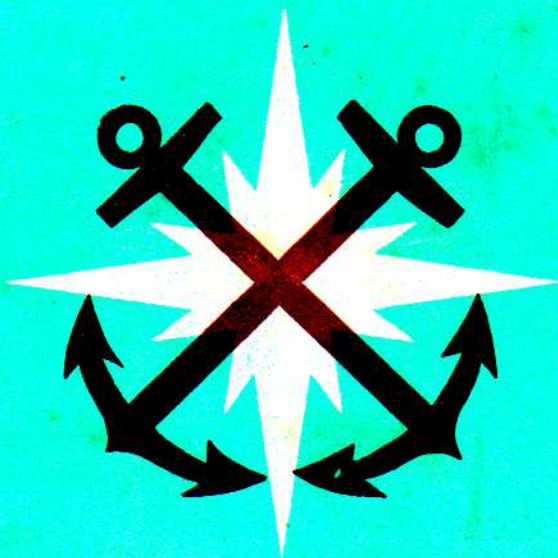


LA REVUE MARITIME



FÉVRIER 1952 **70** NOUVELLE SERIE

PUBLIÉE AVEC LE CONCOURS
DU SERVICE HISTORIQUE DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE
DIRECTION - RÉDACTION - 3, AVENUE OCTAVE-GRÉARD - PARIS (7^e)

LES ÉDITIONS OZANNE
56, RUE DE VERNEUIL - PARIS (7^e)

CLIPPERTON



TERRE FRANÇAISE

Un bouquet de cocotiers, un rocher, une épave montent d'abord au-dessus de l'horizon ; puis sort le mince anneau de corail d'un atoll du type le plus classique, bordé par la frange argentée des rouleaux déferlants, enserrant le lac calme de son lagon, d'un vert profond de turquoise ; c'est Clipperton, tel qu'il se présente quand on vient le reconnaître du Sud-Est.

La plus petite, la plus pauvre, la moins peuplée des possessions françaises, c'en est aussi la plus récente : ce n'est que depuis 1931, en effet, qu'elle nous a été définitivement attribuée.

Perdu au milieu des eaux du Pacifique Est, par 109° de longitude Ouest et 10° de latitude Nord, à 700 milles du Mexique, la terre la plus

Ci-dessus :

Le rocher Clipperton

proche, à 2.800 milles de Tahiti, dont il dépend administrativement, cet îlot de deux milles de diamètre n'a jamais suscité en France un intérêt très passionné. De fait, si avant l'ouverture du canal de Panama, sa position sur l'arc de grand cercle qui relie le détroit de Magellan à San-Francisco, à proximité de la route des voiliers entre l'Australie et la Californie, a fait qu'il fut connu de bonne heure, puis fréquemment aperçu et visité dans le courant du 19^e siècle, l'ouverture du canal de Panama, la généralisation de la navigation à vapeur, le rejetèrent à l'écart des routes usuelles du trafic et il sombra dans un demi oubli. Ce n'était plus, avant la dernière guerre, qu'un nom souligné de rouge dans les atlas, et, sans doute, un carton poussiéreux dans les archives de la France d'Outre-Mer.

Certes, quatre ans après que le jugement nous attribuant la pleine souveraineté sur l'île eut été rendu, la *Jeanne d'Arc*, au cours de sa croisière annuelle d'instruction, y hissa le pavillon national, en dressa une excellente carte, puis... ce fut tout. On ne parla plus de Clipperton.

Il fallut la guerre, transformant le Pacifique en champ de bataille, il fallut l'avènement de l'âge des liaisons aériennes transcontinentales, pour qu'il fût à nouveau question de l'atoll mais ce fut en Australie et aux Etats-Unis, car, si Clipperton n'était plus sur la route des grands courants du transport maritime, il pouvait constituer un relais sur la route aérienne la plus courte reliant New-York à Sydney ; il flanquait, au large, la route de grand trafic de Panama en Californie, au sud et de très près, la route de Panama à Honolulu.

On en reparlera sans doute encore, mais, cette fois, en tant que propriétaires « de jure » du terrain, nous aurons à participer à la conversation. C'est pourquoi j'ai pensé que les lecteurs de la *Revue Maritime* pourraient être intéressés par un bref aperçu sur ce que nous connaissons de l'histoire de Clipperton et de son utilisation pendant la dernière guerre, sur l'état actuel de l'île et sur ses possibilités d'utilisation dans un futur proche.

HISTORIQUE

Découverte au xvii^e siècle, probablement par les Espagnols, l'île fut d'abord connue sous le nom d'Île de la Passion.

Elle fut retrouvée en 1705 par Clipperton. L'ancien second de Dampier, après avoir quitté son chef sur les côtes du Pérou, entreprit à bord d'un bâtiment, à peine plus gros qu'une embarcation, son fameux voyage de découverte à travers le Pacifique qui se termina à Canton. C'est au cours de ce voyage qu'il donna son nom à cette terre qu'il croyait inconnue ; elle le garda.

Il semble que, dans le courant des xvii^e et xviii^e siècles, l'atoll fut utilisé comme relâche par les corsaires ; une passe qui ne fut colmatée qu'à la fin du xix^e siècle, permettait en effet l'entrée dans le lagon de bâtiments de faible tonnage.

C'est en 1858 que la France entre en scène : le lieutenant de vaisseau Le Coat de Kerveguen, dépêché spécialement à bord du navire de commerce *L'Amiral*, prend officiellement possession de l'île au nom de l'Empereur Napoléon III. Cet acte est ratifié le 17 novembre de la même année. L'intérêt que portait un industriel français à la richesse de l'île en phosphates naturels semble avoir été le mobile déterminant cette prise de possession. Elle ne fut suivie d'aucune réalisation.

L'île reste donc abandonnée : des marins de passage de divers pays, Américains, Mexicains, Japonais, y abordent. Une compagnie américaine, « l'Oceanic Phosphate C° », tente en 1892 d'exploiter les gisements de phosphate : elle débarque dans l'île quelques ouvriers et le matériel indispensable pour leur vie quotidienne et leur travail. A la suite de démarches diplomatiques entreprises en 1897 par le gouvernement français, l'exploitation est interrompue et les Etats-Unis, reconnaissant nos droits sur l'île, retirent leurs nationaux. A l'appui de nos revendications, la même année, le *Duquay-Trouin* y effectue une courte visite officielle.

Mais, dès l'année suivante, une société anglaise, la « Pacific Island Ltd C° », dirigée par Lord Stanmore, tente de continuer l'exploitation commencée par les Américains. A son arrivée dans l'atoll, elle se heurte à l'avison mexicain *Democrata*, venu en prendre possession au nom de son gouvernement.

A partir de cette date, le gouvernement mexicain se considère comme



Côte Sud-Ouest
de Clipperton



Les habitants de Clipperton

souverain dans l'île : il concède à une compagnie anglaise, peut-être la même, le droit d'exploitation des phosphates et en 1906, le travail reprend temporairement. Vers cette époque, un feu est installé au sommet du rocher Clipperton.

Le gouvernement français n'est pas resté indifférent devant cette usurpation ; il fait valoir ses droits, et en 1909, le conflit, porté devant la cour internationale de La Haye, se règle temporairement par une convention franco-mexicaine désignant comme arbitre le Roi d'Italie Victor Emmanuel III. La sentence devait être attendue vingt-deux ans...

Pour appuyer ses revendications, le gouvernement mexicain, en 1909, avait installé dans l'île une garnison d'une trentaine d'hommes, accompagnés de leurs familles. Cette petite colonie devait connaître un sort tragique : elle fut d'abord régulièrement ravitaillée, puis, après la révolution mexicaine de 1912, l'exploitation des phosphates ayant été abandonnée entre temps, elle fut tout simplement oubliée... Lorsque, en 1917, une canonnière américaine aborda l'île, elle n'y trouva que quatre femmes, seules survivantes de la colonie ; un soldat noir, qui avait survécu à ses camarades, avait été, en fin de compte, assassiné par les femmes, lasses de sa tyrannie.

Après ce tragique intermède, Clipperton retombe dans l'oubli jusqu'en 1931, où le Roi Victor Emmanuel III rend l'arrêt tant attendu, reconnaissant à la France pleine souveraineté sur l'île. En 1935, la *Jeanne-d'Arc* touche l'île et y réaffirme publiquement nos droits, que personne à cette époque ne conteste plus.

CLIPPERTON
PENDANT
LA GUERRE

Au début de la guerre dans le Pacifique, l'urgence des besoins de la zone de bataille était trop grande pour que l'on prêtât beaucoup d'attention à ce petit atoll, quasi inabordable et largement couvert au point de vue sécurité par la base d'Honolulu.

C'est seulement en 1943 qu'un officier de l'aviation australienne, le Flight Officer P. G. Taylor (1), après avoir convoyé pendant un an, des Etats-Unis en Australie, les *Catalinas* achetés par son gouvernement, et beaucoup réfléchi sur les cartes et les routes aériennes du Pacifique, se rendit à Londres pour exposer un projet d'ouverture d'une ligne Londres-Sydney par la côte Est d'Amérique, le Mexique, Clipperton, Bora-Bora, puis les escales habituelles du Pacifique Ouest.

A cette époque, beaucoup d'autres préoccupations, et d'une urgence autrement grande, assaillaient les gouvernements et les états-majors. Il lui fallut batailler pendant près d'un an pour obtenir, enfin, les autorisations et le matériel nécessaires pour tenter la première liaison de démonstration dans la partie nouvelle de la ligne, du Mexique à Bora-Bora. Ce ne fut qu'au milieu de 1944 que Taylor arriva à Mexico avec les quatre membres de l'équipage qu'il avait choisi pour son *Catalina*, baptisé le « Frigate Bird ».

Ses projets comportaient d'abord un vol de reconnaissance jusqu'à Clipperton, pour reconnaître sur le lagon une piste permettant de décoller un *Catalina* à pleine charge, et pour y établir un dépôt d'essence, lui permettant de compléter le plein de ses réservoirs avant d'entreprendre la longue étape de trois mille milles qui sépare Clipperton de Bora-Bora : même dans ces conditions, le rayon d'action du *Catalina* était extrêmement juste, et il fallait compter sur l'alizé pour atteindre à coup sûr les îles de la Société. Ce voyage préliminaire eut lieu en septembre et s'effectua sans encombres.

Le départ définitif eut lieu en octobre. Le « Frigate Bird » amérit normalement dans le lagon et compléta son plein d'essence, mais le départ fut retardé par des ennuis de moteur et le passage d'un cyclone qui causèrent de sérieux soucis aux aviateurs. Le 14 octobre, le départ fut décidé ; Taylor enleva acrobatiquement son hydravion surchargé sur les 1.600 mètres de piste dont il disposait. Vingt-sept heures après, il se posait sans incident à Bora-Bora ; au début de novembre, il arrivait à Sydney.

Cette brillante démonstration attira aussitôt l'attention sur Clipperton. Il y eut des plans britanniques d'installation dans l'île et peut-être même du matériel fut-il rassemblé au Canada. Nous ne savons rien sur les tractations anglo-américaines à cette époque, concernant l'utilisation de l'atoll ; toujours est-il que, dans les quelques mois qui suivirent, ce fut la Marine américaine qui s'y installa.

La fin de la guerre mit un terme à l'occupation américaine et les

(1) P. G. Taylor est considéré en Australie comme un des plus brillants aviateurs actuellement en activité. Il vient d'exécuter, en mars et avril 1951, une remarquable liaison Sydney-Valparaiso et retour, avec escales dans de nombreuses îles du Pacifique.

installations qu'elle réalisa dans l'île restèrent modestes : il ne semble pas que l'effectif débarqué ait dépassé les dix à vingt hommes nécessaires pour armer un poste radio et peut-être une station météo. Aucun travail d'aménagement de piste d'aviation terrestre ne fut commencé ; aucune installation à caractère permanent ou semi-permanent ne fut mise en train.

ETAT ACTUEL
DE L'ILE

Cet îlot, mince anneau émergé de deux milles de diamètre, de quarante à cent-soixante mètres de largeur, est constitué par un talus de galets de corail, dominé au Sud-Est par les trente mètres d'une roche de lave à l'aspect romantique, le rocher Clipperton. Sur la côte Sud-Ouest, un très beau bouquet de cocotiers abrite les baraquements de l'ancienne base américaine et constitue un bon amer, visible du large d'aussi loin que la roche Clipperton. Sur la côte Est quelques maigres touffes de cocotiers à l'allure penchée, luttent contre l'alizé qui règne ici en maître toute l'année. Le sol est couvert d'une herbe rèche, qui donne sa couleur vert jaune à l'anneau de terre ferme.

Au centre, le lagon, calme comme un lac, étale ses eaux d'un vert profond, bordées d'algues rouges. Curieuse particularité : bien que, par gros temps, les lames du large déferlent dans le lagon par dessus le récif, la surface de ce dernier est plus basse que le niveau de la mer et ses eaux sont saumâtres, à peine salées.

Tout autour du talus émergé, un récif banquette affleurant à marée basse, est en permanence battu par la houle qui y déferle en grands rouleaux réguliers. En un seul point, que la carte porte comme point de débarquement sur la côte Nord-Est, le récif de bordure s'enfonce assez bas pour qu'une embarcation puisse accéder directement à la plage : mais encore faut-il que la houle qui, d'où qu'elle vienne, fait le tour de l'île, n'y brise pas trop.

L'île est encore encombrée des épaves de l'occupation américaine, et, pour qui passe au large, elles peuvent encore faire impression ; mais, dès qu'on approche, on constate que le climat chaud, humide et salin, a fait son effet : sauf les tôles de protection extérieure des six baraques qui constituaient la base, tout est pourri ; pourris les marchepieds d'acier qui permettaient l'ascension des mâts de T.S.F. et qui s'effondrent dès qu'on y pose le pied ; pourrie l'enclume abandonnée dans l'atelier et qui se brise quand on la soulève ; pourris les madriers de bois qui tombent en poussière au moindre choc. Le désordre et les traces de pillage, souvenirs probables de visites de thoniers américains ou mexicains qui fréquentent ces parages, ajoutent encore à la pénible impression d'abandon. Sur la côte Nord-Est de l'île, l'épave d'un LST échoué parallèlement au récif illustre d'une manière sinistre les difficultés de débarquement dans l'atoll.

C'est dans ce décor que, le 23 avril 1951, le *Commandant Charcot*, renouvelant le geste, déjà vieux de seize ans, de la *Jeanne-d'Arc*, est venu réaffirmer solennellement la souveraineté française. Sur l'île, une

fois de plus, a flotté le pavillon tricolore ; une plaque de cuivre gravé, scellée sur la face Est du rocher Clipperton, constitue un témoin durable du passage du bâtiment français.

Et maintenant, encore une fois abandonné des hommes, l'atoll retourne à sa vie naturelle. Les quelques douzaines de cochons sauvages qui y vivent, continuent à fouiller la vase du lagon et à gîter dans les failles du rocher. Au-dessus d'eux, quelques milliers d'oiseaux de mer, fous, pétrels, frégates, tournent en rond, pêchant au long du récif, nichant dans le rocher ou dans l'herbe, reconstituant lentement les dépôts de phosphates que l'homme viendra peut-être exploiter dans quelques centaines d'années.

A l'accore du récif, dans les eaux claires où l'on peut suivre leurs mouvements, requins et poissons de roche aux brillantes couleurs se disputent la nourriture. Plus au large, bancs de thons et de bonites raient la surface de déchirures zigzagantes, pendant que les marsouins, aussi voraces mais plus calmes, viennent faire luire au soleil leurs dos de bronze vert.

POSSIBILITES D'UTILISATION DE CLIPPERTON

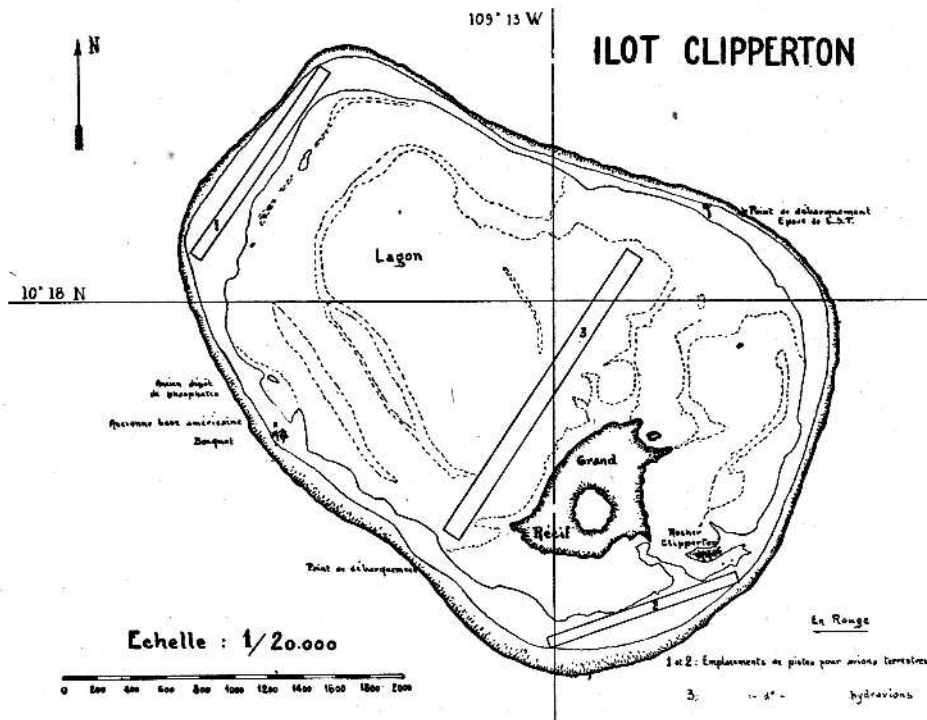
Ce tableau de nature risque de ne pas durer éternellement. Ce n'est pas que les richesses naturelles de l'île y justifient un établissement : en effet, les gisements de phosphates, écrémés par deux exploitations successives, ne couvriraient plus les frais de démarrage d'une nouvelle installation ; quant à la pêche, l'autonomie des thoniers américains et mexicains qui fréquentent ces parages est largement suffisante pour qu'ils viennent exploiter les eaux autour de l'île, sans chercher à y établir une base où ils ne trouveraient ni abri ni ravitaillement.

C'est au seul point de vue de la navigation aérienne que Clipperton pourrait présenter un intérêt actuel. En tant que poste de protection météo ou relais éventuel pour une ligne transpacifique, il peut, dès le temps de paix, être considéré comme utile ; il ne semble pas qu'en temps de guerre, les Etats-Unis puissent admettre que cet atoll reste abandonné. Déjà, en 1949, le Septième Congrès Scientifique du Pacifique Sud, réuni en Nouvelle-Zélande, a émis le vœu que des stations météorologiques et séismologiques soient établies d'urgence dans le Pacifique, notamment à l'île de Pâques, à Clipperton, à l'île Marcus, etc.

Il est donc fort probable que, dans un avenir prochain, nous serons amenés, soit de notre propre chef, soit poussés par nos alliés, à envisager un établissement permanent dans l'île.

Que sera cet établissement ? Il comportera d'abord, sans aucun doute, un poste de météorologie et un poste de radio. Si l'île doit faire partie de l'infrastructure d'un réseau aérien le simple poste radio ne sera plus suffisant ; il lui faudra comprendre les aides à la navigation nécessaires pour guider un avion sur l'objectif ponctuel que constitue l'atoll dans cette zone soumise aux cyclones tropicaux, à la limite du pot au noir, où les temps bouchés ne sont pas une exception.

Au point de vue relais aérien, la construction de deux pistes terrestres serait relativement facile, sans remuer trop de cailloux : la première, sur la côte Nord-Ouest, de 1.300 mètres de long sur 80 de large, serait orientée au 35, face à l'alizé du Nord-Est (cette piste est déjà dessinée sur une carte anglaise ou américaine datant de la guerre) ; la deuxième à l'extrémité Sud de l'île, mesurerait 1.100 mètres et serait orientée au 70. Pour les hydravions, des pistes pourraient être reconnues et balisées dans le lagon, mais il semble bien qu'aucune d'elles ne puisse dépasser 1.600 à 1.800 mètres, ce qui est très court pour le décollage d'un gros appareil à pleine charge.



Quelle que soit la solution adoptée, si un jour la décision est prise de créer un établissement sur l'atoll, et même si l'importance de cet établissement est limitée au minimum, il faut savoir que sa mise en place et son entretien constitueront au point de vue nautique, une opération qui ne sera ni simple, ni facile, ni économique.

Neuf mois par an, l'île est battue par les houles du Sud-Ouest au Sud-Est, portant en plein sur toutes les côtes exposées au Sud et faisant le tour du récif pour venir déferler en énormes rouleaux sur la partie Nord de l'atoll. Il faut à cette saison, attendre un jour où les brisants ne soient pas trop violents pour essayer de les traverser en embarcation

légère ou en baleinière de récif ; ce sont là des conditions risquées et peu recommandables pour mettre à terre du matériel lourd ou fragile.

Aux mois de février, mars ou avril, l'alizé de Nord-Est descend assez bas en latitude pour que la houle du Sud s'atténue autour de l'île. A cette saison et à condition de ne pas être pressé, on doit pouvoir, en attendant la journée favorable, trouver des conditions de mer et de vent qui permettent de « beacher » un LST: bâtiment idéal pour une mise à terre rapide du matériel. C'est en tout cas à cette époque, que, quel que soit le moyen de débarquement employé, l'opération sera tentée avec le plus de chances de succès.

En tout temps, l'accostage dans l'île restera problématique tant que, comme l'avaient fait les Américains qui exploitaient les phosphates à la fin du siècle dernier, on n'aura pas rebâti un petit appontement permettant aux embarcations d'accoster en dehors des rouleaux.

Enfin, la base française la plus proche étant Tahiti, à plus de 2.800 milles, il faut compter que chaque opération de ravitaillement mobilisera, pendant une durée minimum de un mois, un bâtiment qui devra avoir un rayon d'action largement supérieur à 6.000 milles et une autonomie en approvisionnement suffisante. Il est évident que, dans l'état actuel des choses, tout secours d'urgence (médical par exemple) ne pourrait être amené à Clipperton que par un hydravion partant d'une base mexicaine ou américaine.

Le problème est posé ; il n'a rien d'insoluble ; il suffit de vouloir, et de payer, pour réunir et conserver les moyens nécessaires pour la mise en place et l'entretien d'une base française à Clipperton. C'est à dessein que l'accent a été mis sur les difficultés nautiques de l'opération ; car c'est là qu'au triple point de vue matériel, personnel, et... finance, résidera la partie réellement délicate d'une entreprise parfaitement désirable au point de vue prestige français.

A. GOUA,

Capitaine de Frégate.