre pour y récupérer l'argent liquide. Tout cela allait très vite, une heure ou deux tout au plus. Plus rarement, les bateaux étaient enlevés. L'équipage était enfermé dans une cabine ou un local. Les pirates laissaient le bateau s'échouer et pillaient tout ce qui les intéressait. Il est arrivé aussi que l'équipage soit tué.

Pour se défendre, la seule solution était de mettre deux matelots de quart à l'arrière avec le collecteur d'incendie allumé. Une fois en marche, celui-ci permettait de refouler les assaillants, c'était très efficace. Je n'eus jamais à m'en servir, mais un collègue dut le faire sur le « La Richardais ».

Pour lutter contre ce fléau, des brigades antipirates équipées de vedettes rapides et puissamment armées furent bien constituées à Singapour et en Malaisie, mais s'étant rapidement aperçues de leur intérêt à pirater elles-mêmes plutôt qu'à arrêter les pirates et à devoir rendre le butin, elles s'avèrent contre-productives. Comme quoi, il n'y a pas que les tempêtes qui sont dangereuses en mer !

## **Face aux éléments**

En août 1992, je dus faire face à l'ouragan Andrew, qui fut l'un des plus destructeurs aux États-Unis. J'avais embarqué sur le « Cetra Lyra » pendant sa remontée du Mississippi, de La Nouvelle Orléans vers Bâton-Rouge. Là, nous chargeâmes du charbon et apprîmes qu'un grand ouragan était prévu dans la zone. L'agent et les autorités portuaires me demandèrent de ne pas laisser le bateau à quai : ce dernier étant en bois, il risquait en effet d'être arraché avec le vent. On mouilla donc sur les deux ancras au milieu du Mississippi. Ce fut une aventure un peu effrayante ! Il y eut des vents de plus de 200 km/h pendant toute la journée. Afin de soulager les chaînes d'ancre, je fus obligé d'utiliser la machine

à petite puissance pendant plus de douze heures. À un moment, j'eus très peur, car le bateau ne tenait pas en place. Il tournait et se rapprochait de la berge où se trouvaient des chalands chargés de carburant. On se rapprocha à quatre ou cinq mètres d'eux et je craignis vraiment de les percuter et de voir se répandre leur chargement dans le fleuve. Je restai tout le temps à la passerelle en utilisant la machine et le gouvernail pour essayer de garder le bateau dans une position à peu près convenable. Par chance, le bateau étant chargé, il eut moins de prise au vent. Finalement, tout se passa bien. Une fois l'ouragan passé, il fallut redescendre le Mississippi, mais on ne put le faire que de jour, car il n'y avait plus d'électricité, tous les feux de navigation sur les rives étant éteints. Comme notre moteur avait tourné longtemps à faible puissance, on rencontra aussi quelques problèmes à la machine. On mit deux jours (au lieu d'un) pour redescendre le fleuve. À l'approche de la Nouvelle Orléans, on eut une panne de moteur : on cassa un tuyau d'eau de refroidissement, sûrement à cause des vibrations pendant la tempête. L'eau de refroidissement se répandit dans la machine et on dut s'arrêter. Par chance, cela intervint pile au moment où le pilote proposa de mouiller. On put donc couper le moteur rapidement sans trop de dégât et profiter de la nuit pour réparer. Le lendemain, on poursuivit la descente du Mississippi. Il y avait des dégâts extraordinaires à terre et plein de petits bateaux projetés à des centaines de mètres de leurs lieux d'amarrage. À bord, nous n'eûmes pas trop de dégâts, mais je dois dire que cette aventure me marqua !