

JEAN-MARIE LE MÉNÉ

ENTRE CIEL  
ET MÈRE  
Marine Bayer



éditions du  
**ROCHER**  
LIGNES DE FEU

# ENTRE CIEL ET MÈRE

JEAN-MARIE LE MÉNÉ

ENTRE CIEL  
ET MÈRE

 éditions du  
**ROCHER**

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

II.

VOCATION D'UN OISEAU DE MER

C'est au son mêlé de la Marseillaise et de la cornemuse que Marine naît à Vannes, dans le Morbihan, un 11 novembre 1974. Sa mère, nantaise, et son père, d'origine normande, aiment beaucoup la mer, pour des raisons différentes. Papa est plus scientifique et maman plus sportive. Mais tous les deux naviguent pour leur plaisir. Ils ont appelé leur fille aînée Marine, au grand désespoir de la grand-mère Bayer qui, ayant un fils unique, aurait préféré l'appeler Victoire. Evidemment, un 11 novembre, ça peut se comprendre ! Marine a toujours pensé que ses parents auraient aimé avoir un garçon. Deux ans et demi plus tard naîtra encore une fille, Agnès.

La famille mène une existence tranquille dans le village de Sarzeau sur la presqu'île de Rhuys, près de Vannes. Yves Bayer est chirurgien dentiste et Sylvie, sa femme, après avoir travaillé au centre de rééducation de Kerpape où elle s'occupait d'enfants handicapés, est devenue son assistante au cabinet dentaire qu'ils viennent de monter. Plus tard, elle deviendra céramiste et installera son atelier à la maison. Yves nourrit aussi une fervente passion pour l'ornithologie. Il est membre de la société protectrice de la nature en Bretagne ; à ce titre, il est conservateur des réserves d'oiseaux du golfe du Morbihan, de Houat, d'Hoëdic et de Belle-Ile. À ses heures perdues, il est aussi taxidermiste.

Très tôt, ses filles vont partager le même enthousiasme. Marine se souvient de ces petits matins transparents des week-ends de printemps où son père l'emmenait naviguer à bord d'un *Zodiac* sur le golfe du Morbihan. Il ne faut pas faire de bruit pour s'approcher des oiseaux marins. Toute jeune, elle apprend à les reconnaître, elle compte les œufs au moment de la nidification, elle articule les noms des oiseaux dès qu'elle sait dire deux mots, à l'âge de deux ans. Elle saisit alors les bébés goélands à pleins bras et les nomme les « coqs-poules ».

Marine est pleine de santé, vive et sportive, elle marche à l'âge de onze mois. Scolarisée au village, à l'école primaire Sainte-Anne, son enfance est facile, aisée, heureuse. Pendant les vacances, les parents emmènent régulièrement leurs enfants en voyage, en camping-car : l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre... Ils finiront même par passer tous leurs Noël à l'étranger. Marine y développe le goût des découvertes et de l'aventure. Les parents sont exigeants : ils demandent aux filles de préparer les voyages, de leur présenter avant de partir un dossier sur la population, la religion, et la culture du pays visité. Dans la chambre de Marine, les murs sont recouverts de frises réalisées à partir de photos de paysages et d'animaux découpées dans le *National Geographic* ou dans *Géo*.

L'un de ces voyages est déterminant dans sa vie. Les parents emmènent leurs filles au Sénégal pour un séjour de passionnés d'ornithologie. Un voyage extraordinaire où les participants dorment dans les villages, et où les seuls enfants sont Marine et Agnès. Elles sont les reines. À peine arrivées au campement, elles partent jouer avec les petits Sénégalais. Le rêve. Marine a alors onze ans.

Elle découvre aussi un autre rêve. C'est son premier voyage en avion, elle assiste à l'atterrissage dans le cockpit, en perçoit un éblouissement profond et décide que cette nouvelle émotion, elle veut continuer à la vivre, toujours. Elle confie tout de suite à sa maman qu'elle souhaite devenir pilote. Sa mère lui répond qu'il n'y a pas – ou peu – de femmes pilotes, et que ce serait plus simple d'être hôtesse de l'air. Marine n'est pas du tout d'accord. Elle garde cette petite flamme au fond d'elle-même et sait ce qui lui reste à faire.

De fait, à l'âge de treize ans, elle décide de quitter Sarzeau pour aller à l'école à Vannes, chez les Ursulines, à Notre-Dame-Le-Ménimur. Elle souhaite ce changement car l'ambiance

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

la passerelle et le moment où il est exécuté par la machine ! École d'anticipation. Commander, c'est prévoir. On lui explique les deux lignes d'arbre, chacune entraînant une hélice de quatre mètres de diamètre pesant trois tonnes, le presse-étoupe qui empêche l'eau de mer de pénétrer, les réducteurs qui servent de boîtes de vitesse au bateau, le safran de trente mètres carrés. Elle apprend que ceux qu'on appelle les « bouchons gras » peuvent être amenés à travailler à des températures atteignant 60° C, et qu'on leur donne des pastilles de sel pour combattre la déshydratation. Une race de seigneurs qui, même pour un empire, n'échangeraient pas leurs places « rue de Chauffe », dans ce capharnaüm de canalisations, de vannes, de soupapes, de pompes, de manomètres, de cadrans, de clapets, de volants, de cuivres briqués avec amour. Un univers inquiétant tout de même pour les claustrophobes quand on plonge dans les profondeurs du bateau, en dessous du niveau de la mer, comme dans une mine. Les rampes des descentes interminables qui accèdent à la machine sont percées de petits trous permettant d'y faire passer de l'eau. En cas d'incendie ou, pire encore, de fuite de vapeur à 45 bars, c'est-à-dire à 450° C, ces rampes d'arrosage faciliteraient peut-être l'évacuation et la survie des hommes de quart. Auraient-ils seulement le temps de remonter ?

En reprenant de l'altitude dans le bord, Marine rôde près de la rue Saint-Honoré, un endroit feutré qui débouche sur les appartements du Pacha, recouverts de boiseries et de tableaux. La *Jeanne d'Arc* est une ambassadrice de la France. Il est logique que le commandant dispose d'un salon et d'une salle à manger pour recevoir dignement « à la française ». Jusqu'à la campagne précédente, la *Jeanne* était même le seul bâtiment à embarquer un orchestre permanent, détaché des équipages de la flotte de Brest et Toulon, qui connaissait tous les hymnes nationaux des pays visités. En 1981, c'est une première escale

en Chine populaire. En 1986, l'escale à Madagascar a marqué la relance des relations avec l'île après des années de tension. En 1992, la *Jeanne* a été le deuxième bateau étranger à pénétrer dans le port de Vladivostok depuis sa fermeture par l'URSS en 1921. En 1994, elle a témoigné de l'amitié de la France pour le Liban après des années de guerre. En 1996, une escale en Pologne a eu lieu au moment de la candidature de ce pays à l'entrée dans l'Union européenne. Marine ne sait pas encore que la *Jeanne*, pour la première fois en escale à Cuba dans quelques semaines, recevra Fidel Castro à bord.

Mais, ce qu'elle attend surtout avec impatience c'est de pouvoir voler à nouveau, pour vérifier du haut du ciel si la mer est toujours bien ronde. Hélas, tous les vols sont encore suspendus. L'amplitude des mouvements de plate-formes rend impossibles les décollages et les appontages. La circulation dehors, à l'air libre, est aussi interdite. On risque d'être emporté.

Il ne reste plus à Marine, pour guetter la fin de la tempête qui permettra la reprise des vols, qu'à se rendre le plus souvent qu'elle peut en passerelle aviation. Ce local, situé sur la plateforme numéro deux, est tourné vers la poupe du bateau, à l'opposé de la passerelle de navigation. Sorte de tour de contrôle embarquée, la passerelle aviation domine le pont d'envol. On y règle tous les ballets des avions, de jour comme de nuit. Si le spectacle y est souvent garanti, pour le moment, il est plutôt désolant.

Selon une habitude bien installée, en plus de la flottille de l'aéronavale, la *Jeanne d'Arc* a aussi embarqué un détachement d'hélicos relevant de l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT). Or, un dernier *Puma* a été laissé orphelin sur le pont d'envol. Le cyclone est arrivé si vite que les marins chargés des mouvements d'avions sur le pont d'envol n'ont même pas eu le temps de tracter l'appareil vers l'ascenseur et de le descendre

pour le mettre à l'abri dans le hangar à hélicoptères. La mer, en peu de temps, est devenue tellement forte que toute action à l'extérieur est devenue trop dangereuse. On ne peut qu'assister, impuissant, au martyr de l'appareil.

Témoin malheureux, un adjudant de l'ALAT en est réduit à filmer en direct la descente aux enfers de l'hélicoptère maltraité dont il a la charge. Le *Puma* était au départ accroché par huit saisines, c'est-à-dire par des systèmes de chaînes métalliques qui arriment solidement l'appareil sur le pont. Six saisines sur les huit se sont brisées. Il en reste deux dont on se demande comment elles vont encore tenir. Chaque coup de roulis est un suspense. La carlingue du *Puma*, soumise sans protection aux violentes intempéries, ressemble à une vraie passoire, criblée comme si elle avait essuyé des tirs, fouettée par les saisines devenues folles sous l'action du vent qui souffle à près de 200 km/h...

La frégate *Duguay-Trouin* a pris une autre direction lors de la traversée du cyclone. Elle subit quand même des dommages, toutefois un peu moins élevés que ceux de la *Jeanne*. Il n'est pas exclu que la venue de Mme Chirac, puis du Président de la République française, au Guatemala et en Honduras ait quelque peu forcé la main du commandant pour suivre une route plus directe et plus rapide, mais moins sécuritaire et moins confortable. Le 15 novembre, la *Jeanne* et le *Duguay-Trouin*, qui ont fini par se rejoindre dans une zone plus calme, atteignent Puerto Barrios au Guatemala.

Dès le début de l'escale, Marine, qui vient d'être qualifiée « pilote opérationnel sur *Alouette III* », participe aux vols de reconnaissance des sites de travail et du circuit de la visite officielle du Président de la République. Les vols au-dessus du Guatemala et du Honduras sont ses premiers vols de mission. L'opération *Cormoran* commence. Elle permet d'assurer la

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Enfin, au soir du 19 septembre, à 19h45, c'est l'appareillage tant attendu : « poste de manœuvre général ! ». Il fait déjà nuit à Papeete. Voilà les marins du *Prairial* embarqués pour trois mois de mer et d'escales fantasmées. Les îles promises sont toujours « au trésor ». Chacun aura le sien. Marine confiera les trésors qu'elle découvre à un journal de bord en forme de jardin secret.

Les passes du lagon sont franchies. Les feux de Tahiti s'éloignent. Longtemps les effluves entêtants de tiaré, de frangipanier et de coprah suivent le navire. Quand les parfums de la terre s'évanouissent, c'est le signe qu'on est en haute mer. L'écume fluorescente glisse silencieusement le long de la coque et accroche des étoiles dans la voie lactée du sillage.

Les premiers bercements de la houle sont comme des vahinés en paréos qui invitent à céder rapidement au sommeil. Et bientôt :

« L'azur phosphorescent de la mer des tropiques  
Enchantaient leur sommeil d'un mirage doré... »

Le lendemain, sous un ciel de cobalt, débutent des festivités qui vont marquer le passage de la Ligne puisqu'on franchit l'équateur pour pénétrer dans le Pacifique nord. Les Néophytes doivent faire table à part jusqu'au redoutable « baptême ». Ils ont droit en guise d'apéritif à une mixture de Tabasco, vinaigre, moutarde, sauce tomate et Nutella. Ce ne sont que les signes avant coureurs des épreuves terribles qui les attendent.

Après un vol superbe au-dessus du grand bleu de l'atoll de l'île de Tikehau, près de Rangiroa, au nord de Tahiti, Marine rapporte des glacières pleines de carangues pêchées par les habitants. Voilà qui va améliorer l'ordinaire du bord ! Puis, officier des sports consciencieuse, elle organise une première séance sur le pont d'envol pour faire digérer le festin.

Ensuite, Poséidon et Amphitrite, flanqués de l'Archevêque, de l'Astronome et du Juge, entourés d'infâmes Infirmiers, Barbiers et Boulangers, suivis d'une cohorte de Sauvages à la peau noircie au cirage – et en pagnes – s'acharnent sur les Néophytes dûment épouvantés. « *Tremblez Néophytes !* » Les festivités purificatrices se terminent dans la piscine. Les grades sont abolis et personne ne peut y échapper. La seule femme du bord ne fait pas exception et elle passe ses cinq heures, plage avant, sous un soleil de plomb ! Le certificat du passage de la Ligne, aussi important qu'un passeport, est inscrit ensuite à son dossier de marin, ce qui lui sera utile dans ses futures affectations. Mais le détail de ces rites initiatiques, en usage dans toutes les marines de guerre, reste un secret jalousement gardé par des générations de Chevaliers des mers. Marine, qui franchira la Ligne plusieurs fois, accèdera même au rang de Dignitaire !

Première escale à l'île Christmas, dans l'archipel des Kiribati : quelques centaines d'habitants vivent une pauvreté joyeuse dans des cases aux murs en palmes de coco-tiers tressées et sous des toits de tôle ondulée. L'électricité et l'eau courante sont rares. Mais les sourires sont partout. Des fruits et du poisson à portée de la main. Et d'énormes crabes de terre aux pinces menaçantes qui font « toc » quand ils se laissent tomber au fond de leurs trous. Pas un touriste dans ces îles perdues au bout du monde.

Deux jours de baignades et de plongées avec bouteilles dans l'aquarium du Bon Dieu avant d'entamer les six jours de traversée vers Hawaï.

Après Honolulu l'Américaine, on entame une longue période de douze jours de mer pour atteindre l'Asie, sans croiser un seul navire, un seul oiseau, une seule île. Les journées s'enchaînent dans une continuité où le calendrier devient un objet insolite.

Tout se ressemble tellement à l'intérieur et à l'extérieur du bateau. Le soleil est le seul être en mouvement sur une toile toute bleue et sans cadre. Mais l'esprit de cohésion est né. C'est cette grande famille solidaire, qu'on n'a pas choisie, créée au milieu de nulle part et qui permet de tenir loin de sa petite famille de sang.

Marine est curieuse. Elle échange avec tout le monde. Elle cherche à connaître les différents métiers du bord. La nuit, quand elle a du mal à dormir, elle va rôder en cuisine. Guidée par la bonne odeur de fournil et la musique chuintante du lecteur de cassettes saupoudré de farine, elle retrouve le boulanger tôt levé pour pétrir le pain qui doit nourrir cent personnes. Ou bien, elle monte en passerelle de navigation. Impression de rentrer dans un sanctuaire orthodoxe surchargé de petits lumignons. Rien ne bouge. Il ne faut pas dire un mot. Liturgie immuable. Les marins sont sérieux quand ils sont de quart. Mais on peut toujours sortir à l'air libre, sur l'aileron de la passerelle, pour entendre un officier marinier « bosco » réciter, comme un poème, la voute céleste qui se balance interminablement au-dessus des antennes :

– Regardez Marine, les quatre étoiles qui forment la *Croix du Sud* sont d'un éclat différent lorsqu'en partant d'*Acrux*, on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre.

– Ah oui...

– Vous saviez que Dante dans la *Divine Comédie* décrit la *Croix du Sud* comme les « quatre étoiles que nul n'a vues, hormis le premier couple » ?

– Non...

– C'était au début du quatorzième siècle, donc avant les découvertes des grands navigateurs portugais. On se demande bien comment Dante savait ça.

– Je ne sais pas non plus...

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

En un sens, Marine est soulagée car elle ne voulait pas mettre le détachement dans l'embarras. Il n'y a que deux pilotes à bord et la plupart des missions, surtout celles de nuit, demandent que l'on soit en double commande.

Après une affectation complète d'une année au cours de laquelle elle a briqué l'océan Pacifique dans tous les sens, avec des fortunes diverses, Marine quitte Tahiti pour rejoindre sa Bretagne natale.

Elle porte une quinzaine de colliers de coquillages autour du cou, et surtout, une petite Moana s'est installée au creux de son ventre en guise d'espérance...

V.

## BLESSURES TOUS AZIMUTS

À son retour en métropole, Marine s'octroie quelques jours de permission et prépare l'emménagement. La famille a décidé de se fixer à l'extrémité de la Bretagne, sur la presqu'île de Crozon. En effet l'un et l'autre, pour la première fois, sont affectés sur la même base de Lanvéoc, lui à la 50 S pour voler sur *Cap 10*, elle à la 22 S pour retrouver l'escadrille d'hélicoptères qu'elle connaît bien. Et c'est enceinte de cinq mois qu'elle arrive en septembre à la 22 S en tant qu'officier des vols chargée, à défaut de pouvoir voler, d'établir le programme journalier de ses collègues sur les différents appareils de l'escadrille.

Quant à son mari, qui devait initialement passer un an à la 50 S, il ne fera en tout et pour tout qu'un mois à Lanvéoc. Brusquement, on le réclame à la flottille 11 F basée à Landivisiau pour voler sur *Super-Etendard*. Cela commence mal pour la vie de famille, même si c'est mieux pour le pilote de chasse ! Malgré ce changement de programme, ils conviennent de rester sur la presqu'île de Crozon. Enceinte, Marine ne se voit pas refaire tous les cartons, alors qu'elle vient à peine de les ouvrir. Son mari attentionné fait alors des allers-retours quotidiens de quarante-cinq minutes pour gagner sa nouvelle base.

Au terme d'une grossesse facile, la belle Moana, fruit de leurs échappées amoureuses en Indochine, naît le 30 janvier 2003, à la plus grande joie de ses parents.

Mais ceux-ci restent d'incorrigibles oiseaux de passage !

Déjà, trois jours après la naissance de Moana, son père part pour trois mois de mission.

Et, déjà, deux mois après sa naissance, sa mère reprend le chemin du ciel.

Après un an d'interruption de vol, elle doit subir un check up médical complet à Toulon, au centre d'expertise médicale du

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

que plus rien ne fera obstacle à son bonheur.

Marine emmagasinera ses plus belles images pour ne rien avoir à regretter. Non, rien de rien, elle ne regrettera rien.

Revivre en femme libre, libre d'avoir choisi de privilégier ceux dont la nature lui a donné la charge, c'est désormais un objectif de chaque jour. Dans quelques mois, elle rentre à la maison et restructure son existence de manière à rendre compatibles vie de famille et vie professionnelle.

Sauf que la campagne qui se poursuit autour du monde lui réserve une dernière épreuve.

VI.

DU RIVAGE DES SYRTES AU DÉSERT DES  
TARTARES

En mer, au large de la Somalie, le 10 avril 2008.

D'un bond, Marine jaillit de sa bannette. En sueur – la climatisation a atteint sa performance limite.

Avec précaution, elle allonge la jambe dans la douche. Mais pourquoi ce caillebotis en caoutchouc noir, aux arrêtes coupantes, en service sur tous les bateaux de la Royale, fait-il toujours aussi mal aux pieds ?

Ses heures de sommeil ont été courtes : réunion d'urgence, en pleine nuit, chez le Pacha, suivie de la lettre écrite à ses enfants. Elle s'est quand même réveillée avant le « branle-bas ». Vite, un peu d'eau !

Solliciter la vénérable tuyauterie de la *Jeanne d'Arc* est un petit rituel auquel tout marin sacrifie avec patience. Car l'eau, sur un bateau, ne pénètre pas comme ça, impunément. On entend, au bruit caverneux qui la précède, qu'elle arrive de loin, qu'elle prend son temps et se laisse désirer. L'eau douce, c'est d'abord de l'eau de mer, filtrée puis distillée, et donc dessalée. Denrée rare et chère qui se mérite. Il faut lui donner envie de venir en jouant des robinets. Un coup à droite, un coup à gauche pour faire bonne mesure. La manœuvre s'avère généralement sans effet. Et puis, alors que la partie semble perdue et que tout espoir liquide s'éloigne, un borborygme venu des profondeurs de la ferraille annonce le jaillissement intempestif d'un mince filet d'eau bouillante et fumante. S'écarter, vite, pour ne pas être cuit à vif comme un homard breton ! On tournicote alors fébrilement les manettes dans n'importe quel sens, et les lois de la probabilité finissent par vous gratifier de quelques gouttes tiédasses qui sentent la rouille.

Elle sourit. Bon, ça suffira pour aujourd'hui. Il faudra non seulement s'en contenter, mais s'en réjouir avant d'en remercier le chef machine qui règne sur les bouilleurs !

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

Lumière blanche du ciel comme un flash continu, haleine brûlante du jour, mer d'acier. Un trait de pinceau pastel délimite l'horizon à l'ouest. C'est la côte somalienne, irregardable à cause de la réverbération. Et pourtant, cet horizon implacable est le théâtre d'opérations. Décor en extérieur d'un véritable opéra de plein air.

Avec le calme des vieilles troupes, la vaillante *Jeanne d'Arc* vit l'une de ses heures glorieuses qui en ont compté tant. Arrivée à toute vapeur pour tenir son poste, à égale distance du *Ponant* et de la côte somalienne, elle est là, se balançant d'un bord sur l'autre, solide, féconde, pressée de pousser ses acteurs hors du nid, comme un compositeur inspiré, et de les encourager à jouer maintenant leur partition sur la scène.

L'ouverture se fait sur une chorégraphie traditionnelle exécutée des dizaines de milliers de fois autour du globe. Des êtres agiles avec leurs habits de couleurs, verts, rouges, bleus, marrons, avec leurs bonnets assortis et les oreilles de Mickey de leurs casques anti-bruits, s'activent sur le pont d'envol. Ce sont les pisteurs. Ils préparent les hélicoptères, les positionnent correctement, complètent le ravitaillement en carburant, disposent le matériel de sécurité contre l'incendie, etc. En principe, tout est déjà paré depuis que le processus de libération des otages a débuté ce matin à l'aube. Mais on améliore sans cesse ce qui peut l'être, inlassablement, jusqu'au bout. Moment où l'orchestre s'accorde. Tous les hélicoptères du bord – les deux *Alouette* et les deux *Gazelle* – doivent pouvoir décoller dans les cinq minutes.

Les pilotes et mécaniciens, accompagnés du tireur d'élite caparaçonné comme un scarabée inquiétant, ont quitté la salle d'alerte (les coulisses) du côté babord du bateau (côté jardin, en somme). Chacun a rejoint son appareil et attend, dans l'étuve du cockpit, depuis plusieurs heures maintenant, le coup de baguette

inaugural. Dans la fosse d'orchestre, ce sont les interprètes solistes du premier mouvement d'une symphonie qui va aller crescendo.

Le chef du service aviation officie en maître de ballet à partir de la passerelle qui surplombe le pont d'envol. Il ordonne la mise en route et l'embrayage. Les quatre voilures commencent à tourner. Sur un geste, un mot, un coup de sifflet, les hommes bariolés se dispersent comme les petits rats du Palais Garnier, se baissent et se mettent à l'abri des effets de guillotine des mouvements de rotors. Quelques uns se pressent quand même sous le ventre haletant des hélicoptères pour les libérer des entraves qui les maintiennent enchaînés sur le bateau. Seul l'un d'entre eux, le « chien jaune », reste debout sur le pont, les deux bras écartés, face aux appareils. Quand le maître de ballet prononce la phrase « vert décollage », l'homme en jaune élève les bras, lentement, accompagnant d'un geste solennel l'envol progressif des machines vers le grand bleu.

L'*Alouette III*, qui a reçu l'indicatif Vega Sierra, s'ébroue dans un petit frisson distingué de gauche à droite et de droite à gauche, puis se hisse sur la pointe des roues.

– Avia de Vega Sierra, demande le décollage...

– Vega Sierra d'Avia, vert décollage...

– Avia de Vega Sierra, vert décollage à onze heures...

La bulle transparente de l'*Alouette* regarde la passerelle aviation en frémissant d'impatience. Echange de deux regards de verre. Le chef aviation, du haut de son fauteuil de commandement, observe les deux pilotes en combinaison claire, dans une pose hiératique, s'élever très doucement à sa hauteur. Il voit d'abord les deux casques gris qui portent leurs patronymes résumés en quelques lettres. À gauche, BTE pour Thomas, à droite, BYR pour Marine. Les têtes dodelinent sur les épaules au rythme des légères turbulences. Les deux visières sombres

qui les protègent du soleil sont des masques qui figent leurs visages dans l'impassibilité. L'officier aperçoit quand même leurs lèvres articuler, dans le micro collé à leurs bouches, les mots brefs de la procédure de décollage. Ensuite défile, comme dans un ascenseur, leurs corps en apparence immobiles, sous les harnais de couleur bleue, les bras le long du buste, les mains sur les commandes ou sur les genoux. Enfin, par-dessous la bulle, il voit leurs chaussures de vol sur le palonnier. Et puis les roues, et puis plus rien... Le chef aviation se penche et s'aveugle en se tournant vers le ciel blanc. La main en visière, il observe l'hélicoptère s'orienter à onze heures et présenter son flanc. L'ombre noire du tireur d'élite se découpe un instant dans l'encadrement de la porte latérale droite maintenue ouverte. Alors, l'appareil échappe au champ visuel de la passerelle aviation.

Le niveau sonore est redevenu normal. Les quatre hélicos sont en l'air. On peut de nouveau se parler. Craignant au fond de lui-même de ne pas récupérer tout son petit monde, le chef aviation s'autorise à mi-voix une sortie plus que dubitative, qui tranche avec son naturel optimiste :

– Bon Dieu, mais combien vont revenir ?

Marine est aux commandes, la main droite sur le manche, la gauche sur le collectif. Elle a le physique précis, la posture droite, le regard net, le verbe rare. Dans ses gestes d'instrumentiste, pas un qui ne soit justifié, mesuré, maîtrisé. On dirait une pianiste ou une organiste qui sait qu'une main trop lourde ou un pied qui traîne met en péril le morceau joué. Et donc, la mission confiée. Ses doigts gantés effleurent juste les instruments. Le manche n'est l'objet que d'une pression légère dans un sens ou dans l'autre. Le pilotage d'un hélicoptère s'effectue au millimètre près comme le toucher d'un clavier ou le pincer d'une corde.

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

improvisés, jeux, pots, invitations à des repas organisés dans les différents carrés, fleurirent de toute part. On rivalisa d'attentions avant la séparation à Djibouti, d'où les otages regagnèrent furtivement Paris. Car chacun savait au fond de lui qu'on n'avait peu de chances de se revoir, quand bien même on s'était juré de le faire.

Ensuite, ce fut la séquence plus convenue avec le ministre de la Défense, venu spécialement sur place. Amabilités, banalités et instantanés du ministre encadré par les pilotes, Marine et Guillaume. Avec lui, on n'avait encore moins de chances de se revoir. Et puis il y avait eu l'assaut décalé des journalistes...

Enfin, tout le monde était parti comme une volée de moineaux. Le calme attendu depuis longtemps était revenu.

Le lendemain de cette arrivée compliquée à Djibouti, Marine avait alors emmené le commandant de la *Jeanne*, en hélicoptère, au lac Assal. Le Pacha était épuisé. Il n'avait pratiquement pas dormi depuis une semaine. La rencontre finale avec les journalistes avait été calamiteuse. Il avait besoin de se changer les idées.

Ils avaient survolé la beauté à couper le souffle de cette région du monde, mais aussi sa sauvagerie absolue. Imaginez, loin de toute vie humaine, sous un ciel d'un bleu dur, une banquise de sel aveuglante de blancheur à cent cinquante mètres au-dessous du niveau de la mer, dans l'un des déserts les plus chauds du globe. On peut y faire cuire un œuf au plat sur le capot d'une *Jeep*. Naguère, quand la piste était encore exécration, il fallait se signaler au dernier poste tenu par la Légion étrangère avant de pénétrer dans ce lieu maléfique, pour que l'on vienne vous y secourir si n'en sortiez pas avant un certain temps.

Marine, aux commandes, avait incliné son appareil le long de la « Grande Faille » qui creuse chaque année davantage l'écart entre les plaques tectoniques des continents africain et

asiatique, et qui coupe en deux la corne de l’Afrique sur plus de six mille kilomètres, de la mer Rouge au Zambèze. Là, surgissait une sorte de vision de l’enfer – fort bien décrite par Kessel et Romain Gary – avec sa fournaise métallique et noire de minéraux volcaniques aux formes aussi acérées que des éclats de verre.

Les voilà maintenant sur le chemin du retour. Ils contemplent le Ghoubbet al-Kharab (ou Gouffre des Démon), une anse séparée du golfe de Tadjourah par une passe au courant violent. Ici, la magie des lieux reste associée à l’image de l’élégant Henri de Monfreid en pagne sur son boutre cinglant vers Obock. Intérieurement, ils lui rendent un discret hommage.

À basse altitude, ils suivent les dik-diks, ces petites antilopes vives et rapides comme la lumière qui bondissent entre les cailloux.

Avant de rentrer, ils s’offrent encore un petit crochet par Arta – l’école du désert – qui abrite le centre d’entraînement au combat des Légionnaires et des commandos de la marine, souvent frères d’armes.

Cela donne une idée à Marine. Demain, elle emmènera le détachement de la 22 S au village d’Arta, dans un restaurant avec piscine, pour leur première journée de farniente depuis longtemps. Les commandos lui ont recommandé ce lieu de prédilection qu’ils fréquentent entre deux missions quand ils n’ont pas le temps de descendre à Djibouti. Pour elle, il s’agit de proposer à ses hommes une sortie de cohésion, comme on dit dans l’armée. En fait, ce sera surtout le moment d’intimité d’une famille qui a besoin de souffler pour se retrouver après un effort soutenu ensemble.

La tête comme un kaléidoscope, Marine et le Pacha se posent sur la base de Djibouti tandis que le soleil déclinant colore en violet les montagnes du Yémen de l’autre côté du

golfe. Sans avoir besoin de se l'avouer explicitement, l'un et l'autre ont conscience que l'aventure exceptionnelle à laquelle ils ont participé est terminée. Ils auront vécu ensemble cet épisode de décompression comme une sorte de point d'orgue. Demain, Marine agira de la même manière avec son équipe pour clore leur histoire en commun. Après, on ne fera plus que se souvenir, évoquer, raconter...

Mais les lieux, l'air qu'on y respire, la lumière qui les baigne ont de la mémoire. Ils enregistrent tout. Quelquefois, il suffit de s'imprégner de l'esprit des lieux pour qu'il fasse ressurgir des paroles. Des mots qui se mettent à parler et qui ressuscitent le passé. Djibouti, dont la géographie est chargée d'histoire de soldats, de marins et de pirates, fait partie de ces endroits loquaces.

Effectivement, un an plus tard, c'est à Djibouti que je découvre par hasard des éléments sur le parcours de Marine Bayer qui réveilleront ma curiosité. Je m'y retrouve en escale avec la *Jeanne d'Arc* avant d'appareiller vers Abou Dhabi. À nouveau, je dois assurer des conférences au profit des officiers-élèves pendant la traversée. Un transit dans le golfe d'Aden et le long du Yémen au cours duquel on poursuivra d'ailleurs des pirates.

« Allons dîner Chez Youssouf » me proposent des amis, « comme après le *Ponant* ! ». Mes interlocuteurs ont été, à des titres divers et certains à des responsabilités éminentes, des protagonistes de l'« affaire » en 2008. Je leur emboîte le pas bien volontiers.

*Chez Youssouf* est un haut lieu de Djibouti, un peu comme l'ont été dans leur genre le bar du *Képi blanc*, le bar du *Palmier en zinc* avant l'attentat de 1977, ou l'*Escalier en bois* aux temps héroïques.

Ce n'est pas loin du *Marché aux mouches* – qui se passe

Ces pages ne sont pas disponibles à la pré-visualisation.

balançoire, ils lui demandent de leur raconter, pour la énième fois, une histoire de pirates. Une vraie qu'elle aurait vécue elle-même ! Pour se faire peur, un peu mais pas trop, une peur à la mesure des enfants...

Dans la petite maison blanche au toit d'ardoises, assise sur le tapis du salon, Marine replie ses jambes et se redresse au-dessus de ses trois petits accoudés par terre, la tête entre les mains, les yeux brillants.

Et en parlant, elle ne cesse de leur sourire : « il était une fois un trois-mâts français dans l'océan Indien... »

Une histoire de pirates, même terriblement vraie, inquiète toujours moins les enfants que les larmes de leur mère.

### **Depuis...**

Au terme de son équipée, ce sont six pirates que Marine Bayer et ses camarades ont capturés sur le territoire somalien et exfiltrés vers la France. Les six premiers d'une liste qui s'est quelque peu allongée depuis...

Placés en détention préventive en 2008, les prévenus ont déjà passé quatre années en prison. Le 14 juin 2012, la justice française a prononcé son délibéré dans l'affaire du *Ponant*.

Sur les six Somaliens présents dans le box, le seul à avoir reconnu sa participation à toute l'opération a été condamné à dix ans de prison.

Des peines de sept ans de prison ont été prononcées à l'encontre de deux autres accusés, qui se présentaient comme de simples ravitailleurs des pirates en chèvres, en cigarettes et en kat.

Le chauffeur du 4 x 4, qui clamait son innocence en

affirmant n'avoir touché que cent dollars pour conduire le véhicule dans le désert, a écopé de quatre ans de prison pour complicité. La peine prononcée couvrant la détention préventive, il est sorti de prison.

Comme lui, les deux derniers pirates soutenaient qu'ils n'avaient jamais mis les pieds à bord du *Ponant*. Ils ont été acquittés et ont obtenu une indemnisation pour le préjudice subi. Ils ont demandé aussi l'asile politique à la France.

Les preuves matérielles faisaient défaut quant à la participation effective des Somaliens au groupe des pirates. L'accusation ne reposait que sur la parole des victimes. Les juges n'ont donc pas suivi les réquisitions du Parquet qui demandait des peines allant de dix à quinze ans de prison.

Le Parquet a fait appel d'un verdict jugé trop clément.

# TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos

I. Le secret d'une lettre jamais partie

II. Vocation d'un oiseau de mer

III. Au cœur du cyclone Mitch

IV. Pacifique, pas si pacifique

V. Blessures tous azimuts

VI. Du Rivage des Syrtes au Désert des Tartares

VII. Dernier vol en Somalie

VIII. Allons dîner Chez Youssef !

Épilogue

**Groupe Artège**  
Éditions François-Xavier de Guibert  
10, rue Mercoeur - 75011 Paris  
9, espace Méditerranée - 66000 Perpignan

*[www.editionsfxdeguibert.fr](http://www.editionsfxdeguibert.fr)*

Achevé d'imprimer par  
Les Presses Littéraires,  
en novembre 2015,  
N° d'impression : XXX

Dépôt légal : juin 2013

Imprimé en France