

Amers fruits de mer

Les navires de pêche au grand large chinois se comportent comme une flotte de pirates, ne respectant aucunes règles. Plongée en eaux troubles avec Ian Urbina, du collectif The Outlaw Ocean Project

Texte et photos Ian Urbina, The Outlaw Ocean Project

adolescent, Daniel Aritonang se voyait bien en garagiste, succédant à son père à la tête de son petit atelier de réparation automobile, dans le village côtier de Batu Lungun, en Indonésie. Il passait d'ailleurs la plupart de son temps à tenter de réparer des moteurs dans l'atelier familial. Et quand il n'avait pas les mains dans le cambouis, c'est qu'il était parti faire un tour sur sa moto Yamaha bleue, sur les petites routes autour du village. En classe, il travaillait bien mais n'était pas assidu, préférant faire le clown pour faire rire les filles. Après avoir malgré tout obtenu son diplôme de fin d'études –l'équivalent du bac–, il a postulé pour intégrer la police, sans succès. Il n'a pas eu plus de chance dans les usines textiles de la région. Et il a dû abandonner l'idée de travailler avec son père quand son garage a mis la clé sous la porte.

C'est alors que son ami d'enfance, Hengki Anhar, lui a suggéré que tous les deux s'embarquent sur un navire de pêche, comme de nombreux villageois avant eux, qu'ils voyaient revenir de campagne de pêche avec suffisamment d'argent pour se payer une maison. «*Pourquoi pas, après tout...*», s'est dit Daniel. Un autre de leurs amis, Firmandes Nugraha, s'inquiétait pourtant du fait que Daniel n'était pas vraiment taillé pour le type de travaux, très physiques, que l'on fait sur ces navires. «*Nous avons passé un test de course à pied et Daniel était tout de suite essoufflé, se souvient-il. Et il ne savait même pas nager!*» Pourtant, Daniel et Hengki finirent par se rendre dans la ville portuaire de Tegal pour postuler à un emploi >





SURPRISE Le calamar des grands fonds contient de l'ammoniac qui dispense une odeur pestilentielle.

> de matelot auprès d'une agence de recrutement. Le 2 septembre 2019, ils furent transportés par avion à Busan, en Corée du Sud, pour monter à bord de ce qu'ils pensaient être un navire coréen. Mais lorsqu'ils arrivèrent au port, c'est un navire chinois qui les attendait: le *Zhen Fa 7*, un bateau pour la pêche au calamar, à la quille blanc et rouge bien rouillée. Ils ne tardèrent pas à larguer les amarres pour partir à la traversée du Pacifique.

Au cours des dernières décennies, en partie dans le but d'étendre son influence à l'étranger, la Chine a considérablement étendu sa flotte de pêche hauturière. Les entreprises chinoises possèdent ou exploitent désormais des terminaux dans 95 ports étrangers. La Chine possède officiellement 2 700 navires de pêche en eaux lointaines, mais ce chiffre n'inclut pas les navires dans les eaux contestées, comme autour de Taïwan par exemple. Différentes données ainsi que des images satellites montrent que la flotte chinoise pourrait en réalité être plus proche de 6 500 navires (les États-Unis et l'Union européenne possèdent chacun moins de 300 navires de pêche en eaux lointaines).

ENCRE CHAUDE ET VISQUEUSE

Il a fallu un peu plus de trois mois au *Zhen Fa 7* pour traverser l'océan et jeter l'ancre près des îles Galápagos. Un bateau pour la pêche au calamar n'est pas un endroit très hospitalier. Des dizaines de lignes de pêche partent du pont vers l'eau, actionnées par des moulinets automatisés. Lorsqu'ils remontent un calamar à bord, celui-ci projette de l'encre chaude et visqueuse qui recouvre les murs et les sols. Les calamars des grands fonds contiennent de l'ammoniac, qu'ils utilisent pour leur flottabilité, et une odeur abominable flotte dans l'air. Le travail le plus pénible a généralement lieu la nuit, entre 17 heures et 7 heures du matin. Des centaines d'ampoules de la taille d'une boule de bowling sont suspendues sur des supports des deux côtés du navire, attirant les calamars des profondeurs. Une fois les calamars remontés, il faut les peser, trier et emballer pour les congeler. Puis il faut utiliser les restes pour en faire des appâts à fixer aux lignes.

Les quartiers du capitaine se trouvent sur le pont supérieur, les officiers chinois dorment à l'étage inférieur, et les matelots chinois en dessous. Les ouvriers indonésiens occupent, eux, les entrailles du navire. Aritonang et Anhar logent dans une cabine exigüe, avec des lits superposés.

Des chaussettes et des serviettes gorgées d'eau pendent à des cordes à linge tendues entre les murs. Des bouteilles de bière vides jonchent le sol. Les matelots indonésiens sont payés environ 3 000 dollars par an, plus une prime de 20 dollars pour chaque tonne de calamars pêchée.

Au quotidien, le navire est rarement suffisamment proche des côtes pour bénéficier d'une réception cellulaire et, de toute façon, la plupart des matelots n'ont pas de téléphone qui fonctionne à l'étranger. Quelques semaines après avoir pris la mer, quand Aritonang et d'autres Indonésiens ont demandé à pouvoir appeler chez eux, le capitaine a refusé. Après quelques semaines à bord, un matelot nommé Rahman Finando a demandé s'il pouvait rentrer chez lui. Le capitaine a dit non. Quelques jours plus tard, un autre matelot, Mangihut Mejawati, a trouvé un groupe d'officiers et de matelots chinois en train de battre Finando, pour le punir d'avoir voulu partir. Les contrats que signent les matelots prévoient généralement de lourdes pénalités financières en cas de démission prématurée. Et certains employeurs conservent les passeports des marins et refusent de les leur rendre s'ils ne payent pas cette amende.

DEUX ANS SANS VOIR LA TERRE

Depuis les années 1960, des progrès ont été réalisés dans les domaines de la réfrigération, de l'efficacité des moteurs et des radars. Les navires peuvent désormais rester en mer pendant plus de deux ans sans retourner à terre. La Chine a lancé sa première flotte de pêche hauturière en 1985, lorsqu'une entreprise publique, China National Fisheries Corporation, a envoyé treize chalutiers sur la côte de Guinée-Bissau. Depuis cette date, la Chine a investi massivement dans sa flotte. Le pays capture désormais plus de 2 millions de tonnes de fruits de mer par an grâce à la pêche en eaux lointaines. L'industrie chinoise des produits de la mer, estimée à plus de 35 milliards de dollars, représente ainsi un cinquième du commerce international et a contribué à la création de 15 millions d'emplois. L'État chinois possède une grande partie de cette industrie – y compris environ 20% des navires de pêche au calamar – et supervise le reste par l'intermédiaire de l'Overseas Fisheries Association. Aujourd'hui, le pays consomme plus d'un tiers du poisson mondial.

La flotte chinoise est également un outil d'influence sur le plan international. Le pays a construit de nombreux ports à l'étranger, notamment en Amérique du Sud, en Afrique subsaharienne et en Asie du Sud. En 2007, la Chine a prêté au Sri Lanka plus de 300 millions de dollars pour financer la construction d'un port (une entreprise publique chinoise l'a construit). En 2017, le Sri Lanka, sur le point de ne plus pouvoir rembourser son prêt, a été contraint de concéder à la Chine le contrôle du port et de ses environs pendant quatre-vingt-dix-neuf ans.

En juin 2020, le *Zhen Fa 7*, qui appartient à Rongcheng Wangdao Deep-Sea Aquatic Products, une entreprise de taille moyenne basée dans le Shandong, est arrivé dans une zone de pêche située entre les Galápagos et l'Équateur. À bord, Aritonang et Anhar commençaient à s'habituer à la vie difficile de matelot. Leur peau était devenue jaunâtre à cause de l'humidité perpétuelle, leurs mains pleines de coupures à force de manipuler les lignes. Leurs vêtements étaient en permanence couverts de taches visqueuses et imprégnés d'une odeur insupportable dont

il est pratiquement impossible de se défaire. Comme certains membres de l'équipage, ils attachaient parfois leurs vêtements sales à une corde longue de plusieurs mètres et les laissaient dériver des heures dans l'eau derrière le navire pour espérer les laver. Le capitaine ayant découvert que Daniel s'y connaissait en mécanique, il l'avait transféré dans la salle des machines, où le travail était légèrement moins pénible.

À bord, Aritonang s'est fait de nouveaux amis, dont Heri Kusmanto, chargé de transporter les paniers de calamars du pont à la cale réfrigérée. Mais au fil des semaines en mer, l'entraîné de Kusmanto a disparu. Lui au départ si joyeux ne parlait presque plus. Puis ses jambes et ses pieds ont commencé à enfler et à lui faire mal. Kusmanto semblait souffrir de bérubéri, une maladie causée par une carence en vitamine B1, souvent provoquée par un régime composé principalement de riz blanc, de nouilles instantanées ou de farine de blé. Elle provoque des picotements, des brûlures, des engourdissements, des difficultés respiratoires, des douleurs thoraciques, des étourdissements et jusqu'à un état de confusion. Comme le scorbut, le bérubéri était courant chez les marins du XIX^e siècle, mais aussi dans les prisons, les asiles et les camps de migrants. Si elle n'est pas traitée, cette maladie peut être mortelle.

Le bérubéri est de plus en plus répandu sur les navires chinois, en partie parce que ceux-là restent très longtemps en mer, une tendance facilitée par le transbordement, qui leur permet de décharger leurs prises sur des transporteurs réfrigérés sans avoir besoin de retourner au port. Les navires chinois stockent généralement du riz et des nouilles instantanées pour les voyages prolongés, car ils

sont bon marché et lents à se gâter. Les cuisiniers des navires mélangent ce riz ou ces nouilles avec du poisson cru ou fermenté et complètent leurs repas avec du café et du thé, tous riches en thiaminase, qui détruit la vitamine B1, aggravant ainsi le problème. Voyant que l'état de Kusmanto empirait, ses coéquipiers indonésiens ont demandé au capitaine s'il pouvait rentrer chez lui. Mais le capitaine aurait refusé.

En effet, lorsque Kusmanto est tombé malade, il est probable que le navire pêchait illégalement dans une zone où il n'aurait pas dû se trouver. À cette période, selon un rapport de renseignement américain, le *Zhen Fa 7* a été

“ Mal alimentés, les marins contractent souvent le bérubéri ”

son transpondeur de localisation à plusieurs reprises, en violation de la loi chinoise. Cela se produisait généralement lorsque le navire se trouvait à proximité des eaux équatoriennes et péruviennes. Les navires de Rongcheng Wangdao sont d'ailleurs connus pour pêcher dans des zones non autorisées; l'un des navires jumeaux du *Zhen Fa 7* a été condamné à une amende pour entrée illégale dans les eaux péruviennes en 2017, et un autre a été trouvé en train de pêcher illégalement au large des côtes de la Corée du Nord. Transférer Kusmanto sur un autre navire aurait >

ABORDAGE Pour recueillir les témoignages de marins quasi captifs de bateaux de pêche, les journalistes leur lançaient des messages dans des bocaux d'un navire à un autre. Avec parfois des téléphones prépayés pour communiquer.





Cette enquête a été réalisée par The Outlaw Ocean Project, une organisation journalistique à but non lucratif de Washington, DC. Le texte et les images ont été fournis par Ian Urbina, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Daniel Murphy et Austin Brush.

> nécessité de divulguer l'emplacement du *Zhen Fa 7*, ce qui aurait pu être incriminant.

Début août, Kusmanto était désorienté. D'autres matelots ont exigé qu'il reçoive des soins médicaux. Finalement, le capitaine a cédé et l'a transféré sur un autre navire, qui l'a transporté au port de Lima. Il a été transporté à l'hôpital, où il s'est rétabli avant d'être finalement rapatrié chez lui. Pendant ce temps, le reste de l'équipage, qui était alors en mer depuis un an, ressentait un sentiment croissant d'isolement. « *Ils nous avaient initialement dit que nous naviguerions pendant huit mois, puis qu'ils débarqueraient le navire, nous a plus tard confié Anhar. Le fait est que nous n'avons jamais atterri nulle part.* »

6 000 REQUINS DANS LES FRIGOS

La Chine pratique plus de pêche illégale que tout autre pays. Les stocks de calamars, autrefois robustes, ont considérablement diminué. Plus de trente pays, dont la Chine, ont interdit le prélèvement des ailerons de requin, mais cette pratique persiste. Les navires chinois capturent souvent des requins-marteaux, des requins océaniques et des requins bleus, afin que leurs ailerons puissent être utilisés dans la soupe aux ailerons de requin. En 2017, les autorités équatoriennes ont découvert au moins six mille requins capturés illégalement à bord d'un seul navire frigorifique. D'autres espèces marines sont également décimées. Les navires pêchant le totoaba, un gros poisson dont la vessie est très prisée en médecine chinoise, utilisent des filets qui emprisonnent et tuent les marsouins vaquitas, qui ne vivent que dans la mer de Cortés au Mexique. Les chercheurs estiment ainsi qu'il ne reste plus qu'une dizaine de vaquitas. La Chine possède la plus grande flotte de chalutiers de fond au monde, qui traînent des filets sur le fond marin, nivelant les récifs coralliens. Les sédiments marins stockent de grandes quantités de carbone et, selon une étude récente parue dans *Nature*, les chalutiers rejettent près de 1,5 milliard de tonnes de dioxyde de carbone chaque année, soit autant que la quantité rejetée par l'ensemble de l'industrie

aéronautique. Les pratiques de pêche illicites de la Chine privent également les pays les plus pauvres de leurs propres ressources. Au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, où la Chine possède une flotte de centaines de navires, on estime que la pêche illégale coûte à la région plus de 9 milliards de dollars par an.

Peu de temps après le jour de l'an 2021, le *Zhen Fa 7* a contourné la pointe de l'Amérique du Sud et s'est brièvement arrêté dans les eaux chiliennes, suffisamment près du rivage pour que les téléphones portables puissent capter. Aritonang a payé un officier pour pouvoir lui emprunter son téléphone et appeler cinq minutes chez lui. Sa mère a répondu et Aritonang lui a dit qu'il serait de retour à la maison d'ici le mois de mai. Il a demandé à parler à son père. « *Il se repose* », lui a dit sa mère. En fait, il était mort d'une crise cardiaque quelques jours plus tôt, mais elle ne voulait pas contrarier son fils pendant qu'il était en mer.

Peu de temps après, le navire a jeté l'ancre à proximité des îles Falkland. Aritonang commençait à sévèrement déprimer. Jusqu'à, lui aussi, tomber malade du bérubéri. Le blanc de ses yeux est devenu jaune et ses jambes se sont mises à enfler. Le capitaine a refusé de lui prodiguer des soins médicaux. « *Il y avait encore beaucoup de calamars dans la zone* », se souvient Anhar. En février, un cargo est venu récupérer la pêche, mais le capitaine n'a pas voulu qu'Aritonang en profite pour retourner à terre. Finalement, le 2 mars, l'état de santé du marin se dégradant encore, il fut transféré sur un pétrolier, le *Marlin*, qui avait accepté de le transporter à Montevideo, en Uruguay. Aux urgences, les médecins lui ont administré un traitement de choc. Mais Aritonang a été déclaré mort le lendemain matin. Anhar, le meilleur ami d'Aritonang, n'a appris sa mort qu'après avoir débarqué du *Zhen Fa 7* à Singapour, en mai dernier. À la main, il portait une valise pleine de vêtements d'Aritonang qu'il avait promis de rapporter chez lui. La famille d'Aritonang a, elle, reçu 200 millions de roupies, soit environ 13 000 dollars, en dédommagement de la mort du jeune homme. Et de son silence. ◊