

17. A bord de l'*Astrolabe* dans l'archipel des Kerguelen et à l'Île Amsterdam

BENJAMIN DECOIN, DU *Figaro Magazine*

Benjamin Decoin partage avec nous de superbes images de son embarquement à bord de l'Astrolabe, pour une mission TAAF de desserte de Kerguelen, Amsterdam et Saint-Paul.

L'aiguille de l'anémomètre a caressé les soixante-cinq nœuds. La mer fume et sur ses crêtes hurlent des chevaux d'écume. Des déferlantes nous avalent, elles ouvrent des mâchoires bleu nuit au fond desquelles le vent sculpte des filets de salive, au fond desquelles disparaissent et renaissent les albatros. L'*Astrolabe* roule et s'ébroue. La proue claque, la coque frissonne. Sous un grain se dessinent les falaises de la France australe.

Six jours plus tôt, mardi 30 avril. Port des Galets, la Réunion. Le chauffeur de taxi est un peu perdu, il hésite. J'insiste : une coque rouge flamboyante ça doit se voir de loin. Sans parler du nid de pie qui culmine à une trentaine de mètres. Quelques détours encore et un mât blanc hérissé d'antennes émerge. Voilà, c'est lui ! Le cul un peu bas et les épaules carrées, la robe rouge vif de ceux qui lèchent la glace.

Du nom des bateaux comme de celui des hommes. Certains évoquent le rêve et l'aventure. L'envie d'un peu plus loin, d'un peu plus sud. Cet *Astrolabe* est le 4^{ème} du nom. Le nom d'un navire de Lapérouse, envoyé par Louis XVI à la découverte des océans et dont on n'eut plus de nouvelles. C'était celui de Dumont d'Urville qui découvrit à son bord la terre Adélie – ainsi qu'il nommera l'Antarctique d'après le prénom de sa femme Adèle. 1985, enfin, le troisième *Astrolabe*. Pendant 30 ans, celui-ci dessert la base antarctique française. Véritable 4x4 des mers, le bateau forge sa légende au cours de traversées et d'aventures mémorables. Sans quille et à faible tirant d'eau, il prend aussi rapidement le surnom de gastrolabe. Las, il se fait vieux. Le remettre aux nouvelles normes polaires serait un gouffre : l'armateur estime les travaux à 20 millions d'euros. Quoi de mieux pour remplacer l'*Astrolabe* qu'un nouvel *Astrolabe* ? Un partenariat original se noue à trois : les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), l'Institut polaire français Paul Emile Victor (IPEV) et la Marine nationale. Les TAAF et l'Institut polaire financent l'achat du navire, soit 50 millions d'euros. La Marine nationale arme le bateau et pourvoit l'équipage.

C'est ainsi que naît l'*Astrolabe*, construit par les chantiers PIRIOU en un temps record. Il est conçu comme un navire extrêmement polyvalent, apte à évoluer loin de son port d'attache et dans des mers hostiles. 72 mètres de long pour 16 mètres de large pour une vitesse maximale de 14 nœuds. Sa puissance (6400kW), son poids (4000 tonnes en charge) ainsi que sa coque renforcée le classent en brise-glace catégorie 5, lui permettant de progresser dans une glace de plus d'un mètre tout en conservant une vitesse de 5-6 nœuds.

Les missions de ce nouvel *Astrolabe* évoluent. Pendant l'été austral, 120 jours de novembre à février, il est armé par 21 marins pour permettre à l'Institut polaire français de ravitailler la base Dumont d'Urville (DDU) et y amener du personnel, jusqu'à 40 scientifiques et logisticiens. Le reste du temps, il est employé par la Marine pour des missions de souveraineté et de police des pêches dans l'ensemble des ZEE des TAAF. Il embarque alors 10 marins supplémentaires. Dernière spécificité, en voie de généralisation dans la Marine nationale, deux équipages se relaient à bord, permettant au navire une disponibilité annuelle de 300 jours à la mer.

La nuit tombe sur La Réunion. Le vent souffle chaud, timide. Le tout nouveau patrouilleur polaire français se prépare à appareiller pour l'océan Austral. L'amiral Christophe Prazuck, Chef d'Etat-Major de la Marine (CEMM) monte à bord. Laissant au commandant du patrouilleur polaire François Trystram le soin de faire sa manœuvre sereinement, le CEMM monte sur le roof. Tout ce que la France compte dans les mers du Sud est réuni. En face le *Marion Dufresne*. Le célèbre navire des TAAF vient de s'amarrer, sa coque bleue encore piquée du sel des déferlantes. À gauche, la frégate *Nivôse*, dont le CEMM a commandé le sister-ship *Floréal*. À droite le caseyeur à langouste *Austral*, un des huit navires réunionnais autorisés à pêcher dans la ZEE¹ française. Avant de débarquer à Saint-Denis, le CEMM a quelques mots pour les 31 marins de l'*Astrolabe* : « Je suis extrêmement fier de ce que vous avez accompli. J'envie les missions que vous réalisez. Je vous souhaite bon vent bonne mer et à bientôt sur les pontons. »

C'est qu'en septembre 2017, quand la Marine prend livraison de l'*Astrolabe*, le pari est loin d'être gagné. La première rotation avec la terre Adélie est prévue deux mois plus tard. Le moindre retard ferait bouler de neige et compromettrait l'ensemble de la logistique portée par l'Institut polaire pour l'année. En commençant par l'approvisionnement en vivres. Impensable.

Deux ans plus tard la Marine peut s'enorgueillir d'avoir répondu aux attentes. Le nouvel *Astrolabe* se révèle plus rapide et plus sûr que son prédécesseur. Ses équipages maîtrisent la navigation dans les glaces et le navire conserve une vitesse supérieure à 10 nœuds même dans les mers formées de l'océan Austral. L'amiral Prazuck quitte le bord et l'*Astrolabe* met le cap plein sud. Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam pour sa nouvelle mission dans les TAAF, police des pêches et souveraineté française.

Le Metoc, spécialiste météo de la Marine embarqué pour la mission donne ses prévisions. Ces cinq minutes quotidiennes annoncent le menu des réjouissances. Houle chaloupée ou simple mer hachée ? Sur la carte de l'océan Indien, les flèches qui représentent la force du vent ont des pattes à ne pas savoir qu'en faire. Chacune vaut 10 nœuds de vent. 5 pattes, 50 nœuds, pas loin de 100km/h. Ces prévisions précises servent à optimiser la route de l'*Astrolabe*. Le cap le plus direct est rarement le meilleur, pour les machines comme pour les estomacs. Le tangage est-il préférable au roulis ? À la cafétéria du bord, où équipage, officiers et passagers prennent ensemble leurs repas, on en discute encore. Quand le bateau tangue et transforme les bannettes en succursale de station spatiale à gravité zéro, c'est sûr, on préférerait qu'il roule. Mais qu'il se mette à rouler et à envoyer valdinguer les verres et les assiettes, alors, pour sûr, on se mettrait presque à regretter un bon vieux tangage. Dans le bas du globe, les dépressions tournent autour de l'Antarctique sans la moindre

1. ZEE : Zone Economique Exclusive. Désigne une bande de 200 milles autour d'une terre dans laquelle seuls les bateaux dotés de licences délivrées par le pays côtier peuvent pêcher. La France possède la seconde ZEE au monde derrière les Etats-Unis. La ZEE autour des TAAF a été étendue à 350 Milles nautiques en accord avec l'ONU pour protéger les ressources marines de cette zone de l'océan.

terre pour les affaiblir. Les fameux 40^{ème} rugissants, 50^{ème} hurlants et 60^{ème} mugissants. Un sport extrême : surfer sur la fin d'une dépression, attraper le train de la suivante. Eviter de traverser au mauvais moment.

Dans les carrés on étale les victuailles et les plaisirs. Du chocolat - on compare les kilos et les garnitures, fleur de sel, ganache ou noisette ? - des films et des séries pour tromper l'ennui. Les transits sont longs. Ça discute dans les coursives, un quartier maître : « J'espère que ma femme m'aura attendu ». Sous-entendu pour regarder la dernière saison de *Game of Thrones*, actuellement en diffusion. Pas question de les streamer avec la connexion satellite du bord qui ne permet que de courts e-mails, les messages de services ou les informations météo. Dans les latitudes sud on retrouve le silence numérique. La table est bonne. À la fin de la saison, on élit le cochon d'or, le marin qui aura pris le plus de poids entre son embarquement et son débarquement.

Après le déjeuner, tout le monde à la niche. C'est l'heure de la sieste et le bateau se fait silencieux. Les cabines sont confortables, le bateau devant accueillir les passagers de l'Institut polaire la moitié de l'année. Les traditionnelles couvertures en laine épaisse et un peu rêches de la Marine ont été remplacées par des couettes chaudes et confortables, classe polaire oblige. En passerelle, trois hommes suffisent à assurer la bonne marche du navire. L'écran du radar, dont l'échelle est réglée sur un cercle de 50 milles nautiques (près de 100km) reste obstinément vide. Quelques rencontres réjouissantes : le souffle d'une baleine grise à bâbord, la queue dentelée d'un cachalot qui plonge sur tribord. Tout le long des sabords (vitres) de la passerelle, des planches d'oiseaux et de mammifères marins. Manchots, baleines, dauphins, pétrels et albatros. On ne les reconnaît parfois qu'aux sourcils, raconte le capitaine de corvette Jacques, commandant en second du navire, photographe à ses heures, qui se régale depuis 2 ans. Traînent aussi à côté des jumelles et des téléobjectifs, le récit de Bougainville, un polar de Jean-Christophe Grangé et une anthologie de la poésie française. Le pacha², féru de poésie, a affiché le poème de Baudelaire narrant les mésaventures d'un albatros pris aux rets de marins facétieux. « Ses ailes de géant l'empêchent de marcher ». Un géranium harnaché dans son pot rappelle un bout de terre bretonne. Pas loin, le délicieux courrier reçu à Concordia, la station franco-italienne gérée par l'Institut polaire et située à 1100 km de la côte dans les terres antarctiques, d'un joyeux larron du Sussex : « Je m'ennuie au travail et j'ai regardé la machine à affranchir pour voir où est l'endroit le plus éloigné où je pourrais envoyer une lettre [...] Zut, voici le directeur ! Tom. (Pardon, désolé de vous déranger) ». Les TAAF sont un incontournable des philatélistes et marcophiles de tout bord et cet engouement participe aux recettes de la collectivité qui émet ses propres timbres. Sous les tables de l'*Astrolabe*, les sacs postaux s'empilent. Et pas plus qu'à l'époque de l'aéropostale, on ne plaisante avec le courrier qui est débarqué en priorité.

Au matin du cinquième jour, le vent tiède qui nous accompagnait depuis le départ de La Réunion s'est rafraîchi. En passerelle on a allumé les radiateurs. On avait oublié que le bateau parcourt près de 600km par jour. À quelques encablures sur bâbord, se découpe le Rocher du rendez-vous. Le soleil pointe sous un grain aux nuages mauves et balance un projecteur sur les falaises de basalte. Lumière de début du monde, superproduction hollywoodienne. Kerguelen. Ça sonne salé et rocailleux comme une tempête martelant des galets. Cap français est doublé. Deux pitons rocheux émergent de la brume, c'est ce qu'il reste de l'arche, effondrée au début du siècle. Toutes les jumelles et les appareils photos du bord se braquent sur l'île. À travers les lentilles c'est un voyage dans le temps. 12 février 1772 : Yves Joseph de Kerguelen découvre ce qu'il appelle la France australe. Il ne peut débarquer, la faute à une tempête, déjà ! Sitôt rentré à Versailles, il n'a pourtant cessé de vanter cette île si prometteuse qu'il imagine continent. Pensez : mieux que le Canada que l'on vient de céder bien involontairement aux Anglais ! James Cook, qui l'abordera peu après – le 24 décembre 1776 – montre plus de pragmatisme. Il note : « *J'aurais pu, d'après sa stérilité, lui donner fort convenablement le nom d'Ile de la Désolation ; mais, pour ne pas*

2. Surnom familial du commandant d'un navire dans la Marine nationale.

ôter à M. de Kerguelen la gloire de l'avoir découverte, je l'ai appelée la Terre de Kerguelen³. »
Hommage ? Perfide Albion.

Un quartier maître rompt la contemplation et annonce : « 80 mètres droite de la route, en diminution ». « Bien » lui répond l'enseigne de vaisseau Bruno, « gouvernez au 350 ». L'*Astrolabe* embouque un chenal dans la Baie de l'oiseau. Voyage dans le temps et la littérature. Edgar Allan Poe y avait fait relâcher la *Jane Guy* dans *Les Aventures d'Arthur Gordon Pym*. Et Jules Verne situa au fond de la baie les premiers chapitres du *Sphinx*. Kerguelen, ultime escale sur la route des aventures polaires. Au fond des fjords, les cartes électroniques montrent leurs limites. En Navres,⁴ l'équipage double avec des cartes papiers datant du début du siècle, et y superpose des calques sur lesquels des profondeurs ont été relevées. Le long des falaises de basalte on croit apercevoir la fumée de feux de camp. Ce sont les cascades qui s'envolent dans le vent et coulent vers le ciel. Le chef de quart diffuse dans le bord : « Attention, ça va rouler ». Le bateau accuse 20 degrés de gîte quand il prend sur son flanc une rafale plus violente que les autres. « Les Kerguelen ça se mérite » répète le commandant Trystram en souriant.

Ainsi des Kerguelen. Le vent glacial balade la pluie à l'horizontale. La terre est rase, meuble, détrempeée. D'ailleurs c'est à peine de la terre, c'est à peine la Terre. Les marins qui débarquent du chaland l'*Aventure II* dans leurs tenues Guy Cotten orange vif ressemblent aux personnages d'Hergé, marchant sur la Lune. Une Lune envahie d'incroyables créatures éructant grassement au passage des bipèdes en combinaison : des éléphants de mer (130 000 aux Kerguelen !) paraissent un peu partout, jusque sur la route. Quelques jeunes mâles s'entraînent au combat. Ils se dressent et se poussent, voilà des sumos visqueux. Plus tard, quand ils pèseront jusqu'à 3 tonnes, ils s'entretueront pour défendre leur précieux harem.

Nombreux sont les rêveurs qui ont pensé « civiliser » cette terre. Kerguelen le premier, qui y vit son eldorado ; de nombreux chasseurs de baleine du XIX^{ème} ; les frères Bossière, entrepreneurs du début du XX^{ème} siècle qui obtinrent une concession de 50 ans et pensèrent y exploiter des mines, des cheptels de moutons, de porcs et enfin une huilerie baleinière. Ils finirent ruinés. Après la Deuxième Guerre mondiale, pour s'affirmer dans ce qu'on appelait encore l'Empire, la France voulut s'établir plus fermement dans ce territoire grand comme la Corse : 7200km², 300 îles et îlots. En 1975, jusqu'à 250 personnes peuplent la base de Port-aux-Français lors du programme commun franco-russe (CNES-Intercosmos) de lancement de fusées scientifiques (officiellement pour comprendre le phénomène des aurores australes et boréales). Des décharges à ciel ouvert accueillirent les pots cassés, bidons de fer et de plastique, camions effondrés, câbles déclassés, et autres joyeusetés. On trouve encore dans la lande des bouts de fusées et des autochenilles rouillées.

Aujourd'hui la base et ses équipements sont un peu démesurés pour accueillir la quarantaine d'hivernants et même la centaine de chercheurs et scientifiques en été. Alors on démantèle béton et ferraille, on restaure, replante, espère. C'est qu'on a pris conscience du trésor que représentent la faune et la flore de ces îles, relativement bien conservées. Depuis 2006 l'ensemble des îles est classé en réserve naturelle nationale, certaines parties intégralement. Et le 5 juillet 2019 les Terres et mers australes françaises sont venues agrandir le patrimoine mondial de l'humanité de l'UNESCO.

Trois jours d'escale à Port-aux-Français : à bord on sort les gaules et on parle appât, c'est l'occasion pour l'équipage d'aller pêcher des truites de plus de 5kg – introduites par l'homme, elles n'ont aucun prédateur. Le soir à Totoche, le bar/boite/salle de réunion/de divertissement de la base, on compare les photos de la pêche miraculeuse. On s'adonne au billard en charentaises (les parkas dégoulinantes et les chaussures boueuses sont priées de bien vouloir rester à l'entrée) et on se lance au karaoké, Barbara et Johnny. L'aspect communautaire est toujours présent : tout le monde se tutoie et se relaye pour faire la vaisselle.

Le lendemain, dans le golfe du Morbihan, les Kerguelen se découvrent des airs de station

3. Ainsi que relaté dans l'ouvrage « Ecales au bout du monde » de Stéphanie Legeron et Bruno Marie.

4. Navigation en eaux resserrées.

balnéaire. La mer concède à peine quelques rides, le soleil esquisse des ombres aux pieds des marcheurs. Comme partout en France on commémore le 8 mai. Les hivernants militaires (17 personnes sur 40) ont déhoussé les uniformes, gominé les cheveux trop longs, arrangé les barbes broussailleuses. Dix marins de l'*Astrolabe* ont débarqué en blazer bleu marine. Le Disker (pour chef du DISTRICT KERguelen, dans les TAAF comme dans la Marine, on aime les acronymes), Laurent Jaunatre, représentant du préfet administrateur supérieur pour un an, a sorti cravate et écharpe tricolore. La Marseillaise résonne entre les préfabriqués ; au centre de la place flotte le drapeau français.

Et puis, parce qu'il faut partir, Kerguelen s'efface. Sur l'horizon, rares traces humaines : la boule du CNES (elle abrite un radar permettant de guider les satellites) et la croix de Notre Dame des Vents, la chapelle construite en 1957 : quatre mariages et quelques enterrements.

Depuis le nid de pie, le second veille aux jumelles. Des images satellites ont indiqué qu'un bateau de pêche chinois est à la limite de la ZEE. Le CROSS⁵ a demandé à l'*Astrolabe* s'il pouvait aller jeter un œil et montrer le pavillon français. À 9h30 une coque blanche apparaît. Basse sur l'eau, un peu misérable, maculée de rouille et bringuebalée par une houle résiduelle. Du linge prétend sécher sur le pont.

Le bateau de pêche reste sourd aux appels radio. Cette année, les eaux sont plus chaudes et la zone de pêche s'est étendue au sud. Le second de l'*Astrolabe* : « This is French Navy warship. Calling the fish vessel ». Aucune réaction. L'*Astrolabe* fait entendre sa sirène, quelques minutes après la VHF grésille. Le pêcheur répond : « Taiwan Taiwan, Captain, I don't know, I don't know ». Les échanges n'iront pas beaucoup plus loin. On se souhaite bonne journée de part et d'autre. Les données satellites montrent que si le bateau navigue en bordure de la ZEE, il n'y est pas entré. Pas d'infraction. Mais le pêcheur devrait transmettre cette visite française à son armateur et aux autres bateaux. Pour l'*Astrolabe* le principal est de faire voir le pavillon. Mission souveraineté.

Dans la ZEE qui entoure les districts des terres australes, la pêche est un enjeu économique. La légine, un gros poisson des profondeurs surnommé l'or blanc des Kerguelen pour sa chair grasse et fondante, est recherchée par les meilleures tables du monde. Sans parler des langoustes de Saint-Paul. Les droits de pêche accordés à huit armements français représentent 18% du budget des TAAF sur une moyenne de 5 ans. La présence de l'*Astrolabe* deux ou trois fois par an dans la zone peut sembler symbolique. Couplée à d'autres mesures elle s'avère redoutablement efficace. D'abord la sévérité des peines. Tout navire de pêche se trouvant en ZEE et n'ayant rien à y faire peut se voir confisqué. C'est le cas de l'*Apache* en 2004, navire uruguayen saisi et reconverti en patrouilleur de la Marine (opportunistement baptisé *Le Malin*). Dernière confiscation en 2013. Depuis les armateurs jugent le risque trop grand et ne s'aventurent plus dans les zones protégées, permettant un renouvellement des espèces. Dernier allié de la France en ce domaine : l'albatros. À terme 250 oiseaux devraient être équipés d'un petit dispositif électronique capable de détecter les ondes radars des braconniers et de transmettre leur position. Leurs ailes de géants leur permettent de couvrir 10 millions de km².

Le second appelle le commis du bord, en charge des vivres : « qu'est-ce qu'on a à donner à Amsterdam ? ». En vrac, des tomates, des courgettes, des pommes, des bananes, des litres de peinture et surtout des kilos de courrier.

Deuxième escale de cette mission, Amsterdam est un volcan sorti de la mer, une terre au milieu de l'immensité, éloignée de l'activité humaine : à Pointe Catherine une station de mesure des gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre, installée en 1981, sert de référence au niveau mondial (réseau RAMCES). Amsterdam c'est 60 000 otaries pour 20 hivernants. Il faut marcher un bâton à la main pour parer les morsures (À 5 jours de transit de La Réunion, la moindre blessure peut prendre des proportions gravissimes). Luc Lauverjat, le DisAms (chef de district d'Amsterdam) accueille le zodiac de l'*Astrolabe* sur le quai, écharpe tricolore bien en vue. Poignée de main

5. CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage.

chaleureuse : « merci pour le courrier, pour les vivres et pour les sourires ». Le dernier passage d'un navire remonte à plus de six mois. L'*Austral*, un des navires qui pêche la langouste de l'autre côté de l'île a perdu un marin. Une baleinière s'est retournée, fauchée par une lame. Un homme s'est noyé. Il a fallu traverser l'île à pied et descendre en rappel une falaise de 90m à pic pour récupérer le corps et sauver ses deux compagnons naufragés. Entre deux grains, du pont de l'*Astrolabe*, on aperçoit ces falaises de basalte noir s'embraser dans la lumière du soir. Amsterdam ne verra pas d'autre bateau avant quelques mois.

Dernier dimanche à la mer. Pas de branle-bas ce matin - l'expression délicieuse remonte à la marine à voile : les hamacs s'appelaient des branles et on les pliait avant les combats. Le temps s'allonge. Dans son poste, Jeremy, à bord depuis deux ans, peint ses enfants à l'aquarelle. Sur la plage arrière, on prépare un barbecue pour fêter la fin de la mission sous les étoiles. L'*Astrolabe* file ses 14 nœuds sur une mer comme un miroir, cap sur La Réunion. Dans les carrés c'est l'effervescence, les lumières s'éteignent et quelques tablettes de chocolat sont sorties. Un mécanicien descendu à terre a négocié de récupérer le dernier épisode de *Game of Thrones*.



Voici quelques images d'un embarquement à bord de l'*Astrolabe*, il y a tout juste un an, lors d'une mission TAAF, pendant laquelle nous avons « desservi » Kerguelen, Amsterdam et Saint-Paul (sans débarquer sur cette dernière qui est devenue une réserve intégrale). A cette date nous foulions le sol d'Amsterdam - un autre confinement... C'est une facette de la Marine qui me tient particulièrement à coeur et dont l'importance ne fera que se renforcer - pour preuve l'arrivée de ce nouvel *Astrolabe*.







