

Les Kerguelen : prise de possession...

Nous vous livrons ci-après le récit autobiographique de M. Claude Le Roux, engagé dans la marine à l'époque, et qui a participé à cette prise de possession à bord de l'avis hydrographe « Lapérouse ».

Il a complété son récit d'extraits du compte-rendu de mission du « Lapérouse » aux îles Kerguelen et Australes, en date du 1er février 1950, du capitaine de frégate Dupont de Dinechin, commandant l'Aviso Hydrographe de 1ère classe « Lapérouse » en mission hydrographique à Madagascar.

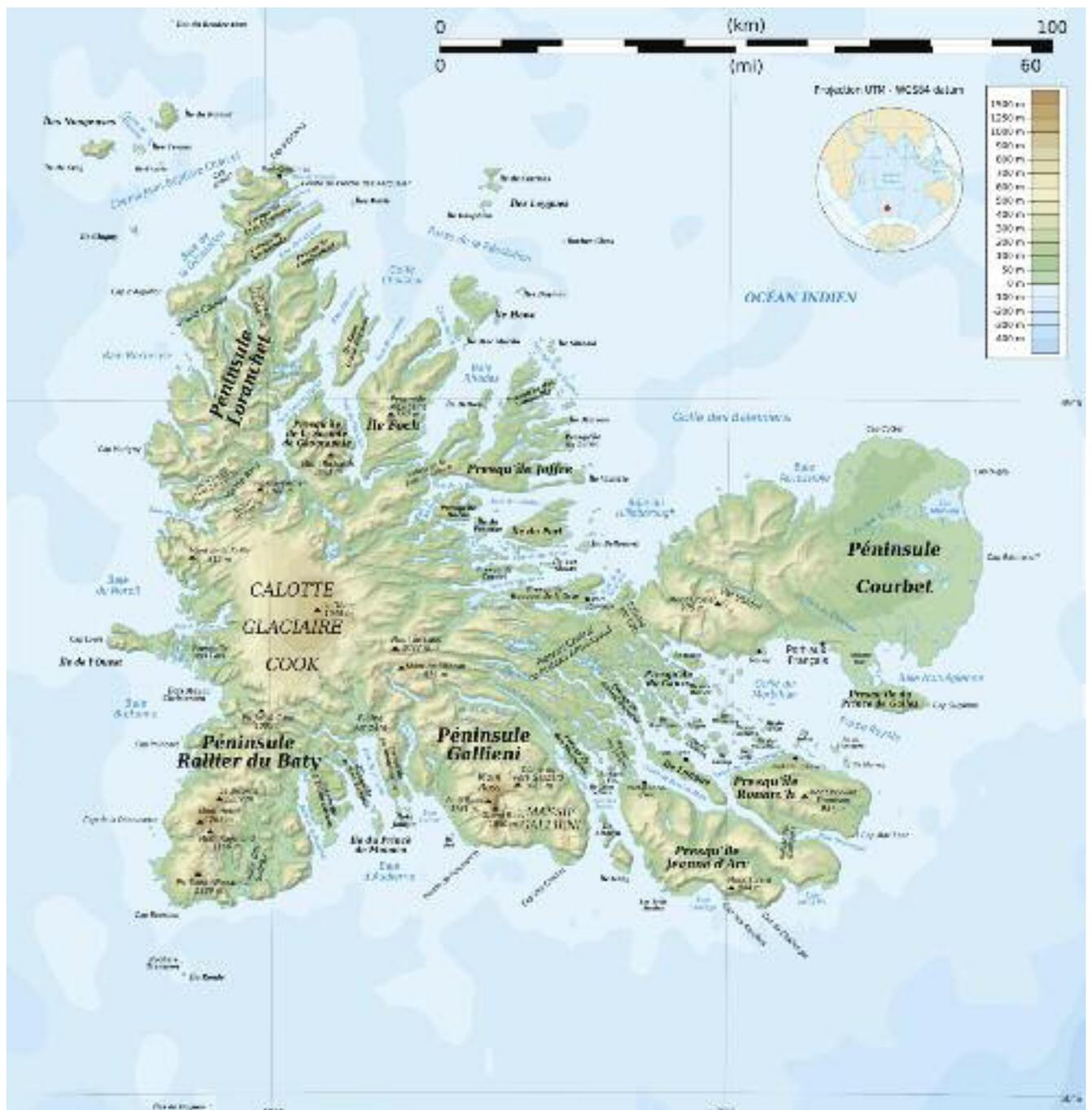
Il a donc accompagné - MM. Raymond Jalu et Duboc - les deux premiers météorologistes à avoir débarqué sur l'île des Kerguelen (Voir Arc En Ciel 164 page 27, l'article de Henri Treussart et Laurent Laplace « Souvenir, souvenir ... il y a Soixante ans et un peu plus »).

Il a écrit ce récit le 11 décembre 1998 et l'a révisé le 9 janvier 2002.

Monsieur Claude Le Roux est né le 28 avril 1927. Il s'est engagé dans la Marine Nationale en 1946. Après 5 années effectuées au sein de la marine, il a été admis en 1951, sur sa demande, dans la Garde républicaine et est devenu adjudant de gendarmerie. Il a pris sa retraite de « militaire » en 1973 après avoir passé 22 ans dans la gendarmerie dont près de 15 ans, en périodes cumulées, hors du territoire métropolitain. Il est alors devenu exploitant agricole et a pris une retraite définitive en 1988. Il vit toujours à Neaufles Saint-Martin dans l'Eure.

Nous remercions vivement M. Claude Le Roux de nous avoir autorisé à publier son récit ; et, comme il le dit lui-même, : « J'ai la satisfaction d'avoir accompli mon devoir de mémoire et je suis très heureux que mon récit soit publié par l'association des anciens de la météo ».

PIERRE CHAILLOT



”Souvenirs et prise de possession (décembre 1949 – janvier 1950)

Avant-propos

« Je devais avoir une dizaine d'années, occupé à ranger des vieux bouquins dans le grenier de mes parents, j'ai découvert un livre poussiéreux, sans couverture, jauni et écorné.

Son titre a attiré mon attention : "l'Île de la Désolation".

Je ne me suis plus souvenu du récit mais il m'est resté un sentiment de cette région déserte, où tout semblait gris, froid, sans être pour cela hostile. C'était un paysage lunaire, lunaire par la description des lieux et l'éloignement ...

Qu'importe, je n'irai sans aucun doute jamais dans ces régions inconnues et si lointaines ! »

Les îles Kerguelen

Ces îles, découvertes en 1772 par le baron Yves-Joseph Kerguelen de Tremarec, sont françaises depuis 1893.

Décrites par lui, à son retour, comme un Eldorado pour impressionner la Cour de Louis XVI, elles sont selon James Cook, les îles de la Désolation.

La réalité apparaît comme une composition de ces deux images.

Elles sont situées au Nord du Cercle Polaire Antarctique, au Sud-Est de l'Afrique du Sud et au Sud-Ouest de l'Australie entre les 40° rugissants et les 50° hurlants.

L'aventure



Engagé dans la Marine Nationale en 1946 pour une durée de cinq ans, j'ai fait quelques temps plus tard acte de volontariat pour servir toutes campagnes lointaines même l'Extrême Orient.

J'ai reçu mon affectation à Cherbourg à bord du Contre Torpilleur « Marceau »

que j'ai quitté le 13 juillet 1948, pour rejoindre l'Aviso Colonel Hydrographe « Lapérouse », basé à Diégo-Suarez, au Nord de Madagascar.

Après un mois passé avec d'autres camarades au Vème Dépôt des Equipages de la Flotte à Toulon, nous sommes remontés à Brest.

Nous avons embarqué tous les destinataires en partance pour différentes affectations à Madagascar, à bord de la Frégate "La Surprise" qui avait servi avec les autres unités de sa série pendant la guerre dans les Forces Navales Françaises Libres (FNFL).

Après plus de 2 semaines d'attente pour cause de révision en cale sèche, nous quittons Brest par le goulet en destination d'Alger, rejoint 5 jours après.

Notre détachement de passagers complétait d'un nombre appréciable l'équipage permanent, tant sur le pont qu'à la machine.

Après 2 ou 3 jours d'escale nous traversons le détroit de Messine désignés par l'Amirauté pour nous rendre au Pirée en Grèce.

A notre arrivée dans le port nous avons été salués par les 21 coups de canons traditionnels.

Il va de soi que tous les permissionnaires ont voulu connaître la capitale Athènes, à 14 kilomètres et reliée au Pirée par le métro (français).

Nous sommes montés à pied visiter l'Acropole. Une merveille qui, 50 ans plus tard reste gravée dans la mémoire.

Un problème : s'il y avait encore des cartes de rationnement en Grèce, il n'y avait qu'un jour ou deux de viande par semaine.

Les boîtes de nuit, comme en Afrique du Nord étaient en sous-sol. Autre problème, les taxi-girls restaient autour du bar, la musique et encore plus la danse étaient interdites.

Après la guerre et l'occupation nazie, la guerre civile avait pris place entre les troupes nationalistes du roi Paul II et les partisans communistes du Général Markos. Nous n'avions pas le droit de sortir à plus d'un kilomètre du périmètre de toutes localités.

Nous apprenions, le lendemain de notre arrivée, notre nouvelle mission : visiter, avec le consul de France à notre bord, et représenter les institutions catholiques françaises dans les Cyclades : durée 15 jours.

A notre retour au Pirée, début novembre, la neige tombait à gros flocons.

Le lendemain nous appareillons à travers un dédale de petites îles volcaniques sous un ciel d'un bleu intense, faisant cap sur Port-Saïd.

Le canal de Suez et ses 162 kilomètres de long avec le lac d'Ismaëlia, servant de gare alternant les circulations montantes et descendantes. C'est aussi l'occasion de changer de pilote jusqu'à Suez.

L'entrée de la Mer Rouge avec un trafic intense de navires, principalement de pétroliers venant d'Abadan à charge. Le changement de température selon la saison est remarquable en une nuit à l'endroit où passe le tropique du cancer.

Et puis Djibouti, et Aden, en face à l'angle de la Mer Rouge et de l'océan Indien où nous allons faire le plein de carburant. Visite d'Aden-Port, Aden-Ville et Aden-Crater à quelques kilomètres à l'intérieur d'une région désertique et volcanique (en taxi bien sûr).

Nous allons nous rafraîchir dans un mess N.C.O. (non commission officer).

A l'époque, fin 1948, ces pays, y compris la rive du côté Egypte, étaient sous protectorat britannique.

Nous revenons à Djibouti avec une nouvelle mission de l'Amirauté, ou plutôt, cette fois, une corvée : prendre en remorque un chaland-dock de 100 tonnes que le « Rétiaire » datant de 1906, ex-dommage de guerre allemand, à l'origine scandinave, mouilleur de filets anti-sous-marins, n'avait pu amener un an plus tôt à l'arsenal de Diégo-Suarez.

Nous allons apprendre à nos dépens que de laisser un ponton pendant de longs mois sous le soleil de DJIBOUTI, offre de grands risques.

La remorque, un orin de 70 mètres relié à la plage arrière de la « Surprise » à un croc d'échappement, avec un homme de quart armé d'une masse, la nuit avec un phare éclai-

rant la remorque le chaland : la consigne était de frapper le croc dans le cas d'une immersion totale du chaland.

Cela ne nous a pas empêché d'admirer la beauté du phare du cap Gardarfui.

Deux jours plus tard nous avons été obligé de relâcher en Erythrée à Ras-Afun. Le temps de mettre la pompe de 100 tonnes en marche afin d'écooper notre "sangsué".

Après onze jours de mer et le passage de la Ligne, nous faisons notre entrée avec notre "équipage" dans cette baie de Diégo-Suarez qui vient après celle de Rio et d'Along. Nous étions le 11 décembre 1948.

Après un séjour à l'Unité Marine Diégo (Le Plateau), nous embarquons sur « l'Alidade » un ex-chalutier transformé en bâtiment Hydrographe pour rejoindre et embarquer le 4 janvier 1949 – enfin ! - à bord de l'Aviso Hydrographe de 1ère classe « Lapérouse » en mission au large de Foulpointe sur la côte Est de Madagascar.

Après différentes missions hydrographiques sur Tamatave, Majunga, Nosy Bé, Tuléar et la Betsiboka, nous revenions en carénage début octobre 1949 à l'Arsenal de Diégo.



Le Lapérouse

La croisière des Kerguelen

Le Capitaine de Frégate Dupont de Dinechin, commandant le « Lapérouse », reçoit alors les instructions pour faire une croisière aux Iles Australes : Crozet, Kerguelen, Amsterdam, Saint-Paul, avec pour mission :

- 1°) – Transporter, puis débarquer les représentants du Ministère de la France d'Outre-Mer (F.O.M.), aux îles Kerguelen afin d'y affirmer la souveraineté de la France et d'y poursuivre divers travaux.
- 2°) – Effectuer des relevés d'hydrographie et météorologie aux environs des points de débarquement et visiter les installations de Port-Jeanne d'Arc et Port-Couvreux.
- 3°) – Passer rapidement à Crozet, si le temps le permettait.
- 4°) – Relever partout sur notre passage toutes traces étrangères, ultérieures au passage de l'Aviso « Bougainville » en 1939.

Le départ

Le 23 novembre 1949, après avoir pris à notre bord la mission de la France d'Outre-Mer et embarqué 130 tonnes de matériel représentant 270 m³ venus de France à bord du « Ville de Strasbourg », nous avons appareillé de Diégo-Suarez.

Après une escale de quelques heures à Tamatave, nous avons fait route sur Durban. Arrivés le 30 novembre, nous y avons fait le plein en viande congelée, eau et carburant pour une durée de deux mois, Madagascar n'offrant pas cette possibilité.

Pour beaucoup de mes camarades et moi-même, nous allons toucher un port de renom de l'Afrique du Sud. Durban est une des plaques tournantes du commerce mondial, avec ses grandes artères, ses parcs le long de la mer. L'Apartheid, à l'époque, était présente et régnait partout sur le territoire.

Les seuls zoulous dans les quartiers blancs étaient les conducteurs de « rikshaw » dont la tête était ornée de plumes et de cornes, le corps recouvert d'un pagne. En attendant 18 heures, seuls les milk-bars étaient ouverts et tenus par de charmantes barmaids blanches avec un bandeau blanc comme coiffure, et qui repoussaient nos pourboires en disant "NO TIP" ! Toutes afrikaners. Ensuite nous pouvions consommer la bière et autres boissons alcoolisées.

Le "Pacha" invita également le consul de France à bord.

Le 2 décembre, nous avons quitté Durban pour Kerguelen via Crozet.

Le 7 décembre nous étions en vue des Apôtres, l'île aux Cochons et l'île aux Pingouins.

Le 8, nous apercevions l'île de la Possession où nous avons jeté l'ancre dans la Baie du Marin et avons posé une plaque sur une stèle de fortune érigée par le « Bougainville », pour commémorer son passage en 1939.

Ce même jour nous avons appareillé pour les Kerguelen.

Le dimanche 11 décembre nous avons aperçu par le Nord-Ouest les Iles Nuageuses.

La mission de la F.O.M. avait au préalable fixé son choix sur la côte Sud de la Péninsule Courlet, partie la plus plate de l'île, offrant ainsi des possibilités d'établir un aérodrome.

Nous nous sommes dirigés sur la Baie du Morbihan, par le Nord-Est.

Le « Lapérouse » a mouillé ce même jour, le 11 décembre 1949, à 19H30 à Port-Navalo.

Ainsi quelque dix ans plus tard les fantasmes du jeune lecteur du vieux livre se concrétisaient à ce moment précis : j'étais bien dans l'archipel des Kerguelen, et je découvrais tout à coup, dans la grisaille du crépuscule, les contours de cette terre extrême et insolite.

Le lendemain 12 décembre, les deux vedettes hydrographes ont été mises à l'eau à l'aide des grues bâbord et tribord.

Elles ont reconnu par alignements une route Port-Navalo – Pointe Molloy, où nous avons déterminé ce mouillage abrité le 13 !

Les fonds inférieurs à 20 mètres sont "balisés" par des algues géantes et impressionnantes.

Les 14 et 15 nous avons reconnu une sorte d'anse dans le

Nord-Est du Rocher Channer. Le « Lapérouse » a pu y avoir accès.

Le 16 décembre une chenillette amphibie WAESSEL était débarquée sur un radeau à gros boudins pneumatiques, sur lesquels était déposé un plancher.

Les 17 et 18, Monsieur l'Administrateur en chef Sicaud, Chef de la Mission, a fait une vaste reconnaissance de la Péninsule COURBET, poussée jusqu'à la côte Nord. Il a acquis la certitude que ce point serait le plus propice au débarquement et à l'installation de la Mission.

Elle fût donc décidée là : le 19 décembre 1949.

Du 19 au 24, appartenant au troisième tiers de la Compagnie de Débarquement, j'ai eu le privilège avec quelques uns de mes camarades, de constituer l'équipe de première urgence, et ... aussi de passer les courtes nuits de l'été austral (22H30 – 02H00) sous des tentes à deux places.

Par une température avoisinant 0°C et des vents soufflant en permanence, nous dormions habillés de nos canadiennes, chaussés de surcroît de snow-boats, sur nos hamacs étendus sur des caillebotis. Le bonnet de mer était notre seule coiffure.

Nous prenions nos repas avec le personnel de la mission. Au menu : ration F.O.M., copie conforme aux rations K des G.I. (cigarettes comprises).

Monsieur Sicaud, le patron, genre John Wayne, brave homme, ancien para de la France Libre, avait revêtu une combinaison US et le béret rouge des SAS.

Les premiers soirs comme distraction, nous chassions les lapins, nombreux, déposés par une mission antérieure à 1939, qui pullulaient depuis des décennies. Leur tranquillité fût vite troublée jusque dans leurs terriers les plus longs.

Les conseils, règles de prudence et la description de l'île nous avaient été donnés avant notre arrivée, au cours d'une conférence par Monsieur Aubert de la Rue, géologue et écrivain. Il était déjà venu en 1927. Il portait seul, son sac tyrolien au dos, équipé pour la montagne.

Le matin, au lever du jour, vers 02H00, nous étions réveillés par le barrissement des éléphants de mer que l'on croyait aux abords immédiats de notre campement, tellement le vent portait leurs cris.

Autant que je me souviens, la mission était composée ainsi :

- Monsieur Sicaud, Administrateur en Chef des Colonies, Chef de la Mission et son Adjoint Monsieur Armengaud.

- Un ingénieur des pistes d'Air France ; il fut notre conseiller technique pour le montage des quatre baraques cédés par le Ministère de l'Air. Aucun de nous ne possédait la moindre notion de maçonnerie. Il fallait monter deux barres à une caisse servant de brouette pour prendre le sable et gravier, afin de couler les pilotis en béton qui allaient recevoir le plancher.

Les baies vitrées sont remplacées par du vitrex, sorte de toile métallique revêtue d'une colle spéciale transparente, résistante au vent et aux chocs.

Il y avait également :

- deux ingénieurs météorologistes de l'ONM (dont M.JALU, à gauche sur la photo au coté de l'ingénieur mécanicien sur la droite))

- un patron au bornage, maître chargé d'une vedette en dotation

La partie militaire comprenait :

- un lieutenant des transmissions coloniales, assermenté auprès du Ministère des P.T.T. avant de quitter Paris. Il a été dépositaire et responsable du timbrage et de l'affranchissement du courrier obligatoirement déposé à terre pour le « Lapérouse »

- un brigadier-chef de l'artillerie coloniale, maître chargé du WEASEL (chenillette amphibie)

- six sergents-chefs, également des transmissions coloniales, chargés de l'installation et de la mise en fonction de la future station radio (antenne unifilaire).

- six « boys » comoriens, venant d'Anjouan, et notre équipe relevée le 24 au soir pour passer Noël à bord du « Lapérouse », parti le 22 faire le plein d'eau de glacier à la cascade de Lozère, revenu ce jour de la baie d'Hopeful.



*photo à droite:
La cascade de la Lozère*

*Photo du bas:
L'ingénieur mécanicien
du bord
(visage à demi caché)
à ses côtés
l'ingénieur météo
Raymond Jalu...*

Le 25 décembre 1949, au branle-bas, un radio m'a apporté, ainsi qu'à d'autres, un message (12 mots) de mes parents, expédié la veille vers 15 heures GMT du bureau de poste de Neaufles-Saint-Martin (Eure). Un record à l'époque !

Les 26, 27 et 28 décembre, le « Lapérouse » a terminé le débarquement du matériel.

Les derniers jours de l'année ont été consacrés à l'édification de la base et à l'achèvement des baraques et installation de la station radio.



Le 31, le Commandant du « Lapérouse » avait repris tout le personnel de la Mission de la France d'Outre-Mer à son bord, afin de fêter le jour de l'An (par tempête de Sud-Ouest).

La tempête conduisit le Commandant du « Lapérouse » à différer l'inauguration de la base et à chercher un abri à Port-Navalo.

Le lendemain, 2 janvier 1950, les couleurs étaient hissées sur le camp devant la mission rassemblée au complet et une partie de notre équipage.

Monsieur l'administrateur en chef Sicaud donnait le nom de Port aux Français.

Le premier message radio, était émis par la station F1K2 (qui a toujours le même indicatif).

Un grand poteau indiquait par des flèches, la distance et la direction vers Paris – Tananarive – La Réunion, Saïgon.

Le 4 janvier par beau temps, le Lapérouse a effectué la reconnaissance de Port-Jeanne d'Arc par nos deux vedettes. Elles avaient à leur bord l'officier en second de l'avis « Lapérouse » et Monsieur Sicaud, chef de la mission, qui ont emprunté le seul accès possible, utilisé en 1947, 1948, 1949, par un bateau australien (sans doute le L.S.T. 3501 ?)*.

Le « Lapérouse » pendant ce temps a navigué à quelques centaines de mètres de la pointe Nord-Est de l'île Longue.

Les 6, 7, 8 janvier, il a fait des lignes de sondes hydrographiques dans la Baie du Morbihan, par des fonds très supérieurs à vingt mètres, les algues géantes étaient évitées.

Le 7 janvier 1950, Monsieur Sicaud notifiait au Commandant du « Lapérouse » sa prise de direction de la Mission de la France d'Outre-Mer à compter du 6 janvier 1950.

Le 9 janvier, le levé Nord entre la pointe Guite et l'île Haslyn était pratiquement terminé, ainsi que l'hydrographie de Port-Navalo le 10 janvier.

Le 12 nous avons fait le plein d'eau à la cascade de la Lozère, pour « étaler » jusqu'à Madagascar. Nous avons complété l'hydrographie de l'Anse Aubry.

Le 15 janvier le Lapérouse revenait en baie du Morbihan, après avoir déposé trois officiers avec mission de rallier par terre de Port-Couvreux la Pointe Molloy, par l'Isthme de rattachement de la triangulation du « Bougainville » en Baie des Baleines, à celle du Lapérouse en Baie du Morbihan.

Ils ont terminé en 12 heures cette marche de 35 kilomètres dans un terrain difficile et mal connu.

Cette journée du 15 a été également employée à ramasser le matériel resté à terre et à prendre congé de la F.O.M.

Le 16 janvier 1950, le Lapérouse faisait route sur Madagascar, via Amsterdam, Saint-Paul et la Réunion.

Dès notre départ, le temps était bouché. La corne de brume a été actionnée le jour toutes les cinq minutes, la nuit toutes les deux minutes.

Le 19 janvier nous sommes passés à six mille nautiques de Saint-Paul sans l'apercevoir. Nous avons retrouvé le « Sapper » grâce à la radiogonométrie (Radar en panne). Le « Sapper », chalutier frigorifique qui pêchait uniquement la langouste congelée pour la débarquer à la Réunion.

Nous avons pu communiquer de 10 heures à 20 heures par les doris du chalutier.

Nous avons pu prendre le courrier du bord, mais pas celui de la mission, la terre étant impossible depuis deux jours.

Le 25 janvier nous sommes entrés à Pointe des Galets (La Réunion), après avoir tourné vingt quatre heures autour de l'île pour aligner ses différents postes gonio.

Le 28 janvier nous étions à Tamatave, que nous quittions le 29, pour arriver le 30 janvier 1950 à Diégo-Suarez, après avoir parcouru du 23 novembre 1949 à cette date, six mille huit cent cinquante (6850) milles nautiques.

Fait à Neufles-Saint-Martin
Le 11 décembre 1998,
revu le 9 janvier 2002



CLAUDE LE ROUX

PHOTOS: COLLECTION PERSONNELLE,
CLAUDE LE ROUX

Note de l'auteur : « ... En octobre 1998, après prise de contact avec la personne chargée de l'information à laquelle j'ai mis en communication une quinzaine de photos, j'ai rédigé ce récit et adressé la partie "La croisière KERGUELEN" à Madame l'Administrateur Supérieur des T.A.A.F. alors 34 rue des Remandes 75 017 PARIS.

Fin décembre 1999, j'ai adressé par fax mes vœux à Monsieur le chef de District des Kerguelen à Port-aux-Français, pour le cinquantenaire de la base.

Je n'ai pas obtenu de réponse, mais j'ai eu la satisfaction d'avoir accompli mon devoir de mémoire ».



photo du haut: les quatre « barques » en cours de montage
photo du bas : Port Navalo - baie du Morbihan

* Ce bateau est venu à Port-Jeanne d'Arc pour y constituer un dépôt de gas-oil. Sir Douglas HAWSON a donné à ce passage, le nom de son second : « Colbeck ».

Par ailleurs, sous réserves, des inscriptions en allemand relevées, laissent supposer le passage de U-Boat de la Kriegsmarine, venue relâcher, entre sa base et le Japon, via Le Cap, en mission secrète.