

De 1984 au 25 janvier 2015, l'histoire des Terres Australes Françaises s'est écrite avec celle du Patrouilleur austral Albatros.

A la fois convoyeur, ravitailleur, chien de garde, transporteur de courrier, hôpital... La présence de l'Albatros écartait les pirates et rassurait autant les personnels des districts que les pêcheurs. Mais c'était aussi devenu un mythe pour tous les équipages qui l'ont servi. Embarquer à bord, c'était la promesse d'aventures, de découvertes d'un monde différent, de paysages extrêmes, d'une faune exceptionnelle, de mers parfois très démontées...

Construit aux chantiers du Trait, dans les méandres de la Seine, le Névé était un gros chalutier avec portique à l'arrière, usine de traitement du poisson et congélateur de 1000 m<sup>3</sup>. Lancé en 1967, il va effectuer 39 campagnes de pêche sur les bancs de Terre Neuve. Au début des années 80, le Canada observe une baisse inquiétante des ressources halieutiques et exclut les pêcheurs étrangers de sa ZEE.

Le Névé devient disponible, il n'a que 17 ans, il est taillé pour les grosses mers. Son imposante étrave et sa forme de carène en font un bateau très marin. La Marine Nationale recherchait un bateau robuste capable d'affronter les quarantièmes rugissants et cinquantièmes hurlants du sud de l'Océan Indien, pour surveiller les ZEE des Kerguelen, des îles Crozet et de Saint-Paul – Amsterdam.

Elle achète le Névé en 1984 et le fait transformer par l'arsenal de Toulon qui réduit le congélateur à 300m<sup>3</sup>, supprime l'usine à poisson et le portique. Des logements supplémentaires sont aménagés et un petit hôpital de 6 lits avec bloc opératoire est installé. Son équipage est de 55 marins, officiers, officiers mariniers, quartiers maîtres et matelots auxquels s'ajoute très rapidement un chien.

Le nouveau bateau de guerre est peint en gris. On lui installe un canon de 40mm à l'avant et deux affûts de 12,7 de part et d'autre de la passerelle. Rebaptisé Albatros en 1984, du nom du plus grand oiseau des mers du sud. Son blason s'inspire des armoiries du Chevalier de Kerguelen : *d'argent à 3 fasces de gueules accompagnées d'un albatros de sable, rangé en chef*. Son port d'attache sera l'île de la Réunion et sa ville marraine, Saint-Denis de La Réunion.

L'Albatros faisait partie de la classe des patrouilleurs. Mais en 1990, avec ses 2800 tonnes, il pesait à lui seul, 40% des 19 patrouilleurs de la Marine. C'est pourquoi, sur insistance de quelques commandants successifs, la Marine lui a créé une classe particulière de « Patrouilleur austral ».

En 1990 après 6 années dans les TAAF, l'Albatros a démontré son utilité et son adaptation. Mais l'ensemble de la propulsion est fatigué et souvent obsolète. On démonte tout et on remplace par du neuf. Le principe des moteurs électriques de propulsion (MEP) est conservé parce qu'un mode plus classique aurait nécessité de modifier considérablement la structure et repenser le devis de poids.

## **Des patrouilles d'aventures**

Lorsqu'il faut, d'un Zodiac, remonter à bord avec du roulis et des creux de 3 ou 4 mètres, le quartier-maître ou le commandant se coincent les doigts sur l'échelle de corde et reçoivent les embruns glacés de la même manière. Lorsqu'ils descendent à terre pour la première fois à Crozet au milieu des manchots, lorsqu'ils admirent un iceberg ou une aurore australe et, lorsqu'en zodiac, presque arrivés sur une plage, ils se retournent dans les rouleaux, l'émotion est aussi forte pour chacun.

## Surveillance des ZEE – Chasse aux pirates :

Les zones autour de nos îles du sud de l'océan indien sont riches en poissons, comme la légine australe ou (*Dissostichus eleginoides*), et en crustacés, comme la langouste. La pêche y est très réglementée, voire même parfois interdite. Les contrevenants surpris en pêche illégale sont donc arraisonnés et déroutés vers La Réunion.

La légine australe est un poisson extrêmement prisé en particulier au Japon et aux Etats-Unis mais il est rare. Alors il est vendu très cher (entre 40 et 50 € le kg en 2014) ! C'est pourquoi, il attire les pirates qui, au plus fort de la pêche illégale, ont prélevé jusqu'à 50 000 tonnes par an alors que les quotas autorisés ne devaient pas excéder 15 000 à 18 000 tonnes. Mais en même temps, entre 1997 et 2004, l'Albatros aura arraisonné une quinzaine de contrevenants. Après une vingtaine d'années d'efforts, les pirates n'y viennent plus. La coopération avec l'Australie, le renforcement considérable des moyens (frégate avec hélicoptère, radar satellite...) et l'application de mesures coercitives enfin contraignantes ont découragé les armateurs. Dès 1986, un épisode aurait dû décourager les pirates : Le Southern Reader, langoustier panaméen, surpris devant Saint-Paul était contraint de stopper et a fini par couler après les tirs de semonce. Voir ci-dessous, le compte rendu du CA Patrick Stervinou, commandant l'Albatros en 1986.



*Au mouillage à Port-Couvreux (Photo Hughes de Montcuît)*

## AFFAIRE DU « SOUTHERN RAIDER »

Le 1<sup>er</sup> octobre 1986, le patrouilleur « Albatros » se trouvait aux îles Kerguelen en opération de contrôle de pêche des chalutiers soviétiques lorsqu'il reçut l'ordre d'effectuer une incursion inopinée autour de l'île Saint-Paul, pour y surprendre d'éventuels braconniers.

Le patrouilleur quittait Kerguelen pour arriver à Saint-Paul sur la côte Est, à l'aube du 9 octobre. Le vent d'Est à 40 nœuds incitait à gagner la côte Ouest, la pêche semblant difficile et le mouillage impraticable. En démasquant son radar, l'Albatros détecte un bâtiment dans le Nord-Est de l'île. Dans la nuit, le patrouilleur s'approche sans parvenir à l'éclairer. Les appels en VHF restent sans réponse.

A l'aube, le bâtiment suspect met en route à l'Ouest à 12 nœuds et l'Albatros se lance à sa poursuite à courte distance, parvenant alors à l'identifier. Il s'agit d'un langoustier immatriculé à Panama, le «Southern Raider» (1).

Un peu plus tard dans la matinée, est reçu l'ordre d'exécuter des tirs de semonce. Le «Southern Raider» refuse d'obtempérer. Après dix heures de poursuite, l'Albatros reçoit l'ordre du Premier Ministre de « l'arrêter par tous les moyens ». Les tirs commencent alors à la mitrailleuse sur son étrave puis au canon de 40mm toujours sur son étrave, puis à la mitrailleuse dans la cheminée. Un début d'incendie se déclare à l'avant, causé par un des coups au but. Il s'arrête enfin et l'Albatros se place derrière le langoustier que l'équipage évacue.

Tout l'équipage (4 australiens, 4 néo-zélandais, 1 suédois et 14 sud-coréens) est recueilli à bord sain et sauf et peu de temps après, le «Southern Raider» a coulé ! Une visite du bâtiment est alors exclue. Son capitaine australien Chadderton (2) était connu pour s'être livré au braconnage de langoustes à Saint-Paul quelques années auparavant. Son second néo-zélandais Annandale (3) et lui seront condamnés (4) à La Réunion à six mois de prison ferme et 15 000 F d'amende pour pêche illégale et refus d'obtempérer.

Il est fort probable que le « Southern Raider » ait été sabordé car touché à l'avant, au-dessus de la ligne de flottaison, il a coulé par l'arrière. Son capitaine avait été impliqué autrefois dans une affaire de drogue en Australie. Transitant entre l'Asie du Sud-Est et Maurice, la pêche à la langouste n'était-elle que la couverture d'un autre trafic ? En coulant, le « Southern Raider » a entraîné avec lui ses secrets.

Patrick Stervinou

- (1) Le « Southern Raider » était armé par l'« Antarctic Fishing & Oceanographic Research Co Ltd » enregistrée au Vanuatu dont les coordonnées téléphoniques étaient celles d'un magasin de planches à voile à Singapour.
- (2) John Chadderton, ancien officier de la marine royale australienne, reconverti en patron de pêche depuis 1980.
- (3) Alistair Annandale, propriétaire de l'entreprise de planches à voile de Singapour,
- (4) Leur demande d'appel a été rejeté et ils ont quitté clandestinement La Réunion en janvier 1987.

## Assistance aux pêches :

L'Albatros avait également pour mission d'assister les chalutiers et palangriers français en campagne de pêche. Les chalutiers Kerguelen de Tremarec et Austral, par exemple, y effectuent plusieurs campagnes de pêche par an. L'Austral est également autorisé à pêcher la langouste autour des îles Saint-Paul et Amsterdam.

Toutes les occasions étaient également saisies pour contrôler les bâtiments étrangers autorisés à pêcher sous licence. Ces chalutiers ou palangriers, pour la plupart ukrainiens, étaient autorisés à pêcher seulement au large des Îles Kerguelen. Les dernières licences ont expiré le 30 juin 1999.

## Missions humanitaires :

*« L'Albatros est apte à remplir des missions à caractère militaire sur tout théâtre d'opérations où sa présence pourrait être jugée utile. Il peut également assurer des transports de matériel ou de passagers ».* En 1990, lors d'une escale à Fort Dauphin, l'équipage a débarqué une aide humanitaire collectée des mois auparavant. En 1991, après sa refonte à mi-vie, c'est 80 lits d'hôpital, une table d'opérations et environ 2 mètres cube de médicaments qui ont été livrés à l'hôpital d'Antsiranana. En 1992, l'Albatros est intervenu de nouveau à Madagascar mais à Port Dauphin pour secourir une population sinistrée.

## Un hôpital loin de tout :

Dans ces zones éloignées, l'assistance médicale fournie était bien souvent déterminante. Au cours de la carrière du patrouilleur austral, les médecins et infirmiers qui se succédèrent à bord ont été amenés à réaliser des dizaines de consultations et différentes opérations délicates au profit de pêcheurs ou des membres des missions à terre. Ainsi, en 1989, alors que le patrouilleur rentrait de Kerguelen, un jeune marin d'un thonier taïwanais, gravement blessé, est évacué sur l'Albatros pour être hospitalisé à La Réunion. Il ne doit sa survie qu'à l'intervention du médecin du bord et au sang donné par l'équipage pendant les cinq jours de transit. Plus récemment, en 2007, l'Albatros évacue de Kerguelen un scientifique souffrant d'une double fracture aux jambes. Il a pris aussi en charge au large de l'île de Saint-Paul, un pêcheur dont le poignet était sectionné. Ce dernier est opéré durant 7 heures sur l'Albatros. L'intervention lui permettra de sauver sa main dont il retrouvera l'usage. Le médecin et l'infirmier anesthésiste étaient aussi sollicités pour assister les médecins des districts à terre lorsqu'une intervention était très délicate. Il faut savoir que le médecin de l'Albatros comme ceux des TAAF n'avait reçu qu'une courte formation en petite chirurgie. Le soutien de l'un était une aide précieuse pour l'autre.

## Soutien logistique au profit des TAAF :

Lors de ses missions, l'Albatros transportait le courrier destiné aux personnels des îles, des vivres frais toujours appréciés et parfois même du gazole. Très souvent, l'Albatros était aussi sollicité pour transférer des scientifiques de la Réunion vers les TAAF mais aussi entre les îles. C'était toujours l'occasion de nouer d'intéressants contacts et de découvrir les travaux de recherche originaux sur les mouches sans ailes, la profondeur de plongée des manchots ou des éléphants de mer, le parcours des albatros, les aurores australes ou la qualité de l'air...

Lors de l'une de ses missions en 2009, le Marion Dufresne n'avait pas pu ravitailler Crozet en Gazole. Le commandant de l'Albatros préparait son appareillage. L'Administration des TAAF l'a appelé au secours pour dépanner Crozet. Pendant le transit, l'équipage a confectionné un radeau qui a servi à porter des futs de 200 litres. Une noria de zodiacs les a approchés de la plage au fond de la Baie du Marin, mais les rouleaux ont rendu impossible leur débarquement. Alors, arrêtés à une vingtaine de mètres de la plage, avec un long tuyau et une petite pompe, les marins ont transféré 22 tonnes de gazole à coup de 200 litres en 48 heures.

Un bateau taillé pour affronter le gros temps :

C'était un bateau très marin. Après avoir connu les tempêtes des bancs de Terre-Neuve, il a su affronter au sud de l'Océan Indien celles des 40<sup>ème</sup> rugissants et 50<sup>ème</sup> hurlants, voire des 60èmes qu'il est allé caresser de temps en temps.

En juin 1991, l'Albatros reprenait ses patrouilles après une interruption d'un an. Il a dû traverser un coup de vent mémorable. Les prévisions météo étaient assez peu fiables. Il faut comprendre qu'il n'y a que 5 stations météorologiques pour une zone aussi vaste que l'Europe ; cela donne une idée des moyens de mesures dont disposaient les prévisionnistes. Avec les satellites, la situation s'est heureusement améliorée. C'était le début de l'hiver austral et pour des raisons opérationnelles, le commandant avait décidé de commencer sa patrouille par Saint-Paul, radar éteint, tous feux éteints, pour tenter de surprendre d'éventuels pêcheurs de Langoustes non autorisés. Pour continuer la patrouille, il fallait faire route à l'ouest pour rejoindre Crozet, le nez dans la plume. En quittant Amsterdam, le vent s'est renforcé puis est passé en tempête. L'anémomètre est monté jusqu'à 87 nœuds, mais après la tempête, il restait une seule des trois cuillers du capteur. Alors, 87 Kts ou plus ?... Quant à la mer, d'agitée, elle est passée à très forte puis « énorme ». Les creux ont atteint 20 à 25 mètres. Le bateau était « à la cape ». Heureusement son immense étrave le sert bien, il monte sur la vague, se trouve un instant en équilibre en haut puis bascule violemment en avant et arrête sa course sur la vague suivante dans une énorme éclaboussure. Il reprend alors péniblement son cap, car la déferlante de 3 m a dévié sa route de 20° à 30°.

A l'intérieur, personne ne dort, chacun se cramponne, secoué par les mouvements du bateau et assourdi par le bruit des déferlantes, des rafales de vent ou de l'hélice qui sort de l'eau.

Avec les conditions météo du sud de l'Océan Indien, s'il avait fallu tenir compte du strict principe de précaution, peu de patrouilles auraient été efficaces. La mise à l'eau des embarcations par mauvais temps, le débarquement sur les plages dans les rouleaux, les contrôles de bateaux de pêche, les mouillages... tout était acrobatique. Les commandants successifs ont souvent pris des risques « border line »... Ainsi, en 2009, alors qu'un débarquement était impossible sur le petit appontement d'Amsterdam, le commandant CF Hervé Le Hanneur « *n'aimant pas qu'on lui résiste et ayant du courrier à livrer* », s'est jeté à l'eau à une dizaine de mètres de terre pour nager jusqu'à l'échelle. Il est reparti de la même manière ?

Une vie bien remplie :

On peut considérer que, de sa première patrouille en 1984 jusqu'à la dernière en 2015, l'Albatros toutes missions mises bout à bout, aura passé 10 ans dans les TAAF à contrôler, soigner, ravitailler, arraisonner des contrevenants, à en couler un. Il aura parcouru l'équivalent de 30 tours de la terre et accueilli environ 1500 membres d'équipage.

Il a bien mérité son repos.

La fin ou la naissance d'un mythe ?

Il a servi près de 50 ans dont 32 dans la Royale. C'était le plus ancien bateau de la Marine. La dernière cérémonie des couleurs a eu lieu à Brest le 25 janvier 2016. Il est entré au cimetière de la Penfeld pour y être désarmé puis à celui de Landévennec. Il a terminé sa 82<sup>ème</sup> et dernière patrouille puis son transit vers Brest avec une disponibilité de presque 100 %. Si ce n'étaient quelques équipements obsolètes dont les rechanges devenaient introuvables.

Il est remplacé par l'Astrolabe... qui alterne les missions de surveillance des TAAF avec celles de ravitaillement de la base Dumont d'Urville en Terre Adélie. Mais remplace-t-on l'Albatros ? Un mythe est toujours vivant...

## Liste des officiers de marine qui ont Commandé le Patrouilleur Austral Albatros de 1984 à 2015

Capitaine de corvette Jean-Claude Josselin 23 septembre 1983  
Capitaine de corvette Michel Durand-Gasselin 23 août 1984  
Capitaine de frégate Pierre Le Bail 6 septembre 1985  
Capitaine de frégate Patrick Stervinou 8 août 1986  
Capitaine de corvette Emeric Constans 26 août 1987  
Capitaine de corvette Joël Corre 30 août 1988  
Capitaine de frégate Jean-François Doin 25 août 1989  
Capitaine de frégate Hugues de Moncuit de Boiscuillé 27 juillet 1990  
Capitaine de corvette Bernard Gaillard de Saint Germain 5 juin 1992  
Capitaine de frégate Hervé Maraval 24 novembre 1993  
Capitaine de frégate Bruno Julien de Zélicourt 19 juillet 1995  
Capitaine de frégate Bernard Paulus 7 février 1997  
Capitaine de frégate Henri Leclerc 7 août 1998  
Capitaine de frégate Gérard Bosch 3 mars 2000  
Capitaine de frégate Bertrand Lesort 29 août 2001  
Capitaine de frégate Pierre Talarmin 2 juin 2003  
Capitaine de frégate Pierre-Frank Alvernhe 10 décembre 2004  
Capitaine de frégate Yann Lefébure 28 juillet 2006  
Capitaine de frégate Hervé Le Hanneur 31 juillet 2008  
Capitaine de frégate Stéphane Faury 26 juillet 2010  
Capitaine de frégate Nicolas Barre 25 juillet 2012  
Capitaine de frégate Riaz Akhoune 9 juillet 2014

Texte / Hugues de Moncuit