

Capitale d'un empire austral nouveau-né : LES KERGUELEN TERRES FRANÇAISES

(Article publié dans la revue Tout savoir – novembre 1956)

Lorsque la presse métropolitaine annonça, le 7 août 1955, que l'Assemblée Nationale avait voté en dernier ressort une loi créant un nouveau Territoire d'outre-mer aux confins du pôle Sud, cette nouvelle provoqua un certain étonnement chez quelques initiés qui se demandèrent à quoi pouvait bien correspondre une mesure aussi extraordinaire.

Quelques humoristes profitèrent de l'occasion pour faire de l'esprit « à la française » sur l'administration des îles désertes, le député des banquises et le percepteur des « pingouins ».

En fait, c'est l'intérêt visible et avoué des autres nations pour ces terres qui avait décidé le Parlement français à exiger du Gouvernement l'envoi de missions d'études aux îles australes.

Mais l'immense majorité des Français n'essayèrent pas plus de comprendre la portée de l'événement que de situer les éléments de ce nouveau Territoire.

Or, il suffit de regarder la carte pour s'apercevoir que, si le canal de Suez venait à nous être interdit, c'est l'archipel des Kerguelen qui commanderait en fait tout le sud de l'océan Indien, zone de passage obligatoire des navires alliés.

Les possessions françaises érigées en Territoire par la loi du 7 août 1955 comportent : d'une part, un secteur continental, la terre Adélie, qui s'étend entre le 136° et le 142° degré de longitude est, depuis la côte du continent Antarctique jusqu'au pôle ; d'autre part, un secteur insulaire, réparti en trois groupes d'îles distincts. L'un se compose de deux terres : Saint Paul et la Nouvelle Amsterdam, au milieu de l'océan Indien ; le deuxième, chevauchant le 47° parallèle, est l'archipel des Crozet ; le troisième, situé sur le 49° parallèle, est l'archipel des Kerguelen.

L'ensemble, dont la superficie totale est comparable à deux fois celle de la France, est placé sous l'autorité de l'« Administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises ».

Le gouvernement m'a fait l'honneur de me confier ces passionnantes fonctions, auxquelles j'avais été préparé par mon expérience antérieure des îles australes.

Je suis assisté par un Conseil consultatif, sorte d'Assemblée territoriale désignée par le gouvernement, où siègent d'éminentes personnalités, telles que M. Juglas, ancien ministre et directeur de l'Office de la recherche scientifique d'outre-mer, ainsi que M. Paul-Émile Victor, chef des Expéditions polaires.

De l'Administrateur supérieur relèvent directement les chefs des établissements existant dans le Territoire et des missions qui y séjournent.

La loi a fixé provisoirement le siège administratif à Paris en attendant son transfert définitif dans les Terres australes et antarctiques françaises. Mais d'ores et déjà, le chef-lieu réel, le centre le mieux équipé, celui dont les possibilités de développement immédiat sont les plus importantes, celui qui est en fait le seul poste de commandement possible, c'est Port-aux-Français, l'embryon de ville où s'élabore, aux îles Kerguelen, l'avenir de notre rayonnement national dans les zones antarctique et subantarctique de l'hémisphère austral.

À la latitude de notre Normandie

L'archipel des Kerguelen se compose d'environ trois cents îlots d'importance très différente, totalisant près de 7 000 kilomètres carrés, soit une superficie comparable à celle de la Corse. Mais l'ensemble de ces terres est dispersé sur une surface plus grande dont les dimensions sont de 140 kilomètres sur 120.

On peut considérer que l'archipel est situé grosso modo à égale distance de l'Afrique du Sud et de l'Australie (4 000 km.), à une distance à peine plus courte de Madagascar (3 800 km.) et légèrement plus longue de la terre Adélie (4 400 km.). Par contre, les Kerguelen sont à moins de 2 000 kilomètres du Continent antarctique et présentent sur celui-ci l'avantage incomparable d'être accessible aux navires toute l'année, la mer n'y gelant jamais.

Il est amusant de faire constater aux profanes que les îles Kerguelen sont situées dans le sud

à la même latitude que notre Normandie dans le nord. Cela explique la douceur toute relative de leur climat, dont on peut affirmer qu'il n'a rien de commun avec celui des régions polaires qui sont pourtant ses proches voisines.

Les précipitations, parfaitement comparables par leur importance à celles de France, se manifestent surtout sous forme de pluies. La neige, qui tombe assez fréquemment en toutes saisons, fond très vite et ne se maintient que durant un mois environ, en hiver. Loin d'être sibérienne, la température ne tombe jamais au-dessous de -10 °C, mais elle ne monte que très rarement au-dessus de +20 °C en été et la moyenne se situe près de +5 °C. Il m'est arrivé de faire ma toilette dans un torrent et même de me dévêtir pour traverser une rivière à pied, sans en être incommodé. Les rhumes de cerveau sont d'ailleurs inconnus dans le pays.

Très instable, le temps change à une vitesse déconcertante. D'où viennent ces caprices météorologiques ?

Dans le vaste océan Glacial, qui forme autour du Continent antarctique une sorte de bassin circulaire, le voisinage des courants froids du sud et des courants tempérés descendant des mers chaudes provoque de fortes dépressions atmosphériques qui se déplacent d'ouest en est à des intervalles variant généralement de vingt-quatre à trente-six heures.

Cette ronde des vents a donné naissance aux terrifiantes légendes des « Roaring forties » ou « quarantièmes rugissants », terme employé par les marins anglais pour désigner les grands vents qui commencent au sud du 40° parallèle. Les navigateurs français de l'époque héroïque avaient trouvé un terme plus élégant, « la Ridondaine », pour qualifier cette zone de grande houle où, par gros temps, leurs petits voiliers dansaient éperdument.

C'est le chevalier de Kerguelen, capitaine des vaisseaux du roi, qui en 1772 dansa le premier la Ridondaine autour de ces îles alors inconnues. Elles devaient paradoxalement garder son nom quoiqu'il n'y mît jamais pied à terre.

Chargé en 1773 d'une mission de reconnaissance de l'archipel qu'il avait découvert, il se laissa enchaîner à bord par les charmes de la belle Louison, passagère clandestine, et se refusa encore à débarquer. Son navire tourna en rond en vue des îles durant plusieurs semaines, pendant que ses matelots mouraient du scorbut. Le chevalier de Kerguelen fut, à son retour en France, rayé des cadres de la marine et condamné à six ans de prison. Mais avant de rebrousser chemin, il avait tout de même envoyé à terre, à bord d'une chaloupe, un officier qui avait pris possession de l'archipel au nom du Roi.

On ne peut nier que cette répugnance pour les îles australes soit devenue traditionnelle dans la marine nationale française, dont les visites aux Kerguelen ont été si rares qu'on peut compter sur les doigts d'une seule main celles qui ont été faites par des navires de guerre depuis le début de ce siècle.

Les statistiques publiées par la météorologie depuis son installation définitive dans l'archipel, en 1950, sont d'ailleurs de nature à perpétuer la légende des vents terrifiants qui rendent les mouillages périlleux autour des Kerguelen. La réalité est très différente, car les chiffres baptisés « moyennes » par la météorologie représentent non pas les moyennes journalières, mais les moyennes générales des vitesses maxima relevées chaque jour.

Les marins norvégiens, les baleiniers américains n'ont pas hésité à fréquenter ce territoire délaissé par la France et même à s'y installer provisoirement. Les navires de guerre allemands s'y abritèrent en 1941 avec l'intention d'y organiser une base, ce qu'ils auraient certainement fait sans l'intervention de la flotte anglaise. Celle-ci vint les détruire un peu tard, après le torpillage dans l'océan Indien de 200 000 tonnes de navires alliés.

Durant le mois de février dernier, un hélicoptère Hiller de 200 CV a exécuté tous les jours, avec une régularité probante, de nombreuses missions auxquelles j'ai participé, totalisant plus de cent heures de vol dans l'archipel, alors que la météorologie inscrivait les deux tiers de ces journées dans la rubrique des tempêtes. Cette démonstration suffirait, à elle seule, à détruire une légende qui doit disparaître un jour comme celles du Hollandais Volant et du serpent de mer. On peut affirmer aujourd'hui que le climat des Kerguelen n'interdit ni les activités aéronautiques, ni la navigation.

Les bateaux des Messageries Maritimes qui font actuellement, deux fois par an, le

ravitaillement des îles australes effectuent le voyage et les opérations de débarquement avec une certaine aisance. Les grandes houles du sud sont maintenant sillonnées par des baleiniers, des navires polaires, voire des navires de guerre russes et américains, qui les affrontent chaque année sans grands dommages.

À part une dizaine de visites officielles de navires français, les îles Kerguelen connurent entre 1772 et 1950 deux tentatives d'exploitation : d'une part, l'usine d'extraction d'huile de baleine de Port-Jeanne d'Arc, créée vers 1911, qui dut fermer ses portes en 1927 après disparition des baleines dans la zone voisine de l'archipel ; d'autre part, la tentative d'élevage du mouton de Port-Couvreux qui fut créé en 1913 et périclita, par abandon, en 1916.

Ces deux échecs consolidèrent la réputation inhospitalière d'une terre qui vient de se révéler, à l'expérience, beaucoup moins ingrate que ses premiers visiteurs ne l'avaient cru. Certes, les îles Kerguelen n'étaient pas habitées avant l'arrivée des premiers Européens ; il n'y a pas trace d'autochtones sur leur sol. Cela n'a rien d'étonnant, puisque la Réunion, Maurice, les Rodrigues, qui sont de véritables petits paradis, étaient absolument vierges de traces humaines quand les marins d'Occident y mirent pied à terre !

Madagascar elle-même, si proche du continent africain, ne fut peuplée qu'à une époque assez voisine du début de l'ère chrétienne.

Il n'est pourtant pas douteux que si les Kerguelen étaient situées dans l'Arctique elles seraient habitées comme le sont Terre-Neuve, les Shetlands, l'Islande, qui jouissent d'un climat comparable à certains points de vue et beaucoup plus rigoureux en hiver.

J'ai eu récemment la chance de pouvoir examiner de haut cette immensité blanche où aucun regard humain ne s'était encore posé et qui est dédié à l'explorateur Cook. L'allure lente de l'hélicoptère m'a permis de constater que là, comme autour du mont Ross, point culminant de l'archipel (1 960 m.), la glace se retire, dégagant des vallées en U absolument typiques, découvrant d'immenses champs d'alluvions toutes fraîches, où serpentent des torrents boueux.

Les catégories d'animaux et de plantes qui ont pu survivre à l'époque glaciaire ou se réinstaller après, et qui se sont multipliées d'une façon si spectaculaire, sont en nombre très limité ; ce sont essentiellement des phoques, des oiseaux de mer, des végétaux résistants capables de se perpétuer à flanc de falaise.

Dans les îles indemnes de lapins, j'ai eu la surprise peu banale de trouver en hiver une végétation dense où la marche était souvent difficile. Cette verdure croît et embellit en été à tel point qu'en bien des lieux elle arrive à mi-cuisses et offre un aspect presque luxuriant. Les choux y forment souvent de véritables champs, de plusieurs hectares. Ces végétaux, dont le goût rappelle un peu le radis, constituent d'ailleurs un hors-d'œuvre très agréable, à condition de les manger crus en vinaigrette ou en sauce rémoulade.

Je me souviendrai toujours de mon arrivée au mouillage de Port-du-Ketch, dans l'île Australia, par une belle matinée lumineuse de décembre. La petite rade reposait paisiblement dans un cirque à peine ébréché de hautes berges rocheuses, coiffées de masses de verdure odoriférante. À terre, dans une large vallée protégée de trois côtés par d'énormes falaises, s'étalait une flore dense et extraordinaire autour d'un petit lac d'eau douce très pure et très transparente. C'est là que j'ai décidé d'installer la station d'acclimatement de plantes d'Europe septentrionale, dès que le budget du Territoire sera pourvu des crédits nécessaires.

L'île Australia m'a réservé une autre surprise agréable ; c'est là que, assis sur un moelleux tapis d'herbe, j'ai entendu pour la première fois roucouler, exactement au-dessous de moi, dans le sol. Ce chant étrange semblait émaner d'une colombe qui n'aurait pas su prononcer les *r*. Je l'ai entendu maintes fois depuis, un peu partout. J'ai même appris à le provoquer, en l'imitant, car l'oiseau répond souvent à l'appel qu'on lui adresse.

C'est le cri de l'*alobena*, une des variétés de pétrels qui creusent la terre pour y passer la journée à l'abri des rapaces et y élever leur progéniture.

J'ai été maintes fois réveillé la nuit par un jeune oiseau qui cherchait obstinément à rentrer dans ma tente, parce que j'avais par inadvertance établi mon domicile sur l'entrée du sien. Avec un peu d'entraînement on remarque partout, aux Kerguelen, les terriers de ces milliers d'oiseaux

nocturnes qui se rassemblent parfois en nuées si denses qu'elles peuvent parfaitement empêcher un campeur de dormir, comme cela m'est arrivé personnellement, ou envahir un local bien éclairé au point d'en expulser les habitants. Le 2 novembre 1955, le *Gallieni*, mouillé à Port-aux-Français, fut totalement envahi par un vol de pétrels qui formaient sur les ponts une épaisse couche vivante. Trois jours plus tard, les marins rejetaient encore par-dessus bord, à pleins seaux, des oiseaux ramassés dans les cales, sous les meubles des cabines, dans les entreponts, etc.

Demain, Port-aux-Français sera une petite ville moderne

Les îles Kerguelen sont placées sous l'autorité d'un fonctionnaire du corps des administrateurs de la France d'outre-mer, qui y réside en permanence et dirige personnellement l'Établissement. Il a un adjoint : l'intendant, chargé du ravitaillement, du service hôtelier, du service intérieur, de la domesticité, des achats et comptes de toute nature.

De l'administrateur relèvent directement : le lieutenant du Génie, chef de la section des travaux publics ; le médecin capitaine, chef du service de santé ; l'ingénieur chef de la station météorologique et ses agents techniques ; l'officier de pêche commandant la petite flottille locale de vedettes et chalands ; l'adjudant-chef de la station radio et gérant des P.T.T. ; les officiers de l'Air dirigeant respectivement : le centre d'études ionosphériques et la station des atmosphériques ; l'ingénieur séismologue ; enfin le patron de la ferme et le jardinier chef.

À côté de l'Établissement administratif s'installe actuellement une mission de la Défense nationale, dirigée par un capitaine du Génie qui est le commandant d'armes de Port-aux-Français. Cette mission est particulièrement chargée d'effectuer les travaux préliminaires à la construction de l'aérodrome.

Enfin, l'Année géophysique internationale commence à s'installer à Port-aux-Français, par l'intermédiaire du Sous-comité des Terres australes dont je suis président.

Cette population de techniciens et de spécialistes s'élève maintenant à une centaine de personnes, dont vingt Malgaches et Comoriens. Son organisation évolue rapidement vers les formes normales d'une administration territoriale et elle prendra dans quelques années l'aspect d'une communauté humaine du type courant.

Matériellement, l'Établissement de Port-aux-Français constitue maintenant une petite agglomération moderne, bien équipée, dont les habitants sont confortablement logés. Électricité, chauffage central, eau courante, chaude et froide, sont en permanence à la disposition de tous.

Les premières constructions ont été faites en bois ; c'est le cas de la plupart des bâtiments résidentiels. Plus tard, on a jugé commode d'édifier des baraques métalliques, faciles à monter, qui servent de magasins, garages, ateliers et, le cas échéant, de logements. Mais depuis deux ans, c'est la construction en parpaings de ciment fabriqués sur place qui prédomine.

Au lieu de vivre sur le maigre troupeau et les conserves amenés par le navire de relève, l'Établissement a développé, depuis deux ans, sa propre ferme qui compte actuellement cinquante porcs, deux cents moutons, six vaches, cinq cents poulets et canards. Elle produit aussi des légumes verts en quantité appréciable.

Est-il encore possible de nier que les îles Kerguelen soient habitables ? Cela paraît difficile.

Peut-on affirmer, par contre, que c'est un futur territoire de peuplement ? Il serait imprudent de le considérer comme tel, car les îles Kerguelen ne seront jamais une contrée florissante. Quelques centaines, quelques milliers de personnes au maximum, pourront y vivre normalement. C'est plus qu'il n'en faudra pour desservir les activités agricoles, industrielles, commerciales et autres dont l'archipel peut devenir le siège.

Mais c'est surtout leur situation géographique et géopolitique exceptionnelle qui donnera aux îles Kerguelen une importance de premier plan dans le domaine scientifique, aéronautique et maritime.

Dès l'année prochaine, dans le cadre de l'Année géophysique internationale, Port-aux-Français deviendra un des centres d'observation les plus importants du monde. On y étudiera simultanément l'ionosphère, les atmosphériques, le magnétisme, la lumière du ciel nocturne, les aurores australes, la séismologie, l'optique atmosphérique, la météorologie et le rayonnement

cosmique.

Le devis d'un aérodrome de classe internationale, qui sera aménagé à 3 kilomètres de Port-aux-Français, a été établi par une mission militaire, dirigée par le colonel Genty, en février dernier.

Cet aérodrome pourra être utilisé par les lignes australiennes et sud-africaines, reliant actuellement les deux États par l'île Maurice et les Cocos. Leurs appareils gagneraient 2 000 kilomètres en passant par les Kerguelen. Enfin cette nouvelle route pourrait servir de rechange à la ligne française du Pacifique desservant Nouméa, si celle-ci se voyait interdire un jour le survol du Sud asiatique.

Au point de vue maritime, Port-aux-Français peut devenir, avec quelques aménagements permettant aux navires de s'amarrer dans un bassin protégé de la houle par une digue normale, une escale régulière entre les deux continents voisins et, surtout, une base de départ vers l'Antarctique où les grandes puissances du monde rivalisent actuellement d'efforts pour s'implanter.

Pendant la dernière campagne, les Kerguelen ont reçu la visite de cinq navires dont deux étrangers. L'étude d'une installation portuaire ne saurait plus être retardée bien longtemps. Une réalisation de cette nature facilitera considérablement le fonctionnement de l'aérodrome et mettra la terre Adélie à une semaine du chef-lieu du Territoire des TAAF.

But touristique... au moins pour les colons anémiés de Madagascar

Enfin, quoi qu'en pense un public encore mal informé de la beauté réelle de l'archipel, celui-ci offre un intérêt touristique énorme.

Le fond de la baie du Morbihan, tel que je l'ai survolé par un beau matin d'été, ses constellations d'îlots rougeâtres aux flancs verdoyants qui se découpent sur une mer de jade, ses côtes enchevêtrées de fjords, dont les berges s'élèvent progressivement en gradins de falaises abruptes vers des plateaux émaillés de lacs couleur d'émeraude, pour disparaître devant la formidable muraille blanche du mont Ross et des glaciers, constituent un des spectacles les plus émouvants du monde, une vision comparable à celle de la baie d'Along ou de Rio de Janeiro.

Les innombrables rassemblements de manchots, les inénarrables entassements d'éléphants de mer sont des curiosités uniques dont les gens d'Afrique du Sud, d'Australie, de Madagascar ne voudront pas se priver. Un déplacement de huit heures de vol vers un pays dont l'air est frais et presque aussi sain que celui de la Suisse, avec le piment de ce vent froid qui vous fouette le visage, c'est pour des gens anémiés par le climat tropical une tentation extraordinaire et tellement moins onéreuse qu'un voyage dans les Alpes !

Deux hôtels convenables, quelques hélicoptères et des refuges bien placés suffiraient largement pour organiser un tourisme austral.

C'est une possibilité à ne pas négliger, qui peut augmenter considérablement le rayonnement de la France dans cette partie du monde où elle a un rôle primordial à jouer.

Xavier Richert,
*Administrateur Supérieur des
Terres australes et antarctiques françaises*