PHILIPPINES

Fantômes d'acier en baie de Coron

Le 24 septembre 1944, l'attaque d'une centaine de chasseurs et bombardiers américains envoie par le fond la plus grande partie d'une escadre japonaise stationnée en baie de Coron. Soixante-cinq ans après, les épaves, accessibles, bien conservées et colonisées par une faune et une flore variées, baignent toujours dans une eau tiède. Elles font le bonheur des plongeurs du monde entier.

TEXTE OLIVIER CLOT-FAYBESSE, PHOTOS (SAUF MENTION CONTRAIRE) DENIS GLEHEN

QUELQUES LIENS

◆ **www.asiadivesite.com/philippines-dive-sites**, liste (en anglais) des sites de plongée.
◆ **www.starfish.ch/dive/Sangat.html** (en anglais) et **www.coronwrecks.com** (en anglais) sont deux véritables mines de renseignements historiques, d'informations et de liens sur les épaves de la baie de Coron.
◆ **www.la-video-sous-marine.com/concours-video.htm** : vidéo de Philippe Madeira, présentée en 2008, à Antibes, au Festival mondial de l'image sous-marine.

Un poisson lion ou rascasse volante *(Pterois volitans)* patrouille au-dessus du pont de l'Irako.

PHILIPPINES

En haut, à gauche, des ascidies *Polycarpa aurata.*
À droite, une éponge tonneau *(Xestospongia testudinaria),* fixée sur le bord de la coque de l'Irako.

En-dessous, un poisson scorpion *(Scorpaenidae),* posé sur le pont de l'Irako.

Soudain, le hors-bord ralentit. "Là-bas ! Sur tribord !", s'exclame Denis. Je tourne la tête dans la direction indiquée et, après quelques secondes d'inspection, je découvre la bouée. Recouverte d'algues verdâtres, elle oscille mollement dans la légère brise de ce milieu d'après-midi. Elvin, notre moniteur philippin, s'y amarre prestement. Sous nos pieds, se trouve le Kogyo Maru. Avec ses 129 mètres de long, ce cargo représente le premier géant au programme de ce séjour. Pour une mise en jambes, notre guide a eu la délicatesse de choisir un site pas trop profond, dans la zone des 20-25 mètres. Comme à chaque fois que je vais découvrir une nouvelle épave, je ressens une petite pointe au cœur, mélange d'excitation et d'appréhension. Le tout est renforcé par la dimension historique du lieu, car il s'agit ici d'un navire de la marine impériale japonaise, coulé au cours de la funeste journée du 24 septembre 1944. Et dont plusieurs frères d'armes reposent à proximité…

Repères

✣ **Épaves à gogo.** La baie de Coron est un cimetière de navires japonais, coulés lors de la Seconde Guerre mondiale. Les épaves, colonisées par les coraux, gisent autour de l'île de Busuanga, entre 20 et 50 mètres.

✣ **Réserve.** La petite île de Sangat, déclarée réserve naturelle, est un paradis pour les amoureux de nature. Elle est aussi idéalement située pour visiter les épaves de la baie de Coron : de quelques minutes pour la plus proche, à une petite demi-heure pour la plus éloignée.

✣ **Eau douce.** L'île de Coron offre aussi l'occasion de s'essayer à la plongée en lac, par exemple dans Barracuda Lake.

Mérous, poissons clowns et nudibranches

Une bascule arrière et nous voilà immergés dans l'eau tiède de la mer de Chine. La fatigue du voyage depuis la France s'efface comme par magie, alors que nous descendons le long de la corde reliant la bouée au sommet de l'épave. Nous découvrons le Kogyo Maru, couché pour l'éternité sur son flanc tribord. Difficile de se faire une idée de l'ensemble du navire, car l'eau est chargée en particules, limitant la visibilité. En se rapprochant, le château, situé au milieu du bateau, apparaît. Un peu plus bas, une large cale rectangulaire s'offre à nous. Sans hésitation, Elvin s'y engouffre. Nous le suivons. À l'intérieur, la visibilité est bonne et nous progressons en passant d'une soute à l'autre. Muni de mon puissant phare, j'examine les entrailles du navire. La cale n°2 révélera un petit trésor. Elle contient du matériel de construction : des sacs de ciment, des rouleaux de grillage et un petit bulldozer ! Avant de ressortir, nous prenons le temps de contempler la lumière filtrant par les nombreux interstices et les trous causés par les bombes des avions alliés. La balade se finit en longeant le flanc bâbord de la coque. Tout est entièrement recouvert de corail. On croirait survoler un véritable récif. Mérous, poissons clowns et autres nudibranches y résident. Au-dessus de ce petit monde, barracudas et carangues en maraude zigzaguent à la recherche d'une proie.

Un porte-hydravions sous la mer !

De retour sur l'île de Sangat, nous prenons enfin possession de notre bungalow. Après un dîner copieux, direction le lit, histoire d'effacer la fatigue de ces deux jours de voyage (dont une escale à Manille). Le lendemain, petit-déjeuner en compagnie de Joachim, le responsable plongée. "Jojo" nous donne, dans un anglais teinté d'un fort accent germanique, quelques informations sur la première épave de la journée : "Ce matin, direction l'Akitsushima, pour une immersion dans la zone des 30-40 mètres. Il s'agit d'un porte-hydravions de 118 mètres, le seul navire de guerre coulé, les autres étant tous des bateaux d'avitaillement." Anticipant ma question, Jojo précise que personne ne sait si les avions ont eu le temps de décoller avant le naufrage, ou s'ils gisent sur le sable à proximité du navire. L'excitation est à son comble pour les passionnés d'épaves que nous sommes ! Après une petite demi-heure de navigation, nous voilà arrivés au-dessus de l'Akitsushima. Incliné sur bâbord, il attend, 30 mètres sous la surface, les visiteurs du jour.

Ci-dessus, bouquet de tubes mauves (éponge tuyau) sur la proue de Gunboat de Lusong.

découvrir

Les bateaux traditionnels du port de Coron.

O. Clot-Faybesse

Les Philippines, parfum de paradis

À l'Ouest de l'océan Pacifique, à environ 1.000 km au large de la Chine, se trouve la République des Philippines. Cet archipel, formé de plus de 7.100 îles, compte près de 85 millions d'habitants. Luzon, la plus grande île, abrite la capitale Manille et ses 10 millions de résidents. La culture, marquée par la colonisation de l'Espagne et des États-Unis, est un mélange unique d'Orient et d'Occident. Le climat privilégié, la grande richesse de la faune et la flore sous-marines, ainsi que la variété des sites font des Philippines, une destination de choix pour un séjour plongée.

TERRE DE BRASSAGE

La diversité culturelle des Philippines est liée à une histoire mouvementée, faite de périodes successives de colonisation et d'occupation de la part de plusieurs grandes puissances. Dominé par la Chine et l'Indonésie, le pays subit, à partir du XVIe siècle, la convoitise des nations européennes. Les Espagnols, emmenés par Magellan, arrachent aux musulmans le port de Manille et colonisent l'archipel, qu'ils baptiseront en 1565 "Philippines", en hommage au roi Philippe II. En 1762, les Britanniques s'emparent brièvement de la capitale. Au début du XXe siècle, les Américains annexent à leur tour les Philippines. Mais, en 1941, l'armée japonaise envahit l'archipel et en prend le contrôle. À la fin de la guerre (1946), le pays obtient officiellement son indépendance, même si les liens avec les États-Unis restent marqués.

MANILLE, LA COLORÉE

Se rendre sur l'île de Sangat est un long voyage, ponctué d'une escale à Manille. Malgré le peu de temps imparti (l'avion atterrit en début de journée), il est possible de visiter quelques-uns des lieux symboliques de la capitale, comme "Intramuros". Cette ancienne cité fortifiée abritait, à l'époque espagnole, les bâtiments administratifs et religieux, ainsi que les riches demeures de la classe dirigeante. La plupart ont été conservés. Le cimetière chinois, avec ses rues bordées de tombes à l'architecture démesurée et surprenante, vaut aussi largement le détour (à parcourir avec un guide). En se promenant à travers la mégalopole de 10 millions d'habitants, on remarquera aussi l'abondance des "jeepneys", voitures bigarrées et bricolées à partir d'anciennes jeeps de l'armée US, qui font office de transports en commun, sur les voies encombrées de trafic ! Manille, c'est aussi la découverte d'un monde contrasté, avec d'un côté, ses quartiers "chics", constitués de buildings modernes et d'hôtels de luxe et de l'autre, des dizaines de bidonvilles.

Édith Pownall, la copropriétaire du centre de Sangat.

Cap sur Black Island.

O. Clot-Faybesse

SANGAT À PIED

Pour les amoureux de la nature, il existe plusieurs possibilités de randonnée à travers l'île. La réserve de Sangat abrite de nombreux animaux sauvages (oiseaux tropicaux, singes, lézards…) et une flore exubérante. Le parcours est physique (l'île est très escarpée) et technique. Au menu : passages le long d'impressionnantes falaises calcaires, traversées de petites vallées densément boisées et circuits dans l'épaisse jungle tropicale. Un minimum d'équipement est donc nécessaire et, par sécurité, il est prudent de se faire accompagner par un des guides locaux que met à disposition le centre.

HISTOIRES D'EAUX

Le centre de Sangat offre un large choix d'activités annexes à la plongée. Outre la traditionnelle visite en PMT du House reef, des kayaks (gracieusement mis à disposition) permettent de découvrir les différentes zones côtières de l'île, alternance de plages de sable, de falaises tombant à pic dans la mer et de mangroves. Un "classique" consiste à longer la côte en direction de la mangrove Nord. Elle abrite une source d'eau chaude, accessible à la pagaie, en se faufilant entre les arbres. Un petit muret de pierre en délimite l'entrée. Là, perdu au cœur de cette nature luxuriante, baignant dans l'eau tiède, le plongeur pourra éliminer l'azote résiduel dans la plus grande sérénité...
Pour ceux intéressés par une visite touristique et culturelle de la région, il est possible de réserver un bateau pour se rendre sur d'autres îles et découvrir les pittoresques villes de Coron et Culion, les cascades de Concepcion ou la réserve naturelle de Caluit.

Dans Manille, les jeepneys, voitures bigarrées et bricolées, abondent.

O. Clot-Faybesse

Un poisson clown *(Amphiprion ocellaris)* et son anémone, près de Black Island.

"Ready, guys ?", demande Elvin. Détendeurs déjà en bouche, nous lui répondons d'un classique signe de la main et nous voilà dans l'eau. Nous descendons sur la partie arrière et tombons sur l'imposante grue qui servait à récupérer les hydravions de reconnaissance. Intacte, elle gît maintenant en partie sur le fond de sable, avec les câbles et poulies encore en place. En remontant vers l'avant du bateau, nous découvrons une énorme cassure séparant en deux le pont. C'est le résultat dévastateur d'une bombe américaine et la cause probable du naufrage. Arrivés près du mât de transmission, il nous faut du temps pour localiser la mitrailleuse anti-aérienne à quadruple fûts, indiquée lors du topo d'avant-plongée. Elle est là juste sous nos yeux, mais tellement concrétionnée qu'il est difficile de la reconnaître. Pendant que Denis la photographie sous tous les angles, j'observe la base de l'antenne. Dans sa structure, se dissimulent plusieurs *Pterois (lionfish)* qui nagent tranquillement entre les montants métalliques. Nous finirons la plongée par l'examen de l'étrave, étonnamment étroite pour un bateau de cette taille. Plus tard, nous retournerons sur l'épave pour pénétrer dans la salle des machines. Suivre un guide est ici obligatoire, car les accès intérieurs sont nombreux et restreints (il s'agit d'un navire de guerre, pas d'un cargo) et, vu l'inclinaison du bateau, il est difficile de s'y orienter. Avec de telles caractéristiques, ce navire aurait pu être le joyau de Coron. Malheureusement, il repose à un endroit de la baie où il y a souvent du courant et la visibilité est fréquemment limitée à moins de 10 mètres. Dommage !

Merveilles de Black Island

Au cours de notre séjour, nous inspecterons toutes les épaves de Coron. La place manque pour décrire ici la traversée des immenses cuves à pétrole de l'Okikawa Maru (avec sortie par l'orifice de l'arbre d'hélice !), ou encore l'incroyable photogénie de deux vedettes rapides, gisant dans à peine quelques mètres d'eau... Plusieurs plongées peuvent aussi être

24 septembre 1944 : attaque aérienne en baie de Coron !

Lors de la Seconde Guerre mondiale, la marine impériale japonaise utilise les îles des Philippines pour abriter ses navires d'avitaillement. De cette position centrale, ils peuvent ensuite suppléer en provisions, munitions et carburant les vaisseaux de guerre engagés dans les opérations contre les Alliés. Début septembre 1944, la flotte d'approvisionnement basée dans la baie de Manille est la cible de nombreuses attaques aériennes américaines. Le 21, ordre est donné à une partie des bâtiments d'aller rejoindre la baie de Coron, jugée plus sûre. Le mouvement ne passe pas inaperçu ! À l'aube du 24 septembre, une centaine de chasseurs et de bombardiers américains s'élance du pont de différents porte-avions. L'effet de surprise est total. En 15 minutes d'attaque, les avions incendient et coulent la plupart des navires au mouillage.

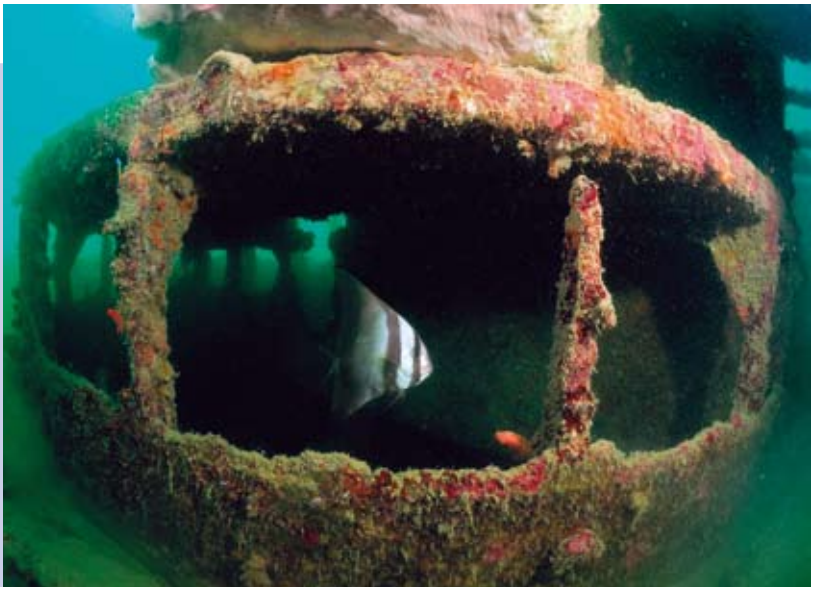
Les différentes épaves

Voici les caractéristiques des épaves localisées dans la baie de Coron :

- **L'Akitsushima,** porte-hydravions de 118 mètres. Couché sur bâbord, profondeur de 22 à 38 mètres.
- **L'Irako Maru,** navire frigorifique de 147 mètres. Posé à plat, profondeur de 32 à 45 mètres.
- **Le Kogyo Maru,** navire auxiliaire de 129 mètres. Couché sur tribord, profondeur de 22 à 36 mètres.
- **L'Okikawa Maru** (anciennement Taiei Maru), pétrolier de 160 mètres. Posé à plat, profondeur de 15 à 26 mètres.
- **L'Olympia Maru*** de 137 mètres. Couché sur bâbord, profondeur de 12 à 26 mètres.
- **L'épave de Tangat*** (Tangat wreck), cargo non identifié de 122 mètres. Posé à plat, profondeur de 20 à 30 mètres.
- **Les deux vedettes anti sous-marins (Gunboat) de Tangat et Lusong,** longues de 30-40 mètres. Posées à plat, profondeur d'1 à 20 mètres.

À cette liste, il faut rajouter, près de l'île de Black Island, le Nanshin Maru, un navire de 45 mètres, posé à plat, entre 28 et 35 mètres. Sur la côte Nord-est de Busuanga (non accessible depuis Sangat), se trouve le Kyokuzan Maru (cargo de 136 mètres de long, posé à plat, profondeur de 10 à 40 mètres).

(*) Appellations du centre de plongée de Sangat. Historiquement, l'Olympia Maru serait en fait le cargo non identifié de 122 mètres ; et le navire inconnu (peut-être le Taiei Maru), celui de 137 mètres couché sur bâbord.



consacrées à l'Irako. Ce monstre (147 mètres) repose droit sur sa quille, dans une eau verte assez claire. La descente se fait le long d'un double mât en H, qui se dresse sur la partie arrière du pont, vers 30 mètres. Le bateau est en bon état, sauf en son centre où toute une partie des superstructures a été complètement écrasée par une bombe. On peut flâner à l'extérieur le long des coursives, ou explorer la salle des générateurs et la timonerie.

Même les plus férus de tôle peuvent ressentir une certaine saturation à enchaîner les visites de ces reliques. Il sera alors temps d'opter pour une sortie sur Black Island. Certes, il s'y trouve encore une épave (un navire d'une quarantaine de mètres de long, abritant d'énormes platax). Mais le voyage vaut surtout pour la beauté sauvage de ses paysages, du contraste entre les hautes falaises noires et la longue plage de sable blanc. Entre une petite balade le long du récif et l'exploration, sur l'île, d'une grotte abritant des bassins d'eau douce, cette journée vous laissera un souvenir impérissable.

Le séjour touche à sa fin. Au cours de notre dernière soirée, Jojo nous explique qu'il reste une ou deux épaves à découvrir. "Mais, poursuit-il, la zone est vaste." Après quelques bières, il ajoute sur le ton de la confidence : "Enfin, pas tant que ça, car un pêcheur local m'a indiqué une zone où prospecter…" Denis et moi, nous nous regardons d'un air entendu. Voilà qui ferait un parfait prétexte pour justifier un retour dans ce petit coin de paradis… ✣

En haut, l'auteur de ce reportage, à l'intérieur du Gunboat (vedette) de Lusong.

En-dessous, un platax se promène au sein de la vedette rapide (Gunboat), coulée près de l'île de Sangat.

carnet de voyage

L'île de Sangat en bref

Sangat est l'une des 7.000 îles qui composent l'archipel des Philippines. Déclaré réserve naturelle, ce petit territoire allongé, qui appartient au groupe des Calamian, est planté à 2 km au Sud de Busuanga et au Nord de la baie de Coron. Avec sa plage de sable blanc, ce véritable coin de paradis est idéalement situé par rapport aux principaux spots de plongée.

Les bateaux du centre de plongée.

SE RENDRE À SANGAT

Pour un Paris-Manille sur Cathay Pacific, comptez entre 15 et 17 heures, avec escale à Hong Kong. Manille-Busuanga se fait à bord d'un avion à hélice, en moins d'une heure. Rajoutez une petite heure de route cahoteuse, en taxi, pour rejoindre le port de Coron depuis l'aéroport. Enfin, comptez une dernière heure de bangka (navire traditionnel) avant de débarquer sur l'île de Sangat (appelée aussi Tangat).

MÉTÉO

Climat tropical, chaud et humide. La température de l'air varie entre 28°C et 34°C, celle de la mer entre 25°C et 29°C. La meilleure période est la saison sèche, de novembre à mai.

DÉCALAGE HORAIRE

+ 7 heures en hiver ;
+ 6 heures en été.

LANGUE

À moins que vous ne sachiez parler le tagalog, une maîtrise correcte de l'anglais permet de communiquer avec tout le monde.

MONNAIE

Le peso philippin. 1 € = 62 PHP. Il n'y a pas de distributeur CB en dehors de Manille. Pensez donc à retirer des espèces, ou mieux changez vos devises, dès l'arrivée à l'aéroport.

Jojo, notre responsable plongée.

COURANT ÉLECTRIQUE

220 V, prises américaines (se munir d'un adaptateur avec deux fiches plates).

SANTÉ

Pas de vaccin ni de traitement particulier. Sur l'île de Sangat, les lits sont pourvus de moustiquaires, mais dans la région, ces insectes ne sont pas vecteurs de maladie grave comme la dengue ou le paludisme. Spray anti-moustiques pour les personnes sensibles et, pour tous, crème solaire impérative !

FORMALITÉS, DOUANES

Passeport valable 6 mois après la date de votre retour. Pour un séjour ne dépassant pas 21 jours, pas de visa obligatoire.

À SAVOIR

Dès l'arrivée à Manille, se munir d'argent liquide, car il faut s'acquitter d'une taxe de 600 PHP pour aller à Busuanga. En outre, le poids des bagages étant limité à 10 kg seulement par personne, difficile d'échapper au règlement d'un excédent. Heureusement, il ne coûte pas cher (20 PHP par kg). À payer, bien sûr, une seconde fois à votre retour vers Manille.

SE LOGER

Les chalets du Sangat Island Resort sont équipés de manière spartiate, pas d'électricité dans la journée et la douche est à température ambiante. C'est le prix à payer pour dormir à quelques mètres de la plage, dans un coin où la nature a conservé tous ses droits (attention aux singes chapardeurs !). Contact : www.sangat.com.ph, site (en anglais) du resort de Sangat.

Un des bungalows (écolodge) du resort de la réserve de l'île de Sangat.

SE RESTAURER

Sur Sangat, la nourriture est variée et bonne. Cuisine locale, à base de produits frais.

LE CENTRE

Le centre de plongée de Sangat propose un service de location complet, du débutant au tekky. Station de remplissage air et Nitrox, blocs avec valves INT ou DIN. Plusieurs bateaux permettent de répartir les plongeurs sur divers sites ou d'effectuer des sorties à la journée. Trois plongées par jour sont organisées. Deux sites sont programmés le matin, dont un proche pour pouvoir repartir à 11 h. Plongée de nuit possible sur demande. Cette organisation permet, au cours du séjour, de visiter chaque épave et d'avoir du temps pour retourner sur sa préférée, ainsi que de découvrir Black Island ou de plonger dans un lac d'eau douce (Barracuda Lake).

LA PLONGÉE

Outre les épaves, plongées possibles sur récifs et lacs d'eau douce. La visibilité, liée aux marées, peut être parfois problématique. Les conditions sont meilleures par quart de lune et/ou à marée haute. Au regard de la visibilité limitée et aux possibilités de pénétration dans les épaves, un bon phare est recommandé. Une combinaison intégrale (3 mm) et une bonne paire de gants protégeront d'éventuelles coupures.

LE CAISSON LE PLUS PROCHE

La chambre de décompression est à Coron, soit à moins d'une heure des principaux sites de plongée.

LE CAHIER DES PRIX

Entre 2.200 et 2.500 €, avec vols Paris/Manille/Sangat et transferts, une nuit à Manille avec petit-déjeuner et sept nuits sur l'île de Sangat en pension complète et forfait dix plongées.

À LIRE

Guide touristique du "Petit Futé" (un ouvrage existe aussi chez Lonely Planet, mais en anglais).

LES +

- Les épaves, bien sûr.
- La beauté sauvage de la réserve de Sangat.
- La gentillesse et le sourire des Philippins.

... ET LES -

- Le temps de trajet depuis la France.
- La visibilité, parfois décevante.

Remerciements au TO de ce voyage : FUN&FLY, tél. 0820 420 820 ou 05 67 31 16 12 ; plongee@fun-and-fly.com ; www.fun-and-fly.com