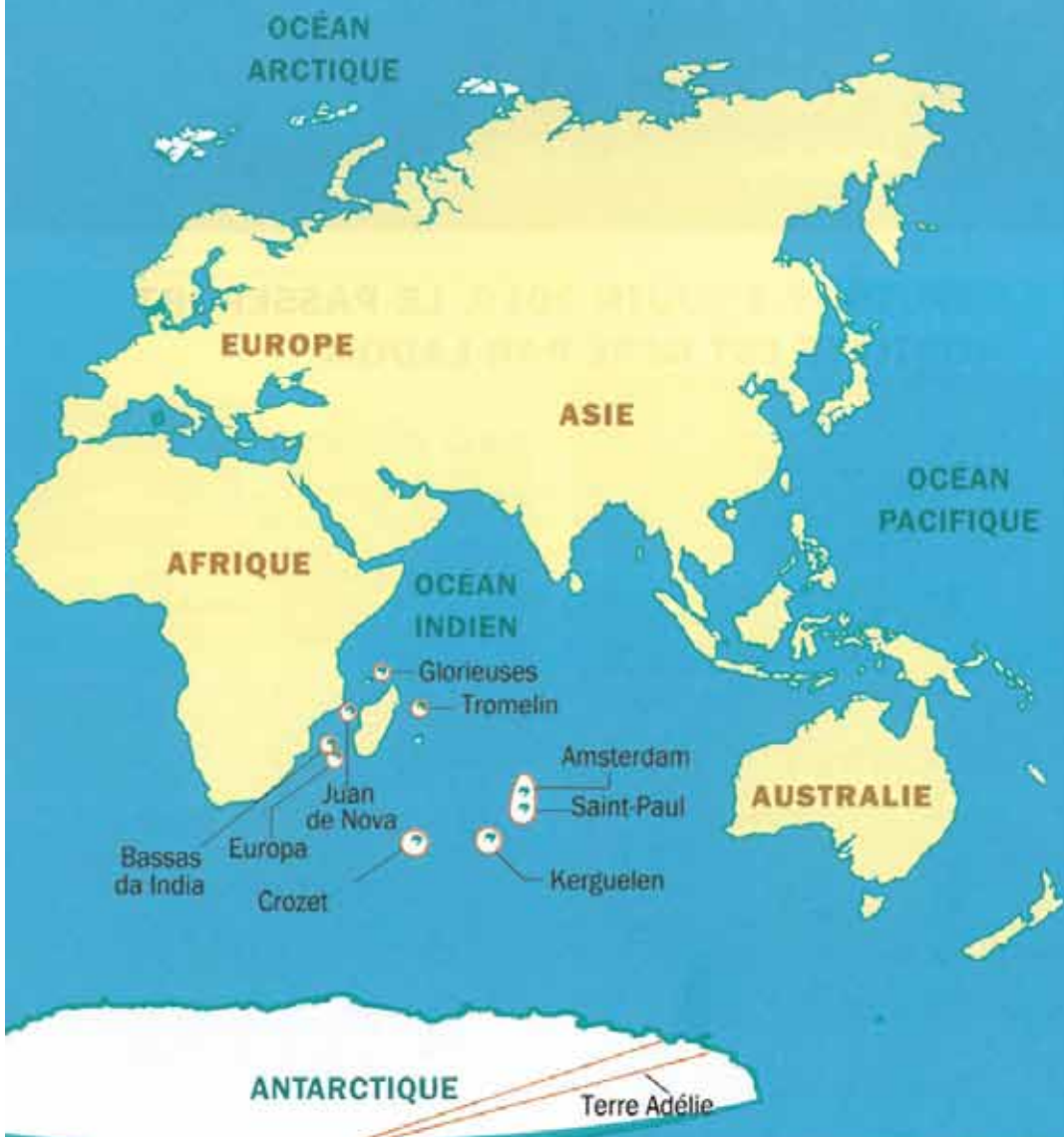


JUAN DE NOVA

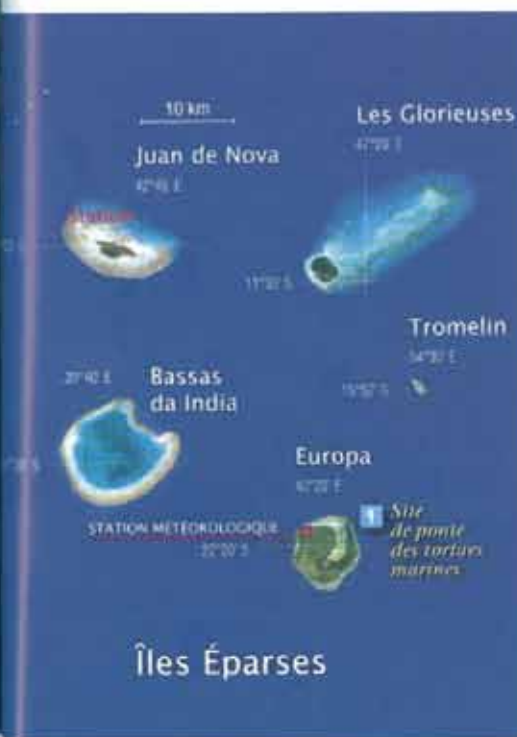


LES ÎLES ÉPARSES FONT PARTIE DES TERRES AUSTRALES ET ANTARCTIQUES FRANÇAISES (TAAF). ELLES SE COMPOSENT DES ÎLES GLORIEUSES, JUAN DE NOVA, BASSAS DA INDIA, EUROPA ET TROMELIN. APRÈS UNE DÉCOUVERTE D'EUROPA, TROMELIN ET BASSAS DA INDIA DANS LE PRÉCÉDENT NUMÉRO, MAYOTTE MAGAZINE VOUS EMMÈNE À JUAN DE NOVA.



LE NOM D'UN DECOUVREUR PORTUGAIS

Le futur Amiral Juan da Nova Castella, Hidalgo de Galice au service du roi Manuel 1^{er} du Portugal, a découvert les îles de l'Ascension et de S^{te} Hélène dans l'Atlantique. En 1501, au retour de la seconde expédition en Inde de Vasco de Gama, il a laissé son nom à l'une des îles éloignées des Seychelles rebaptisée depuis Farquhar, ainsi qu'à l'île qui nous intéresse. Elle apparaît sur les cartes du XVI^{ème} siècle sous cette appellation avec quelques variantes orthographiques. Seule exception, la carte d'Ortelius de 1570 où elle devient San Christoforo (S^t Christophe). En 1825, l'Anglais Owen en fixe définitivement le nom. Avant l'époque coloniale, on sait qu'elle était habitée une partie de l'année par des pêcheurs sakalavas, sujets du Roi Alindy de Maintirano qui en pillait les tortues marines pour aller les





Vue aérienne de Juan de Nova, île en forme d'enclume. © Crédit photographique Serge Jélabert.



Sterne de Juan de Nova. © Crédit photographique Serge Jélabert.

vendre jusqu'à Tuléar. Ce qui explique sans doute que ces chéloniens soient beaucoup moins abondants qu'à Europa plus éloignée et plus difficile d'accès. L'émission de Thalassa « Les tortues de Baren » traite de la survie actuelle de cette espèce dans cet archipel très proche, suite à la surpêche des pêcheurs Vezo.

Un rapport du Professeur Lacroix du Museum publié en 1918 dans le bulletin de la Société Minéralogique mentionne la présence en quantité intéressante de phosphorite avec 32% de teneur en tricalcite. Appelée localement guano, elle sera exploitée par des ouvriers mauriciens et seychellois pour enrichir les plantations de canne à sucre de la région de Durban en Afrique du Sud, de Madagascar ou de l'île Maurice.

Vue du ciel, l'île a la forme d'une enclume ; elle est entourée par un banc asséchant sur lequel bon nombre de navires sont venus se briser. Michel L'Hour, Conservateur Général du

Patrimoine Sous-marin, présent à bord du Marion-Dufresne, a pu y dénombrer une vingtaine d'épaves. Les deux plus faciles d'accès sont le Kwang Miong, chalutier coréen échoué sur la plage à proximité du phare, et « le charbonnier », minéralier accessible à marée basse. Le marnage, soit la différence de niveau entre les marées, est de l'ordre de 4 mètres, ce qui crée des courants et explique certains échouages. Un phare a été érigé en 1966 sur la dune la plus élevée de l'île (12 mètres !) et remplacé en 1996. Les ferrailles de l'ancien pylône ont été évacuées par le Marion-Dufresne en avril 2009.

L'ÎLE PROVIDENTIELLE

Située dans la partie la plus étroite du Canal de Mozambique, à 150 km de Madagascar et à 280 km de la côte africaine, l'île de Juan de Nova a constitué, dès le début de l'aviation dans

la zone un repère naturel entre Quélimane, Majunga et Tananarive. En décembre 1929, à leur retour du premier vol sur la Réunion, les aviateurs Goulette, Marchesseau et Bourgeois, suite à une grosse fuite d'essence de leur réservoir supplémentaire y posèrent en catastrophe leur Farman F-192, cassant un peu de bois. Le navire Maréchal-Galliéni, alerté, les récupéra peu après. Le mécanicien Jean-Michel Bourgeois resté sur place commença par protéger l'appareil du soleil et de la pluie avec des palmes de cocotiers. Avec l'aide des travailleurs présents dans l'île, il dégaa une bande de 500 m de long pour en faire une piste afin de permettre à l'avion de décoller lorsqu'il serait réparé. Le sergent-chef Bourgeois reçut à Juan de Nova, lancés par l'équipage Roux, Caillol et Dodement, une lettre de son épouse et un mot de Marchesseau annonçant le prochain retour.

Un mois et demi après l'accident, ses deux collègues rapportèrent une pompe à essence

neuve et les pièces nécessaires aux réparations.

Après un retour à Tananarive pour une révision générale de l'appareil, le voyage retour reprit pour se terminer définitivement dans les sables du Sahara à 300 km au nord de Gao, appareil irréparable mais aviateurs sains et saufs. Le Capitaine Goulette laissa son nom à la piste et plus tard à la station météo de l'île.

Maryse Bastié (1898-1952), aviatrice record-woman des vols en durée et en distance, a fait une brève escale à Juan de Nova le 9 avril 1932 avec son mécanicien Maurice Dronne. Dans le bâtiment de la météo devenu gendarmerie, une plaque commémore ce passage. Le 21 décembre 1934, René Lefèvre, créateur de la ligne Paris-Tana via Broken Hill y pose son trimoteur, la piste ayant été portée à 900 mètres. Le 2 novembre 1953, l'île a été le relais naturel pour refueuler neuf Chipmunks de Havilland entre la Rhodésie et Madagascar. En 1973, la piste a été portée à 1 300 mètres.



Vestiges de la maison Paturau. © Crédit photographique DR.



Plage et lagon de Juan de Nova. © Crédit photographique DR.

HECTOR PATURAU, PERSONNAGE CONTROVERSÉ

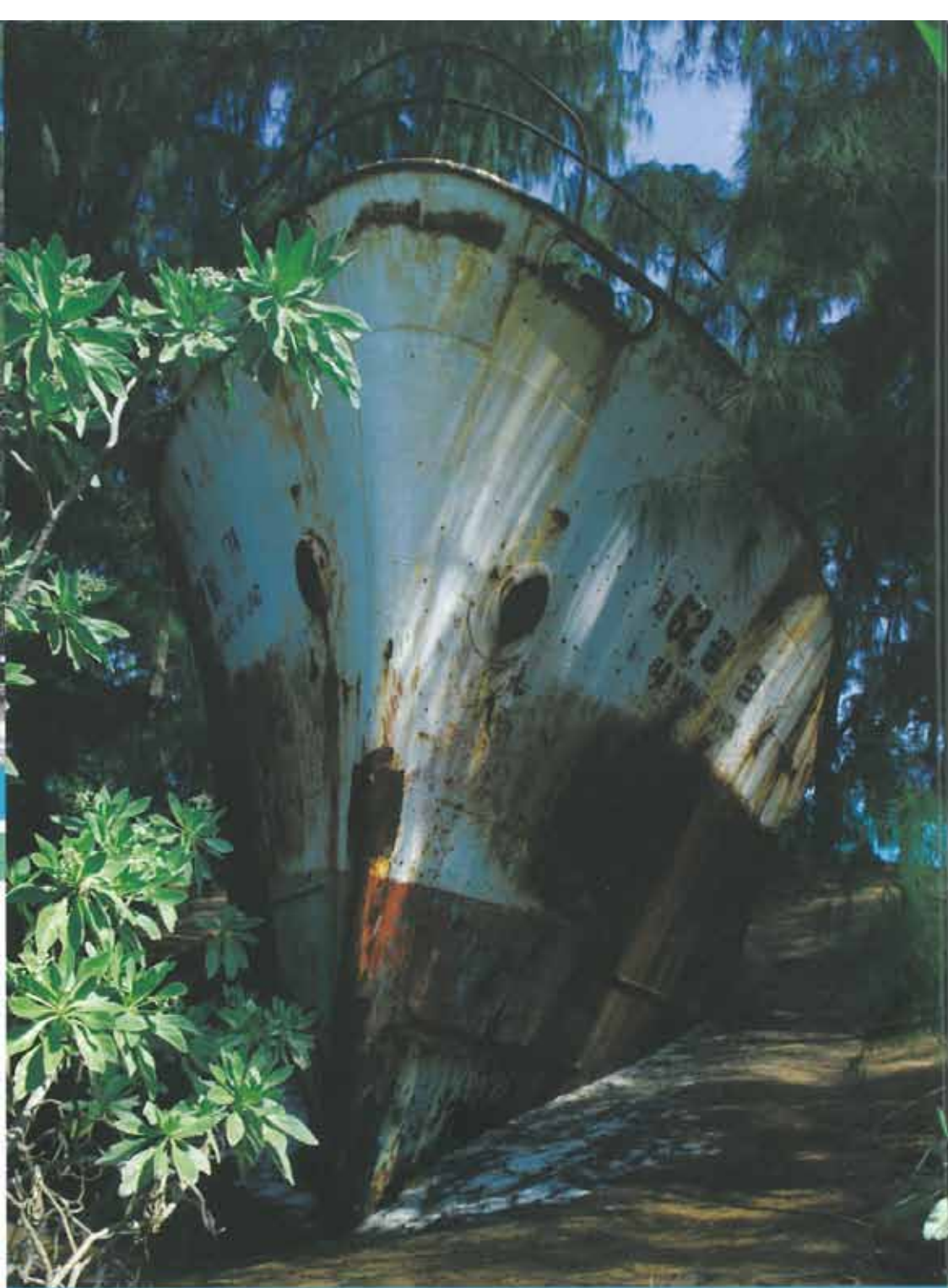
Fils d'un ingénieur français ayant épousé une Mauricienne, Hector Paturau (1902-1977) commence ses études à l'Île Maurice, les poursuit en France à Arcueil-Cachan et devient ingénieur des Travaux Publics. Il fait son service militaire à l'École des Chars dont il sort major avec le grade de sous-lieutenant. En août 1940, il rallie Londres, s'engage dans les Forces Aériennes Françaises puis dans la RAF, n'hésitant pas à se rajeunir pour pouvoir voler, avec le

grade de Capitaine. Revenu dans l'océan Indien, il est à bord du Léopard qui prend possession de la Réunion en novembre 1942. Il remplira les fonctions de Consul de France à l'Île Maurice de fin 1942 à 1953.

En 1951, la SOFIM (Société Française des Îles de Madagascar) dont il est le directeur obtient pour 15 ans la concession de l'île de Juan de Nova pour la somme de 400 francs annuels (prix d'ami à un Résistant) pour en exploiter le guano. Il y établit un cantonnement pour une centaine de personnes, le « Camp Séga » et s'y fait construire une villa à étage avec dépendances où il reçoit somptueusement ses invités (spécialités : œufs de sternes farcis, tortue

de mer, mérous, cœurs de cocotiers...) mais les employés doivent se tenir à distance... En 1960, à l'Indépendance de Madagascar, le contrat est reconduit pour 25 ans, un peu moins favorable celui-là puisque la société doit reverser 10% des bénéfices... Un article du Nouvel Observateur de mars 1973, sous le titre « l'Île aux Esclaves » condamne une gestion d'un autre âge et dénonce l'exploitation des « laboureurs » seychellois et mauriciens par un système d'amendes, de sévices corporels, de condamnations à des peines de prison... Le Préfet de la Réunion devra même envoyer à deux reprises des gendarmes pour mater un début de révolte. Même si un chemin de fer Decauville facilite les chargements,

la production périclité et les cours s'effondrent. Hector Paturau pense passer le relais à la Société des Villages Hôtels de l'océan Indien. Conduit par Paul Lemerle et Jean-Marie Dupuis, M. Trigano, PDG du Club Méditerranée, se rend sur l'île mais renonce bientôt à l'installation d'un village-vacances devant le manque d'eau douce, l'éloignement et les difficultés d'approvisionnement et de liaisons imposées par le nouveau gouvernement malgache. Fin 1973, les militaires français rejoindront les météos en place depuis 1953 et Hector Paturau quittera définitivement l'île pour aller poursuivre l'extraction de guano sur l'île seychelloise d'Assomption où le Mauritius venait charger le guano deux fois par an via Agaléga et Mahé.



DEUX CIMETIÈRES

Bien que peu peuplée, Juan de Nova n'en dispose pas moins de deux cimetières, l'un d'une cinquantaine de tombes à quelques centaines de mètres de la Maison Paturau, l'autre appelé « cimetière du phare » avec une quinzaine de tombes. Pas de constructions compliquées, une bordure cimentée, une croix sommaire avec, parfois, une plaque permettant d'identifier l'occupant. Alors, pourquoi deux cimetières distants d'un kilomètre ? J'avais posé la question pour un fait semblable à Agaléga ; il m'avait été répondu que les Blancs ne voulaient pas être enterrés à côté des Noirs, ceux-ci se livrant à des pratiques « pas très orthodoxes »...

Les tombes de l'un et de l'autre sont parfaitement entretenues et repeintes avant la Toussaint. Un visiteur de passage avait félicité les météo en place pour ce travail de mémoire, ajoutant qu'il connaissait bien l'île pour y avoir relâché avec son sous-marin de la Kriegsmarine afin de faire le plein pendant la 2^{ème} Guerre Mondiale.

DES HÔTES INDÉSIRABLES

Qui dit naufrages, surtout proches des côtes, dit invasion de rats. Comme la nourriture est abondante (cocos, poussins), ils prolifèrent. Réaction humaine, on introduit des chats pour les chasser. Ceux-ci préfèrent consommer les poussins de sternes tellement plus faciles à capturer et plus tendres ! Les chats se multiplient, redeviennent sauvages et font plus de dégâts que les rats ! D'où la nécessité d'opérations de piégeage, toujours en hiver car les sternes étant hors de l'île, les animaux affamés se laissent plus facilement attraper.

En 2006, l'ECOMAR, en partenariat avec les TAAF a mené quatre opérations pour les éradiquer, 50 cages à rats, 50 à souris et 13 à chats. Les premiers jours, les rats étaient capturés en

quantité mais les prises se raréfiaient au fil des jours. Dans des îles plus petites, l'empoisonnement est possible ; cela a été fait à Tromelin, à l'île du Lys aux Glorieuses et à l'île St Paul, là avec le concours de l'hélicoptère.

LA MANNE DU PÉTROLE ?

De plus en plus rare et de plus en plus cher, le pétrole est aussi de plus en plus recherché. À Madagascar, « les grès bitumeux » de Bemolanga et les « huiles lourdes » de Tsimora, longtemps simplement évoqués, sont devenus rentables et désormais exploités. Chine, États-Unis et France sont sur les rangs et usent de toute leur influence, ce qui explique en partie certains soubresauts politiques récents de la Grande Île.

La recherche off-shore n'est pas oubliée et la partie centrale du Canal du Mozambique fait l'objet de plusieurs contrats de prospection. La zone potentielle de gisements mord sur la ZEE de Juan de Nova... Au cours de la récente campagne électorale des Régionales à la Réunion, un candidat a imaginé une Grande Région océan Indien comprenant la Réunion, Mayotte et les TAAF autofinancée par les ressources halieutiques (droits de pêche dans les ZEE cumulées) et... le pétrole de Juan de Nova ! Un rêveur ou un visionnaire ?

Après l'exploitation du coprah et du guano, l'hypothétique implantation du Club Méditerranée, Juan de Nova verra-t-elle un jour débarquer des poseurs de derricks et accoster des tankers gigantesques ? Malgré l'intérêt financier indéniable, ce serait assurément un risque immense pour la faune et la flore exceptionnelles de cette réserve naturelle. ■

Roger Serre

