

Souvenirs de la Réunion et des îles éparses

Dans le bulletin Arc en Ciel N° 143, nous avons publié un article intitulé "Souvenirs de la Réunion et des îles éparses", extrait d'un article du "quotidien de la Réunion" paru le 3 janvier 2003 à l'occasion de la création de la section locale Aramie. Cet article a suscité des "vocations" puisque 3 de nos adhérents ayant séjourné sur dans ces régions nous ont adressé quelques-uns de leurs souvenirs qu'ils souhaitent faire partager à leur tour. C'est donc bien volontiers que nous ouvrons nos colonnes à Pierre Duvergé, Albert Chaussard, et Bernard Valtat.

La rédaction

Le chapô⁽¹⁾ de l'intéressant article d'Arc en Ciel (n° 143) "Souvenirs de La Réunion et des Îles éparses" fait appel à d'autres informations. Je me permets donc de rappeler que la revue "Atmosphère", de Météo-France, a donné en 1990 une description des installations techniques existant à l'époque sur les îles. Cela m'avait alors incité à rechercher mes souvenirs, qui dataient de mon séjour à Madagascar (1947 - 1950), c'est-à-dire du tout début de l'aventure que représente le développement de ce réseau insulaire ; j'avais ainsi publié, dans le n° 106 du bulletin de l'AAM (1991), un court article sans prétention : "La création des stations d'Europa et de Tromelin". Il rejoint le texte réunionnais mais en diffère quelque peu, ce qui ne saurait surprendre car le point de vue de nos amis est un peu différent du mien : ils relatent essentiellement les événements qui se sont passés après l'indépendance de Madagascar, en 1960, alors que les "Îles éparses" étaient devenues rattachées à l'ancienne Ile Bourbon. Mes souvenirs sont de plus de 10 ans antérieurs, de l'époque où ces îles, mal connues des Français et à la souveraineté alors incertaine, relevaient de l'autorité du Service Météo de Madagascar.

Je tiens à assurer que ce n'est que grâce à la volonté de Jacques Ravet, Directeur de ce service, que ces stations ont été installées, et j'atteste qu'il y a pensé dès le début de 1948.

Ce projet fut fortement appuyé par une des résolutions de la réunion de l'Association régionale de l'OMM qui se tint à Tananarive à la fin de 1950. Tromelin, par sa position cruciale pour la prévision des cyclones et de leur trajectoire, aurait dû avoir la priorité ; mais la souveraineté était contestée par l'Angleterre⁽²⁾, ce qui explique que la première réalisation, faite avec des moyens insuffisants, fut Europa.

1 - D'après Gérard Prat : orthographe et terme techniques, c'est le résumé plus ou moins court ou la présentation très courte de l'article, souvent écrit dans un caractère différent du reste de l'article. Il en existe trois grands types : Le chapô "typographique", "rédactionnel" ou "titraillé".

2 - Elle est toujours contestée par l'île Maurice, devenue indépendante.

À l'indépendance de Madagascar, J. Ravet, devint, sur sa demande, directeur du service de La Réunion et poursuivit le développement des stations insulaires qui étaient restées sous son autorité. Je pense que ce n'est que grâce à l'existence des stations météorologiques que les "Îles éparses" sont restées françaises. Il y a là un point d'histoire qui mériterait d'être approfondi.

J'ai relevé, dans l'article réunionnais une légère erreur : S. Frolow ne fut jamais directeur du service de Madagascar et se trouvait, comme moi, sous les ordres de J. Ravet, le héros de Bir Hakeim.

Je n'ai pas grand chose à ajouter à ce que j'écrivais sur Europa en 1991 et nos amis lointains confirment la date de sa création : Janvier 1950. Il est possible que Frolow ait fait une reconnaissance rapide préalable sur l'île, mais il n'y séjourna pas. J'ai rendu hommage à notre regretté collègue Maechler, jeune ingénieur discret et sensible, nullement préparé aux tâches qui l'attendaient pour créer cette station. Il fut envoyé avec deux Malgaches, dont un cuisinier, et avec le strict minimum de matériel. Il dut subir la solitude, les attaques des moustiques, des crabes, des bernard-l'hermite, sans oublier les cyclones qui rasèrent à deux reprises ses installations et mirent à mal sa radio, seul lien avec la Grande île. L'article réunionnais décrit les vestiges retrouvés par Raphaël Folio qui reprit la station après un hiatus de quelques mois : trois tentes, une bicoque bricolée avec des matériaux de récupération et un pylône en bois de palétuvier ! Ses terribles épreuves marquèrent notre camarade pour le reste de son existence.

Par contre, pour Tromelin, j'ai gravement erré et je m'en excuse platement ! J'ai pris pour des faits acquis le souvenir de discussions avec J. Ravet et de récits qui m'ont été faits ultérieurement. En 1991, je devais d'ailleurs être hésitant quant à la date de la création de la station car je ne l'ai pas précisée. J'ai consulté

récemment mes amis Chaussard et Laplace qui m'ont remplacé à Madagascar : ils confirment la date de 1954 pour la création de la station de Tromelin et Chaussard ajoute dans une lettre personnelle :

“Alidor, chef de mission, a vu tous ses efforts anéantis par le cyclone de janvier 1956. Tananarive a été sans nouvelles pendant 48 heures : tout était démolé et c'est à la suite de cela que fut décidée la construction du bunker”.

L'anecdote que j'ai rapportée sur le débarquement, concernant Frolow, chef de la mission d'installation, est véridique, car c'est lui qui me l'a racontée. Après qu'un canot pneumatique ait débarqué deux hommes, la mer s'est gonflée et tout contact devenait impossible ; Frolow, qui était à bord de l'avis, eut l'idée de lâcher un ballon météo muni d'une longue ficelle fine au vent de l'île. La ficelle fut récupérée, et de taille en taille, on arriva au filin qui permit d'établir le va-et-vient indispensable.

Je profite de cette opportunité pour me remémorer la mission à la Réunion dont J. Ravet me chargea fin 1947 ou début 1948, alors que le directeur de son service météo, Martin de Viviès, était rentré en France, après plus de cinq ans de séjour. La visite de ce paradis touristique qu'est La Réunion fut très réussie et mes contacts avec le personnel local sans problème. Je garde le souvenir ému d'un énorme poisson au gingembre dégusté en commun dans un boui-boui chinois des faubourgs de Saint-Denis !

Les relations avaient été plus délicates avec le chef de service, qui me parut un peu dépassé par ses responsabilités. Jugeant l'abri classique trop petit, il en avait fait fabriquer un de dimensions doubles ! Cet abri était ins-

tallé, quasiment sur la plage, sur un lit de galets bordé par une mer souvent agitée. Le responsable resta paniqué quand je lui dis que ses relevés étaient pratiquement sans valeur ! Le baromètre à poids – Richard grand modèle – installé dans un bâtiment jouxtant la plage, enregistrait non seulement l'activité sismique, souvent forte, mais aussi les micro mouvements du sol liés aux vagues !

Dans le rapport que je fis, je m'efforçais de ne pas accabler le chef du service, formé localement, mais je mis ainsi directement en cause son prédécesseur, Martin de Viviès, qui me le reprocha quand je le rencontrai quelques années plus tard. Il m'expliqua alors qu'il n'avait pu modifier, à cause de l'hostilité du gouverneur, les installations qu'il avait trouvées à son arrivée dans l'île.

Henri Treussart a montré récemment, dans Arc en Ciel, le rôle primordial pris par Martin de Viviès dans l'implantation de la station météo de la Nouvelle Amsterdam ; il y a largement fait preuve de sa compétence technique et je suis heureux de rendre un nouvel hommage à sa mémoire.

J'espère que ces quelques lignes ne heurteront pas nos amis Réunionnais et je pense qu'un historique précis de la création des stations des îles éparses pourrait être établi à partir des rapports annuels à la rédaction desquels J. Ravet prenait grand soin.

Ces îles sont les ultimes territoires devenus français. Je n'ose espérer que nos concitoyens s'y intéressent un jour et estiment à leur juste valeur leur importance géopolitique et leur intérêt tant halieutique qu'écologique.

• P. Duvergé •

Iles éparses de l'Océan Indien

L'article de nos amis Réunionnais paru dans le numéro 143 d'Arc-en-Ciel a ravivé quelques souvenirs de mon séjour à Tananarive (1958 – 1964) en tant que responsable de la prévision. Si toutes les îles éparses de l'Océan Indien contribuaient à affiner nos analyses, notre plus gros problème était alors celui de l'alerte à diffuser lorsqu'un cyclone s'approchait soit de Madagascar soit de la Réunion. Dans ce cas particulier, les observations de Tromelin étaient cruciales pour nous, car on ne disposait bien sûr ni de photos satellites ni de sondages en altitude autre que celui de Tananarive. Elles ont très probablement permis de sauver quelques vies humaines par le surcroît de précision qu'elles permettaient lors de la diffusion de l'alerte.

En février 1959, l'œil d'un violent cyclone était passé très près de Tromelin. Des rafales de 100 nœuds rendirent inutilisable l'anémomètre deux heures avant le passage du minimum de pression (949,6 mb). Le chef de station, très inquiet, avait signalé que de l'eau passait sous la porte de la station et qu'elle était salée.

Une piste rudimentaire existait sur l'île et dès que les galets qui l'encombraient après le passage du cyclone furent déblayés, un Dakota* de l'Armée de l'Air fut

affrété au départ de la Réunion afin de remettre la station en état. Le préfet de la Réunion ayant exprimé le désir de participer au voyage, le colonel commandant la base aérienne l'accompagnait et je faisais aussi partie du voyage.

Comme la plupart des îles éparses, Tromelin est un lieu de ponte pour les tortues de mer, et c'était la saison. Le soir venu, il fut décidé d'observer comment cela se passait et l'on se mit à arpenter le bord de mer. Mais une averse inopportune nous fit renoncer à ce projet, et chacun regagna son couchage. Mais quelqu'un revint nous avertir qu'une tortue était en train de creuser sur la plage son “nid”. C'est ainsi qu'un martien aurait pu voir, inconscients, du moins au début, de la cocasserie de leur situation, un préfet de la République, un colonel et un capitaine de l'Armée de l'Air, plus un ingénieur de la météorologie, en pyjama et imperméable, braquant leur lampe de poche sur le derrière d'une Dame Tortue qui, les ignorant superbement, poursuivait imperturbablement sa tâche épuisante. Elle rejetait le sable sur le côté avec ses pattes de derrière, qu'elle utilisait l'une après l'autre comme une cuillère. Mais nous fûmes frustrés, car elle rencontra un galet enfoui

* Dakota est le nom militaire du DC3 construit par Donald Douglas. Selon le quid 2004, 13641 avions de ce type furent construits (versions école et militaire) et plus de 1000 étaient encore en service début 1996. (note de la rédaction)

dans le sable, ce qui la fit renoncer à son projet et regagner la mer.

Un autre souvenir, peu commun lui aussi, a eu pour cadre une mission à Europa, dans le canal de Mozambique. Ce fut un voyage mouvementé. Il devait se faire avec l'un des Dakota de l'Armée de l'Air, mais l'un d'eux s'était écrasé dans le nord-est de Madagascar sur le massif du Tsaratanana, au relief très escarpé avec pratiquement toute l'année un ciel couvert par nuages bas avec pluie. Les recherches, très difficiles dans ces conditions, avaient retardé notre départ.

L'aller, avec escale à Tuléar pour refaire le plein, fut sans histoire et vint l'heure du dîner. Mais c'était aussi l'heure des moustiques, espèce endogène n'existant qu'à Europa, donc protégée et notre éclairage en concentra un épais nuage au-dessus de notre table. Mais un des militaires avait apporté une bombe insecticide et décida d'en faire usage. Ce fut immédiat : des centaines, sinon des milliers, de cadavres jonchèrent en quelques secondes la table, rendant immangeable tout ce qui s'y trouvait. En ce qui concerne nos collègues sur place, mon expérience personnelle de Tahiti montre qu'après quelques jours de piqûres, on est mithridatisé, la peau semblant sécréter une substance qui repousse les moustiques. J'espère qu'il en était et est toujours de même pour eux.

Europa est aussi un lieu de ponte pour les tortues de mer, et le lendemain matin nous assistâmes à une éclosion (cela compensait pour moi la ponte ratée de Tromelin). Nous vîmes les bébés tortues émerger du sable et se diriger à toutes pattes sans hésiter ni se tromper vers la mer (la puissance de l'instinct !). En général, beaucoup ne l'atteignent pas, car un bébé tortue est un régal facile pour les oiseaux de mer, mais notre présence avait éloigné ces derniers.

Mission sur l'île de Juan de Nova (1953)

Ma première affectation, après ma sortie en juillet 1950, a été le service météorologique de Madagascar dirigé à l'époque par M. Ravet.

Pendant les quarante mois de cette affectation, j'ai travaillé comme prévisionniste au service central de Tananarive. J'ai été chargé également de l'installation de la première station de radiosondage du territoire et de quelques missions d'inspection et de mise en service du réseau.

L'une d'entre elles m'a conduit en novembre 1953 à Juan de Nova.

À cette époque l'aéro-club de Tananarive avait acheté en Afrique du Sud cinq petits avions biplaces en tandem, destinés à la formation des élèves pilotes du club. Ces avions disposant d'une autonomie réduite, le problème numéro un était de leur faire traverser le canal de Mozambique sans trop de risques. Juan de Nova se présentait alors comme la solution d'escale évidente puisque l'île se situait à la latitude où le canal était le moins large.

Le retour se fit aussi avec une escale à Tuléar, mais au redécollage, un moteur de notre bimoteur prit feu. Un bimoteur peut voler en ligne droite avec un seul moteur, mais ne peut changer de cap que d'un seul côté, en fonction du moteur restant. Virer du mauvais côté entraîne alors un crash immédiat, sans aucune possibilité de rattrapage. Ce ne fut heureusement pas le cas pour nous et le pilote fit un large détour pour reposer en douceur l'avion à Tuléar. Mais ce dernier resta bloqué en bout de piste. Un autre Dakota devant venir nous récupérer, il fallait donc dégager la piste. Or, le seul moyen dont disposait le commandant d'aérodrome était une Jeep, et elle fut incapable de bouger seule l'appareil. Alors, tous les passagers furent réquisitionnés pour pousser le Dakota, et notre aide permit enfin le dégagement espéré.

L'appareil de secours arriva au milieu de l'après-midi et redécolla presque aussitôt sans problème. Mais au bout d'une dizaine de minutes, j'eus la surprise de constater qu'il faisait demi-tour et il se posa de nouveau à Tuléar, au grand étonnement d'un collègue qui s'étant endormi, se croyait déjà arrivé ! Une lampe témoin rouge s'était allumée et, compte tenu des récents événements, le pilote, bien que pensant en connaître la cause, ne voulut pas prendre de risques. Ce n'était effectivement qu'un mauvais contact, et nous arrivâmes de nuit à Tananarive, ce qui nous permit d'admirer la ville sous un aspect inhabituel dû aux chapelets lumineux de l'éclairage public.

Ces deux anecdotes ne sont que des exemples des aléas que quelqu'un pouvait rencontrer outre-mer à cette époque dans l'exercice de ses fonctions, pour peu qu'il ait à se déplacer. Faisant partie du folklore, cela mettait un peu de piment dans la vie courante, ce qui en général ne manquait pas d'un certain charme.

• A. Chaussard •

Cette île abritait alors une entreprise mauricienne qui exploitait le gisement de guano local. Le problème de l'hébergement étant résolu, je fus envoyé sur l'île pour assurer l'assistance météorologique, muni du minimum indispensable d'instruments pour les mesures de surface mais également de l'attirail plutôt encombrant



Le "port" et son wharf

et lourd, nécessaire pour exécuter quelques PILOT, dont le fameux générateur d'hydrogène GIP.

Après un voyage sans histoire mais peu confortable dans l'un des JU52 d'Air France entre Tana et Majunga, mes premiers ennuis commencèrent avec... le service des douanes du port de Majunga. Ce service voulait absolument taxer cette " sortie de marchandises du territoire " (?). J'ai oublié les péripéties administratives qui s'ensuivirent mais elles retardèrent mon départ de plus de 48 heures et ne me firent pas sourire même si elles étaient " courtelinesques ".

J'embarquais enfin sur le remorqueur de haute mer de la Marine nationale qui devait me conduire à Juan de Nova.



Préparation du pilot

Accueil très sympathique par les quatre navigateurs de bord, tous bretons et enchantés d'accomplir cette mission un peu inhabituelle. Plutôt sensible au mal de mer, j'appréhendais un peu cette traversée. Ils m'assurèrent qu'en l'occurrence un estomac plein était préférable à un estomac vide et qu'un verre ou deux de l'excellent vin rouge du bord faciliteraient les choses. Dans mon souvenir les premières heures furent cependant un peu difficiles surtout du fait que le très puissant moteur du remorqueur exhalait par les écoutilles de pont un " parfum " puissant de gas-oil chaud qui aggravait les effets des mouvements du bateau. (Je devais retrouver quelques années plus tard les mêmes impressions sur le Norsel entre Le Havre et Dumont d'Urville).

Le canal de Mozambique étant – en l'absence de cyclone – une mer plutôt tranquille, le reste de la traversée se déroula finalement de manière agréable.

L'accueil à Juan de Nova par l'équipe de la société d'exploitation fut également très sympathique et l'on m'accorda toutes facilités pour l'installation du matériel.

L'abri météo installé en bordure de piste – simple étendue herbeuse – le générateur d'hydrogène trouva place à l'abri d'un bouquet de tamaris.

Je n'ai plus de souvenirs très précis de mon emploi du temps quotidien, sinon la réalisation et l'envoi par la radio de l'île des SYNOP et PILOT vers Tananarive. Cela me laissait évidemment pas mal de temps libre que je consacrais à la baignade dans le lagon, à la lecture et à la découverte de l'île elle-même.

Le souvenir le plus marquant que j'ai conservé est la chasse à la tortue de mer à laquelle me convièrent mes hôtes. Embarqués sur le canot à moteur de l'exploitation,

nous naviguions à proximité de la côte. L'un des occupants, armé d'un harpon prolongé par un " bout ", se tenait debout sur le pontage avant du canot.

Il fallait maintenant repérer une tortue, très visible dans ces eaux parfaitement claires jusqu'à plusieurs mètres de profondeur.

Assez vite, nous aperçûmes l'une d'elles. C'est à partir de ce moment que le " suspense " commença. La tortue, alertée par le bruit du moteur ou de l'hélice, accéléra brusquement tout en opérant de brusques changements de direction que le canot ne pouvait évidemment pas suivre. Le " chasseur ", qui avait beaucoup de mal à maintenir son équilibre pendant les virages serrés du canot, lança en vain son harpon à plusieurs reprises, évitant la chute à l'eau de justesse maintes fois.

Finalement, la tortue réussit à s'échapper et nous rentrâmes bredouilles. Je n'en avais aucun regret car j'avais trouvé fascinant le spectacle de cet animal, si lourd lorsqu'il se déplace sur terre, évoluant avec une aisance, une grâce et une rapidité stupéfiante dans ce milieu marin.

Quelques jours après cet événement, les conditions météo furent jugées favorables pour autoriser la première traversée des avions, puis la seconde vers Tananarive. La mission était terminée à la satisfaction de tous les intervenants.

• Bernard Vallat •



L'un des avions école

