

35. Courtoisies de Chine

CV(H) HUBERT MICHÉA

A Hsing Kang, porte d'accès à Tien-Tsin et Pékin, la lecture du petit livre rouge ne facilita pas les relations d'Hubert Michéa avec les autorités chinoises.

L'espace de cinq années j'ai briqué la mer de Chine dans les temps agités de ce que l'on appelait alors la guerre froide.

Je commandais alors des long-courriers armés par la Compagnie Marocaine de Navigation. Des bateaux neufs, construits en Hollande, en un temps où la concurrence des chantiers navals asiatiques n'avait pas éteint nos capacités européennes.

J'avais un équipage entièrement marocain composé de gens ayant peu, voir pas, navigué précédemment. L'état-major était franco-marocain et répondait aux normes internationales et françaises. Le royaume avait pour l'heure calqué ses règlements sur ceux pratiqués en France. La compagnie concourrait à l'affirmation, par le royaume du Maroc, de son indépendance retrouvée. C'est sans doute dans cet esprit que les navires long courriers, dont l'acquisition avait été faite récemment, furent pendant plusieurs années affrétés à l'organisme chinois SINOFRACHT. On était dans l'esprit tiermondiste de la conférence de Bandung. SINOFRACHT traitait, à cette époque, la plus considérable demande de transport par mer. Une affaire de première nécessité, permettant l'acheminement de blés provenant du Canada, d'Australie, de France afin de pallier l'insuffisance de la production nationale de céréales.

Les premiers voyages furent disons normaux si on faisait abstraction des tracasseries administratives lors des entrées et des sorties des ports. J'en ai vu de plus contraignantes et désagréables en Corée du Nord ou en Albanie où SINOFRACHT nous dirigea avec du fret de retour.

A l'entrée en mer de Chine le radio recevait un message codé nous indiquant la route à suivre au passage de Taiwan. Naturellement on se faisait doubler par la patrouille aérienne américaine, remarquablement silencieuse.



En juin 1967, nous chargions à Hambourg une cargaison de cuivre électrolytique en lingots, puis des composants d'usine en pontée. SINOFRACHT m'avait demandé de charger au maximum autorisé par les marques de franc bord. De ce fait il nous fallait souter en route et l'affréteur avait désigné Port-Saïd. Des bruits de bottes nasillaient dans les radios. C'était risqué de passer par Suez. J'étais assez anxieux. A peine passé le cap Bon, les radios du monde s'affolaient. Bingo c'était gagné... L'expérience de la neuvième croisade, en 1956, à Port-Saïd, m'avait montré qu'il n'était plus question de passer le canal de Suez.

J'envoyai donc un message à Pékin demandant des instructions. Dans cette attente je me rapprochais lentement de la Sicile. Je reçus enfin un long message où il était question de soutien « aux peuples opprimés par le sionisme associé à l'impérialisme » et à des tas d'autres « ismes ». Il ne manquait que cataclysme, exotisme et cyclisme.

La dernière ligne répondait enfin mon attente : vous faites le plein à Augusta en Sicile. Pour la suite à moi de jouer.

Complément de provisions et d'eau et 57 jours de mer. Nous avons connu tous les climats. Nous l'avons fait sans escale, utilisant un bouilleur qui n'était pas prévu pour faire de l'eau en quantité suffisante pour les besoins ordinaires de l'équipage. Il fallut rationner un peu et récupérer ce que l'on pouvait des eaux de pluie. Nous eûmes à ressaisir des chaudières arrimées en pontée qui au passage du sud de l'Afrique avaient tendance à prendre leur aise. J'avais étalonné les provisions en prévision de cette longue route. Je savais trouver le nécessaire excellent en Chine et à des coûts abordables.

En approchant du détroit de la Sonde les radios chinoises commencèrent à grésiller. A la différence des voyages précédents le ton n'était plus le même, les musiques étaient martiales, des slogans en chinois tournaient en boucle. La révolution culturelle venait de commencer.

Cela ne m'inquiétait pas. Arrivés à destination je trouverais des moutons et de la menthe, qui participaient au bien-être de l'équipage. C'est donc confiant qu'après l'habituel passage de Formose, je me présentai à Hsing Kang au fond du golfe de Péchili, porte d'accès à Tien-Tsin et Pékin.

Là sous nos yeux ébahis nous comptâmes cent trente cinq navires déjà mouillés en attente. L'arraisonnement fut glacial. Comme à l'habitude, la paperasse usuelle était à disposition de la commission d'arraisonnement sur la table ronde du salon. Les membres prirent place. L'un sortit un livre rouge de sa poche. Les autres firent de même. J'attendais. On m'en mit un, ouvert, à ma place. Tout le monde commença à lire à haute voix, en chinois. J'attendais. Ils s'interrompirent...

— Vous ne lisez pas ?

— J'attends que vous ayez terminé. Je suis venu apporter en Chine ce navire selon un contrat. Je remplis ce contrat.

Un dialogue de sourd. Je refusais obstinément. Le cahier nota. Le cahier ? C'était une sorte de navette. Il venait à bord, apporté par deux hommes qui me lisaient les questions qu'ils étaient

chargés de me poser. Ils notaient mes réponses et le cas échéant enregistrèrent mes doléances. Le cahier revenait toujours avec deux hommes et différents des précédents.

Le local radio fut mis sous scellé. Un garde laissé à bord. Les formalités achevées tout ce monde s'en retourna. Je remis une liste de vivres que je souhaitais obtenir et m'enquis d'une date approximative d'entrée au port. Le cahier me le dirait en temps utile. Chaque fois qu'une embarcation sortait du port et faisait mine de se diriger vers nous, nous espérions. Las.

Les vivres s'épuisaient. Fort heureusement j'avais précédemment fait un aller retour sur Djeddah avec 1500 pèlerins. Il nous restait un stock de légumes secs. Nous avons obtenu deux livraisons de légumes frais. Pour le reste on organisa la pêche le long du bord. Habituellement les seaman's clubs vendaient, entre autres chose, de très beaux fusils à air comprimés. Nous en avions quelques uns et ils ne furent pas mis sous scellés. Allez comprendre pourquoi ? Certains goélands firent les frais de la situation. Nous sommes restés là quatre vingt-dix jours. Comme les 90 jours de Pékin.

Enfin nous entrâmes et débarquâmes une partie de notre chargement. Réapprovisionnés, nous fumes dirigés vers Ta-Lien. Là encore nous restâmes sur rade un mois en attente. Encore une commission d'arrondissement, encore pression du livre rouge et un autre cahier. Vidés, nous espérions rentrer bientôt.

Las, SINOFRACHT nous envoya charger du charbon à Canton pour Tsing –Tao. Nous avons toujours fait des aller-retour simples. Pas question de communiquer. Pas de courrier. J'ai su plus tard que mon épouse recevait mes lettres avec un retard considérable. Mais nous, les quelques messages reçus ne nous permirent pas de le savoir. Stressant.

Puis un jour SINOFRACHT nous envoya à Shanghai. Et là Hosanna nous eûmes la satisfaction de recevoir quelques nouvelles. Il me fut notifié que nous allions charger pour le Pakistan, le golfe Persique et Aqaba. Des pianos, des cahiers d'écoliers, des oeufs de canards, etc. Au voyage suivant vers l'Albanie, pays où il fallait amadouer un factionnaire borné pour aller relever les tirants d'eau, nous apportions avec le salut des camarade asiatiques, une flottille de tracteurs et engins de travaux public qui avaient sans doute servi dans une vie antérieure dans l'armée populaire.

Dans toutes ces escales la cérémonie du cahier de bienvenue se renouvelait et je refusais obstinément de m'associer à la lecture forcée d'une page de Mao.

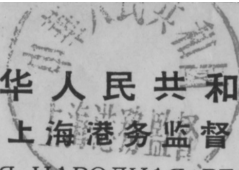
Lors d'un voyage suivant le cahier m'apporta une lettre de compliments au terme de laquelle nous étions invités à venir à Tientsin.

- A combien viendrez vous ?
- 43.
- ?? . Mais c'est tout l'équipage...
- Oui tout l'équipage ou rien...

Puisque c'était à leur charge et à leur demande... Je n'allais pas priver le personnel, tout le personnel d'une telle occasion de s'aérer. Le cahier partit revint et contre toute attente les nouveaux lecteurs confirmèrent 43 et une équipe de gardiens... Le bateau ne serait pas « off hire ». De fait parmi mes gens quelques uns ne voyaient pas d'intérêt à cette excursion et finalement nous n'eûmes pas besoin de gardiens. J'aimais mieux ça.

A Tien-Tsin le soir, dîner dans ce qui avait en d'autres temps accueilli des clients fortunés. Tables rondes de 8. Un Chinois, un de nous. Aucun signe de grade ni de fonction, révolution culturelle oblige. Banalités... Au dessert... Un des hôtes me dit que ZONGZU, c'était le nouveau nom de SINOFRACHT considérait que notre bateau marchait « comparatively well » Aïe... Attention Il va se passer quelque chose.

- Cependant on nous dit que vous refusez de lire les pensées du président Mao...
- Eh ben voilà... Après un instant de réflexion je dis :
- Le président Mao a écrit « En aucun cas, il ne faut suivre aveuglement les autres et préconiser la soumission à l'opinion d'autrui » Livre rouge éditions française, p. 299.
- Sursaut. Un chat électrisé fait ça ? Stupeur Après un instant :


 中华人民共和国
 上海港务监督
 КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
 ПОРТОВЫЙ НАДЗОР В ШАНХАЕ
 THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
 SHANGHAI HARBOUR SUPERVISION OFFICE

国际航行船舶出口许可证

查 摩洛哥 籍 吐勒卡 輪船, 船員 46 名, 旅客 无 名,
 載貨 10268.700 吨, 其中本港搭客 无 名, 裝貨 10268.700 吨。
 于 1966 年 3 月 31 日 06 时 40 分 由本港启碇駛往 阿卡巴

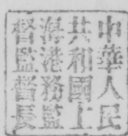
**Разрешение на выход из порта для судна
международного плавания**

Судну _____ плавающему под флагом _____ с членами экипажа _____
 человек, пассажирами _____ человек, грузом _____ тонн в том числе пассажирами
 _____ человек, грузом _____ тонн из настоящего порта, разрешено выйти из данного
 порта в _____ час _____ числа _____ месяца _____ года в порт _____

PORT CLEARANCE FOR FOREIGN-GOING SHIP

The vessel TOUBKAL of MOROCCAN nationality cleared this port at 0640
 hours 31ST day of MAR. 1966 with 46 crews and NIL passengers
 and 10268.700 tons of cargo including NIL passengers embarked at this port with
10268.700 tons of cargo bound for AKABA

港务监督长
 Капитан порта
 Harbour Master



— Ou avez vous vu ça ?

Je sortis de ma poche un exemplaire qui m'avait été donné. Chaque commission d'arraisonnement nous en distribuait individuellement. On en avait en stock.

— Page 299.

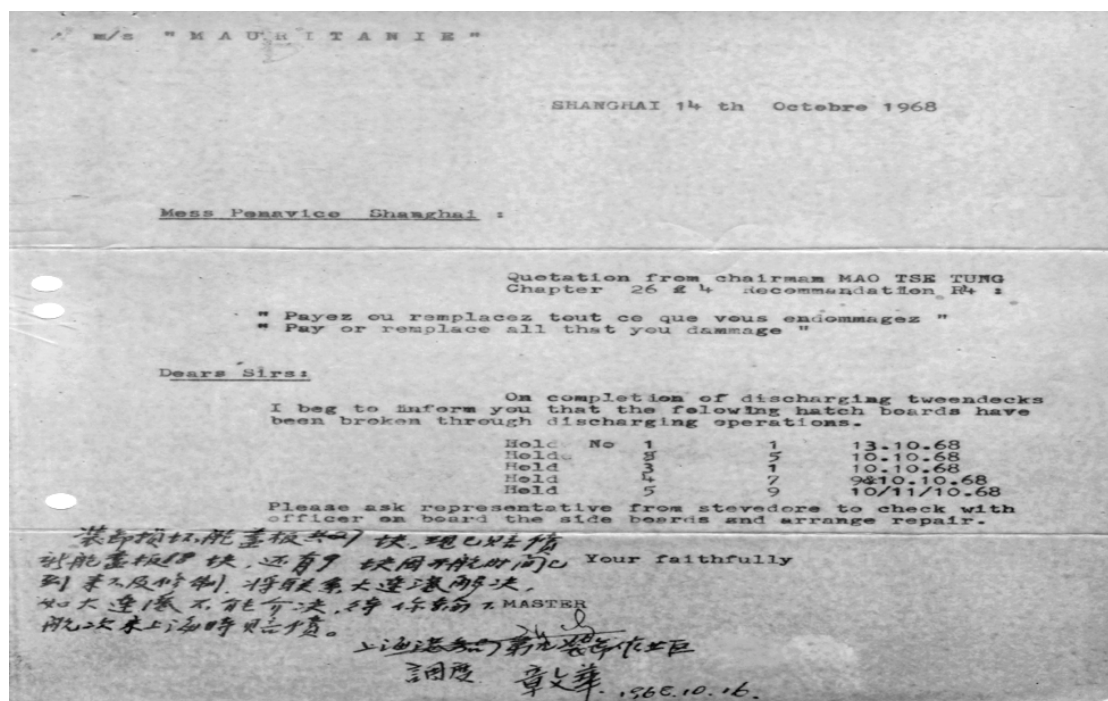
Mes interlocuteurs s'affairaient à chercher la référence, laquelle n'était pas dans leur bréviaire à la même page que dans le mien qui était la version française... Ils finirent par trouver le passage. Pardi. J'avais observé que les commissions lisaient un nombre très limité de passages et que les mêmes slogans diffusés par haut parleur dans le port revenaient sans cesse. Silence...

— Alors vous le lisez ?

— Bien sûr, j'aime comprendre. Je respecte le peuple de Chine et son président. Je suis ici au terme d'un contrat accepté et je remplis mes obligations, mais je refuse d'y mêler mes opinions et que l'on me presse. Que diriez vous si lors d'une escale en France, un capitaine de vos magnifiques navires était pressé de lire les pensées du général de Gaulle ? Embarras.

Pas prévu ça... hein ?

— Alors... Qu'est ce que vous en pensez ?



Message de protestation pour bris de panneau causés par le port Et réponse en chinois dans la marge. Ma protestation est précédée d'une citation tirée du livre rouge.

— Il y a des pensées que je partage. Mais ce n'est pas parce qu'elles sont dans ce livre, mais parce qu'elles sont universelles.

Silence. Alors je citai une autre maxime de Mao et la mis en parallèle avec un passage de l'évangile selon saint Matthieu que j'avais aussi dans une autre poche et presque au même format. Etonnement.

— Qu'est-ce que c'est ?

Explications. Je conclus :

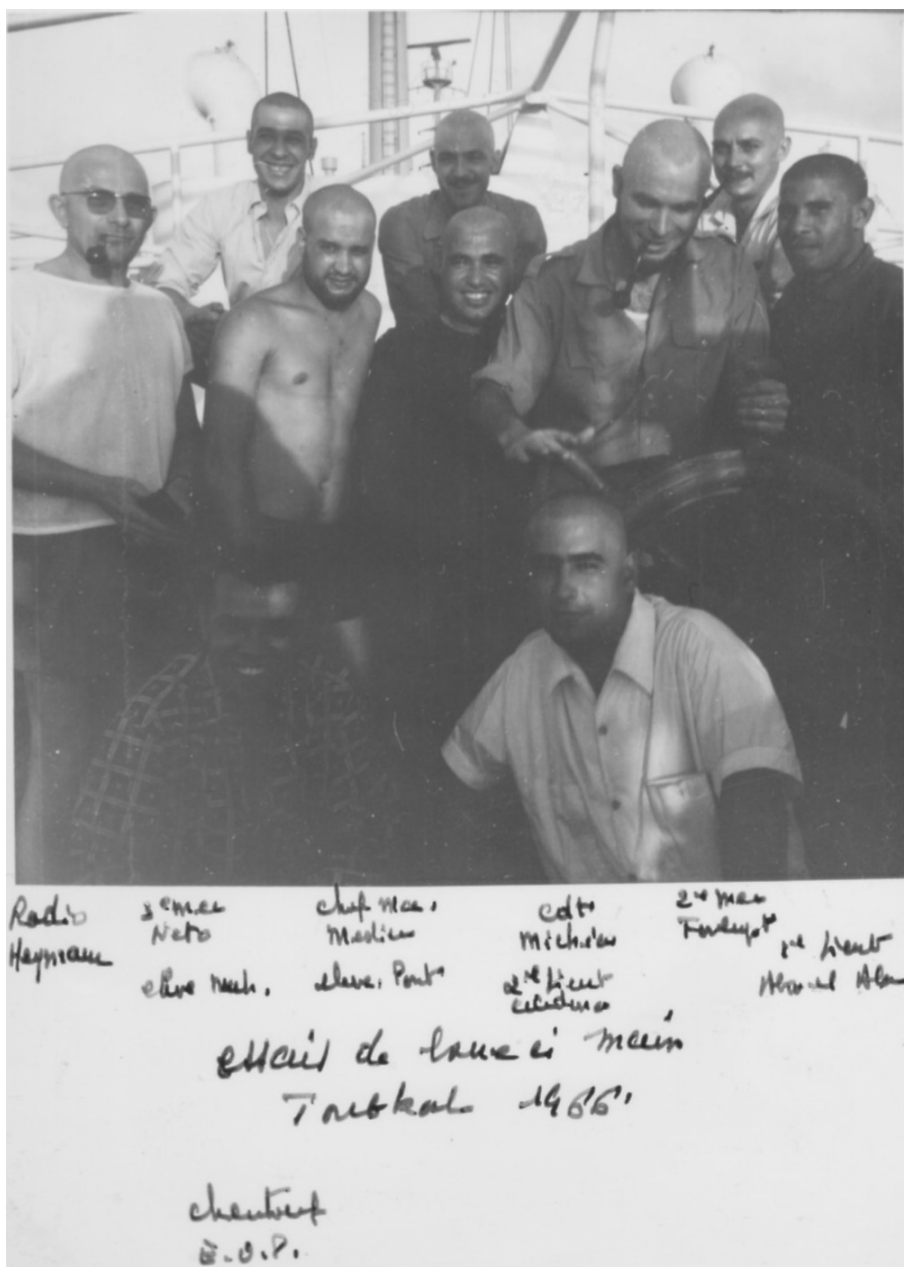
— Vous et nous sommes au fond confrontés à la même question à laquelle nous ne pouvons répondre de manière rationnelle.

En pleine révolution... Je fus soulagé lorsqu'ils nous eurent ramenés à bord. On ne se harcela plus à chaque arrivée. Mais l'année suivante à Hsing-Kang encore, le cahier fit des allées et venues frénétiques. On nous accusait d'avoir pollué le port d'un rejet d'hydrocarbure que nous avions vu en arrivant. Après vérification il s'avéra que ce que l'on voyait en surface ne venait pas du bord. Le ton montait. Le cahier prenait un ton agressif. Il revenait toutes les heures jour et nuit. Cela dura deux jours et une nuit. A sa dernière parution, je fis monter tout l'équipage au salon. S'en rendant compte le cahier protesta :

— Que font ces gens ici ? C'est à vous que nous demandons des comptes.

— Oui mais je veux que tout l'équipage le voie.

Embarras brouhaha. Les Marocains protestaient de leur innocence. Le cahier repartit. J'étais à bout. Quelques heures plus tard, une troupe arrivait sur le quai, musique en tête, cymbales et fanions colorés. Ca va être ma fête... Tout ce monde grimait la coupée. Ils viennent me coffrer ? Oh. Surprise... Visages hilares. On est tous frères. On a arrêté Liou Xiao Chi... Quel rapport ? Qui c'est celui-là ? Plus question de cette histoire de rejet. J'appris plus tard qu'un bateau chinois avait fait, à cette époque là, escale à Casablanca, que l'équipage chinois s'était répandu dans la médina et y avait distribué moult documents de propagande. La police avait tout ramassé, consigné l'équipage à bord. Quelle courtoisie.



J'étais parti pour un trip de cinq à six mois. Je rentrai dix huit mois plus tard. J'ai toujours le livre rouge.