

# SOUVENIRS ET TÉMOIGNAGES...



L'ensemble des îles éparses

## MISSION MÉTÉOROLOGIQUE sur l'île de Juan de Nova



«Juan de Nova» un nom qui sonne bon l'aventure. L'expérience aidant, la préparation de cette nouvelle mission (juillet 1983) fut réalisée avec minutie.

Je pris le temps de bien vérifier chaque document de la logistique, de rencontrer les deux acolytes qui allaient m'accompagner. Je retrouvais avec plaisir mon ami Eugène B., sur qui je pouvais compter et qui commençait à avoir une solide expérience.

Son calme devant l'épreuve était d'une force qui permettait à l'équipe d'être solide.

Qui plus est, il s'était considérablement amélioré en matière culinaire avec quelques originalités qui tranchaient de manière significative avec l'habituel carry. Le deuxième homme affichait une discrétion, voire une timidité, qui allait vite s'effacer au fur et à mesure de la mission.

Le Réunionnais, je l'avais appris, ne fait pas confiance subitement, il vous observe, vous jauge, et vous apprécie s'il sent en vous la confiance et le respect mutuels.

Après quatre heures de vol depuis la Réunion le «*Transall*» tournoya deux fois autour du récif dont on devinait au fur et à mesure de l'approche le magnifique lagon. Quelle vue unique que cette petite perle de 5 km<sup>2</sup> plantée au milieu du canal du Mozambique à environ 150 km des côtes ouest de Madagascar. C'est une île en croissant qui mesure 6 km d'une pointe à l'autre, pour une largeur de 1 600 mètres.

Cette île est protégée par un vaste lagon et une barrière corallienne. Elle est composée de collines rocheuses (*beach-rock*) et de dunes de sable pouvant atteindre 12 m de hauteur. Il faut également signaler que l'apparence de l'île a été modifiée par l'exploitation minière (phosphate) qui a eu lieu jusque dans les années 1972. Les dépôts phosphatés, entassés dans les petites dépressions de l'intérieur de l'île, sont le résultat d'une transformation du guano (exploitation entre 1900 et 1968) par suite de phénomènes physico-chimiques.

Fortement modifiée par l'intervention de l'homme (introduction de filaos, de cocotiers), la flore est relativement pauvre. En revanche, la faune, notamment aviaire, est assez riche. L'île abrite ainsi la plus grande colonie de sternes fuligineuses de l'océan Indien, une des plus importantes au monde.

Le climat est caractérisé par deux saisons :

– la saison fraîche, d'avril à novembre : durant cette période, la pluviométrie est très faible (entre 2 et 40 mm par mois). Les températures moyennes s'échelonnent de 28 °C (avril) à 25 °C (août). L'humidité varie de 79 à 66 % et les vents dominants soufflent de sud à sud-ouest.

– la saison des pluies, de décembre à mars : à cette époque, les températures moyennes varient peu (28 °C - 28,5 °C). De même pour les humidités moyennes qui vont de 80 % (décembre) à 83 % (février). Les précipitations s'échelonnent sur la même période de 100 mm à 275 mm.

Juan de Nova est certainement l'une des îles Éparses les plus marquées par l'occupation humaine. Sa découverte en 1501 est attribuée à un noble galicien prénommé Juan de Nova et amiral au service du roi Manuel I<sup>er</sup> du Portugal. Celui-ci l'aurait nommée Galega ou Agalega (la Galicienne) en référence à sa nationalité. Il l'aurait découverte lors d'un voyage sur la route des Indes. Cependant, en raison de l'exiguïté de son territoire, cette île ne suscita pas tout de suite l'intérêt des puissances coloniales et hébergea probablement des pirates durant plusieurs années.

Le nom de cette île a changé au cours de l'histoire. D'après R. Decary, elle est appelée Johan de Nova sur la carte de Pilestrima en 1519. Puis Joa de Nova (Mercator en 1569), San-Christophoro (Orteliusen 1570), Saint-Christophe (Lislet Geoffroy). Finalement, en 1825, le navigateur anglais Owen la nomme Juan de Nova de façon définitive.

D'un point de vue administratif, tout comme pour Europa et Bassas da India, l'acte du 31 octobre 1897 (en exécution de la loi du 6 août 1896), déclare Juan de Nova dépendance française. L'île est successive-

ment rattachée à la province de Tananarive (1921), puis à la province de Morombe (1930), et enfin au district de Nosy Be (1932).

Il semble que des pêcheurs et des ramasseurs d'œufs en provenance de Madagascar avaient l'habitude d'y séjourner plusieurs mois dès 1898. Vers 1900, la location de l'île est octroyée à un français pour 20 ans. Celui-ci est à l'origine de certaines modifications sur l'île : construction d'habitats, création d'un jardin potager, mise en culture d'un terrain de 3,5 ha, plantation d'arbres fruitiers, de cocotiers et exploitation du guano. Le guano et le phosphate sont donc exploités dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, ce qui entraîne l'implantation d'une usine de traitement de la roche (53 000 tonnes de guano exportées en 1953). L'exploitation du coprah est également florissante à cette époque-là.

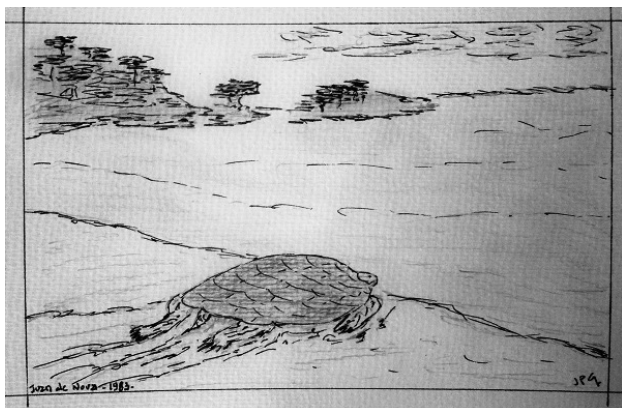
En 1929, le sergent-chef Jean-Michel Bourgeois aménage sur l'île une piste d'atterrissage de fortune. Sa présence sur l'île fait suite à une panne d'essence qui avait contraint l'avion du capitaine Marcel Goulette à y atterrir. Une vraie piste d'avion est construite en 1934, mais les débuts de la guerre en 1939 entraînent la destruction des différentes installations afin que celles-ci ne soient pas utilisables par les marines ennemies. De même, toutes les activités de Juan de Nova cessent à cette période. Elles reprennent quelques années après la fin de la seconde guerre mondiale.

En mars 1952, une concession de 15 ans est accordée à la Société Française des Iles de Madagascar (SOFIM), alors présidée par Hector Patureau. Durant cette période, une première station météorologique («La Goulette») est construite. À la suite de l'indépendance de Madagascar en 1960, la concession de la SOFIM est reconduite pour une période de 25 ans. L'île est alors habitée par des ouvriers mauriciens et seychellois qui exploitent le gisement de guano pour la SOFIM, dans des conditions souvent difficiles. Cette période marque un important développement des infrastructures de l'île : un premier phare est édifié en 1965-1966. A la suite d'une révolte des ouvriers et de la chute du cours du phosphate (1968), la SOFIM est dissoute à Juan de Nova.

En 1973, une station météorologique est créée, ainsi que l'établissement d'un petit camp militaire, tout comme aux Glorieuses et Europa. Les derniers ouvriers quittent l'île en 1975.

C'est cette station météorologique que je découvre, plantée à quelques mètres de la plage. La vue vers l'horizon est propice, une fois n'est pas coutume, à la rêverie. La bâtisse de plain-pied est agréable et l'on s'y sent bien.

Le «*Transall*» repart avec l'équipe relevée et j'apprécie cet instant qui fait de nous les nouveaux propriétaires temporaires de l'île. Je fais le tour des



Dessin @ Jean-Paul Giorgetti

installations, vérifie le bon fonctionnement des groupes et m'assure que chacun est bien installé. La nuit arrive vite et cette première nuit m'emporte dans un profond sommeil bercé par une douce brise caressant les filaos.

La mission est accompagnée d'un détachement de légionnaires installés dans un campement situé à un kilomètre de notre demeure. Ils sont douze au total. Nos relations sont cordiales, mais chacun s'occupe de son travail. Il est d'usage d'échanger une invitation réciproque au cours de la mission, ce qui permet de se connaître et de se comprendre. Leur présence est simple : *« Il s'agit de faire respecter tous les aspects de la souveraineté de la France. Sans notre présence, l'île pourrait devenir une base arrière pour la piraterie, sa faune et ses ressources halieutiques pourraient être pillées par la pêche illégale »*.

Dès les premiers jours, j'ai pour habitude de parcourir en tracteur ou à pied les horizons qui nous sont offerts. L'approche difficile de l'île a provoqué l'échouage de nombreux navires dont subsistent certaines épaves comme celle du *Tottenham* (surnommé le Charbonnier), échoué en 1911 sur la côte Sud-Ouest.

La pêche est toujours un moment de détente que j'apprécie comme mes deux collègues qui savent que manger frais est toujours bien plus agréable que le congelé stocké dans nos congélateurs pour la durée de la mission.

Au cours d'une de ces sorties le long d'un sentier ombragé par des filaos, je découvre les souvenirs d'une autre époque. Celle d'une éphémère aventure industrielle comme toutes les îles du bout du monde en ont connue. A Juan de Nova, ce sera celle d'Hector Patureau. De son histoire, on ne connaît pas grand-chose. Issu d'une famille franco-mauricienne, l'homme est un commerçant, qui a étendu son réseau entre Madagascar, la Réunion et Maurice. Juste après la deuxième guerre mondiale, il reçoit – du général de Gaulle lui-même, dit-on – la concession de l'exploitation de l'île de Juan de Nova. Son idée est d'exploiter le guano de l'île, abondamment renouvelé par la colonie de sternes. Le guano, très riche en phosphates, est utilisé comme engrais dans l'Europe de l'agriculture extensive de l'après-guerre.

Monsieur Patureau engage des ouvriers et des contremaîtres à Maurice et les installe sur l'île. Un quai sort de terre, une liaison maritime est établie avec la Réunion. Dès la première année d'exploitation, plus de 50 000 tonnes sont extraites de l'île et transbordées vers l'Europe, devenant un des trafics majeurs de la Réunion. Sur l'île, la vie s'organise. Les ouvriers y travaillent, certains y meurent, comme en témoigne le cimetière de l'île où seules quelques tombes conservent des noms. Monsieur Patureau ne vit pas à l'année sur Juan de Nova, mais, pour ses



Photo de la maison de Monsieur Patureau

séjours, il se fait construire une résidence : ferronneries ouvragées, salle de bains, carrelage et escaliers imposants, la maison de Monsieur Patureau est une belle demeure.

L'exploitation du guano prospère une quinzaine d'années. Et puis, le mécanisme s'enraye. Le cours du phosphate s'effondre, l'engrais chimique se déverse sur le marché, les ouvriers de Juan de Nova se révoltent. L'usine ferme à la fin des années 60. Le débarcadère s'est effondré, la demeure se dresse toujours, belle et bourgeoise, à quelques encablures des rustiques habitations du camp militaire.

Le coucher de soleil est un éternel moment qui laisse une part de bonheur instantané. Le repas du soir se partage à quatre, moment au cours duquel chacun se laisse aller à exprimer ses goûts, ses couleurs, ses rêves. Avant l'extinction des feux une partie de cartes, le plus souvent de tarot, clôture le rythme cyclique des journées.

Un matin, je vis arriver un escorteur *aviso* de la Marine nationale qui mouilla à quelques centaines de mètres du ponton. Dans la demi-heure qui suivit, quelle ne fut pas ma surprise de voir une centaine de matelots en maillot de bain débarquée sur les plages, envahir chaque centimètre carré avec des cris joyeux. Le commandant du navire vint me rendre une visite de courtoisie m'expliquant par ailleurs qu'il venait d'exécuter une longue mission à travers l'océan indien et qu'un peu de détente était le plus beau cadeau qu'il offrait à ses hommes ! Une journée au soleil paradisiaque sur les sables chauds au bord du beau lagon de Juan de Nova...qui n'en rêverait pas ? En contrepartie, nous fûmes invités à partager le déjeuner du carré. J'avoue que cet instant fut comblé par une convivialité extrêmement courtoise des officiers du bord. Tradition légendaire de l'hospitalité de la Marine, tradition respectée, tradition appréciée...

Avant le coucher du soleil, les marins regagnèrent lentement leur bateau mais je crains fortement qu'ils y passèrent pour la plupart une mauvaise nuit tant la couleur de leur dos avait quelque peu rosé. Le médecin du bord a certainement dû épuiser son stock de Biafine pour éviter à cette jeunesse marinière une mauvaise évolution des coups de soleil.

Cette incursion temporaire fut la seule à laquelle nous eûmes droit durant tout le séjour. Aucun autre bateau, ni à moteur, ni à voile, ne vint déranger notre mission. Les travaux de maintien en bonne condition du bâtiment par un peu de peinture sont de nature à rendre les journées plus complètes. Les observations météorologiques et les contacts à la « *BLU* » \* rythment la journée comme les offices d'un couvent. Quelques footings autour de la piste maintiennent le corps. Les différentes corvées sont partagées, de la cuisine aux moteurs diesel soignés comme de petits enfants.

L'observation quotidienne des sternes fuligineuses sera cependant ma plus belle découverte du moment. La sterne fuligineuse mesure 35 à 45 cm de longueur pour une envergure de 80 à 95 cm et un poids de 120 à 240 g. Elle est noirâtre sur le dessus et blanche sur le dessous. Son front est blanc, ses pattes et son bec noirs. Sa queue, noire, est bordée de blanc sur les plumes externes. Cet oiseau niche en colonie à même le sol. Un œuf (voire deux) est pondu, puis couvé durant un mois environ. Les deux parents se relaient pour l'incubation et l'élevage. Cette espèce se repère grâce aux astres et au soleil pour retourner vers son nid, comme lors de ses chasses pour nourrir ses petits. Cette sterne se nourrit de petits poissons, calmars et crustacés. Elle apprécie particulièrement les poissons volants, qu'elle attrape au vol ou en immergeant son bec, mais elle plonge rarement car elle est incapable de nager ; on ne peut avoir toutes les qualités. La sterne fuligineuse est un oiseau des océans tropicaux. Cette sterne noire et blanche est

très bruyante, et ses autres noms anglais viennent de son cri caractéristique « ker-wacki-wah ». Ils varient, allant de « wideawake » à « ewa ewa ». Avec leurs yeux brun foncé, elles nous observent, elles aussi, mais ne se laissent ni approcher ni encore moins apprivoiser.

Elle est réputée pour dormir une ou deux secondes en volant. Cette particularité lui permet de rester en l'air. Entre la fin de la période de nidification et la première saison de reproduction (4-5 ans), elle ne vient pas à terre. Elle ne s'y posera que pour nidifier. Les parades et l'accouplement sont habituellement synchronisés. Les parades sont effectuées aussi bien sur terre que dans les airs, mais celle qui précède l'accouplement voit les deux partenaires tourner l'un autour de l'autre avec les ailes légèrement tombantes et le bec pointé vers le bas. Ils crient doucement. L'accouplement suit ces parades. Elle plane joliment quand elle gagne le large. Le spectacle est là !

La mission s'étiola tranquillement. Les couchers de soleil restaient des moments silencieux où l'on se laisse envelopper d'une sérénité qui tend vers le bonheur avec une envie d'aller naviguer sur cet infini qui déroule son tapis d'un bleu turquoise jusqu'à nos pieds ensablés. On comprend que certains appétits économiques aient voulu en faire un lieu de villégiature mode club vacances. Fort heureusement le projet n'a pas abouti, laissant à cette nature une tranquillité éternelle.

Le dernier jour approchait. Comme chaque fois, l'inventaire était de rigueur pour permettre à la mission suivante de programmer la liste des matériaux et vivres nécessaires. Sa transmission par « *BLU* » suivant des instructions précises signifiait aussi pour nous la préparation d'un départ imminent. Le « *Transall* » s'annonça à la radio et se posa presque silencieusement, laissant exploser un nuage de poussière qui ne se dissipa qu'après l'arrêt total des moteurs et effraya au passage les colonies d'oiseaux marins endormis à terre. Déchargement, chargement, accueil des équipages, repas collectif avec des petits plats dans les grands. Une atmosphère joyeuse régnait à ces instants.

Au retour sur la grande île, il y a toujours un peu de décalage dans l'acceptation des modes de comportement mais la réalité de la vie vous rappelle à vos devoirs rapidement ; juste un peu de nostalgie au moment de défaire les sacs et de trier quelques photos. 🌈

**JEAN-PAUL GIORGETTI**



\*ndlr : *BLU* : émission et réception radio en bande latérale unique.