



SOMMAIRE

	Page
Éditorial	1
1. Atolls et changement climatique	2
2. Assemblée Nationale et Sénat	5
3. Journal de bord de Le Coat de K.	8
4. Mission secrète à Clipperton 2/2	10
5. Témoignage Expédition 1978	12
6. Hommage aux Baleiniers !	13
7. Coopération – Missions	15
8. Publications, colloque, médias	15
9. La vie de CPOM	16

Éditorial	Hommage	La vie de CPOM
Sciences	Témoignage	Histoire
Politique	Coopération	Publications

ÉDITORIAL

par le Dr Georges Yang

En cette fin d'année la rédaction de CPOM Infos vous présente ses meilleurs vœux pour 2018. CPOM INFOS vous propose ce trimestre une variété d'articles qui abordent des domaines très différents et qui vont bien au-delà de Clipperton, même si l'île de La Passion reste au cœur de nos préoccupations.

La vulnérabilité des atolls du Pacifique face à l'élévation du niveau marin nous interroge. Christian Jost nous explique que ces petits morceaux de terre ne sont pas que des paradis touristiques et des lieux à protéger au nom de la biodiversité, mais qu'ils sont aussi souvent des territoires où vivent des populations qui risquent de voir disparaître leur espace vital, leur lieu de naissance, de vie quotidienne, lieux de patrimoine et de culture, de liens familiaux et de souvenirs. Étayé d'explications scientifiques non contestables et détaillées, cet article nous rappelle que contrairement aux idées reçues, le problème de la montée des eaux ne se pose pas

seulement dans les régions polaires, car l'océan se distend surtout en région tropicale et que la glace fondue n'intervient que si elle provient d'une terre par un apport supplémentaire d'eau dans la mer (Groenland, Antarctique). Le réchauffement climatique et la montée corrélative des eaux impactent les populations humaines qui s'entassent sur les littoraux et les ressources des petits États insulaires d'Océanie qui diminuent. Les effets sont déplacés et encore aggravés en période d'El Niño qui affecte alors plus les côtes du Pacifique oriental, comme au Pérou qui voit ses ressources en poissons diminuer drastiquement.

Le radioamateur François Muller nous ramène à Clipperton 40 à 50 ans en arrière par le biais d'un petit objet insolite ramassé sur le sol de l'atoll au travers d'un texte qui associe nostalgie et archéologie insulaire.

Avec Alain Duchauchoy, on est au large de Clipperton sur le pont de l'*Amiral* en 1858 avec Victor Le Coat de Kerveguen qui relate sa prise officielle de Clipperton au nom de Napoléon III et de la France et fait une des premières description détaillée de l'atoll en français !

Quant à Éric Chevreuil, il nous apprend que les mauvaises conditions météorologiques ont failli faire renoncer les États-Unis à s'installer sur Clipperton pendant la deuxième Guerre mondiale, même si l'armée américaine avait envisagé une implantation militaire plus conséquente sur la route du Pacifique.

Christian Jost présente les questions en cours posées au gouvernement par Philippe Folliot concernant les accords de pêche franco-mexicains dans la zone marine de Clipperton ; le lecteur pourra juger par lui-même la réponse fournie à cette question pertinente.

À tous, une excellente année 2018 !

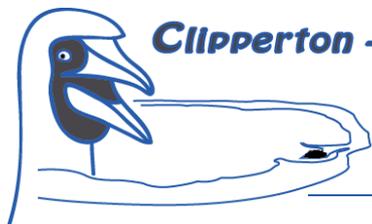


1. Les atolls comme Clipperton sont-ils menacés de disparaître avec le réchauffement climatique ?

Après une COP 23 présidée par les Fidji qui s'est terminée le 17 novembre à Bonn en demi-teintes, c'est-à-dire sans avancées notoires depuis la Conférence de Paris, les pays et petits territoires insulaires du Pacifique (PTIP) n'ont guère d'illusion sur leurs réels moyens de faire changer les pratiques des grands pays pollueurs, malgré leurs cris d'alarme répétés depuis des années. On se souvient du conseil des ministres des îles Maldives qui s'est tenu sous l'eau en 2009 ([Photo aérienne de Malé](#), atoll de superficie identique aux terres de Clipperton (2km²), mais qui supporte 100.000 habitants à moins de 2m au-dessus de l'eau !).

Mais qui sait que le Kiribati (prononcer *Kiribass*), un pays de 32 atolls distribués sur plus de 2.000 kilomètres de part et d'autre de la ligne de changement de date et de 110.000 habitants, a déjà acheté des terres aux Fidji en prévision d'un exil forcé ? Qui se souvient que 3000 des 6000 habitants des îles Carteret en Papouasie Nouvelle-Guinée (PNG) avaient déjà dû quitter leur île en 2005 pour se réfugier sur l'île de Bougainville à cause de la montée des eaux ? Ou qu'un habitant des Tuvalu (9 atolls, 26km², 12.000 hab., 1 voix à l'ONU !) s'est vu refusé le statut de « réfugié climatique » (qui n'existe pas) par la Nouvelle Zélande ? Au Tuvalu, les produits agricoles sont déjà devenus impropres à la consommation. La montée du niveau marin et la remontée corrélative du niveau des nappes phréatiques s'accompagnent d'inondations et de sursalinisation des terres.





Les îles Marshall (29 atolls, plus de 1200 îles et îlots, 200km², 1m au-dessus de la mer) ont érigé un mur de cinq kilomètres pour protéger la capitale Majuro.

Dans le centre du Pacifique, si les habitants et les maires des Tuamotu en Polynésie française (76 atolls) se plaignent d’inondations et de submersions de marées plus hautes que par le passé, assez peu nombreux sont les secteurs, îlots ou *motus*, qui ont les pieds dans l’eau, comparé aux archipels occidentaux. Les ports, les infrastructures hôtelières et les habitations qui se concentrent en bord de l’eau seront malgré tout touchés. La piste de l’aéroport international de Faa’a – Tahiti, construite sur le récif, est à seulement 88cm au-dessus du niveau marin ! Or selon le dernier rapport du GIEC¹, la montée des eaux pourrait atteindre 98cm à la fin du siècle en hypothèse haute, qui s’annonce de plus en plus probable.

RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET MONTÉE DES EAUX

On ne peut dissocier le réchauffement climatique de l’élévation du niveau marin constaté sur toutes les côtes, y compris à Clipperton.

Malgré des thèses négativistes, essentiellement étatsuniennes et le plus souvent soutenues par des lobbys industriels, les scientifiques et notamment le groupe d’expert du GIEC, s’accordent sur le constat alarmant que le réchauffement s’accélère bien plus vite qu’il n’était anticipé il y a encore seulement dix ans. Il est certes principalement dû à **l’augmentation de l’effet naturel² de serre** par les émissions de

GES³ depuis la Révolution industrielle qui fait fondre les glaces des terres polaires et de montagnes.

Mais **le réchauffement accélère lui-même le réchauffement et donc l’élévation du niveau marin !**

L’effet d’albédo⁴ est une cause majeure de l’accélération du réchauffement climatique et conséquemment de la montée des eaux. En effet, le réchauffement provoque la fonte de la glace et de la neige et l’exposition de nouvelles terres au rayonnement solaire. Or la terre, absorbant plus les rayons solaires (moindre albédo), se réchauffe plus vite que la mer et que les glaces qui couvraient les terres et renvoyaient 90% du rayonnement vers la haute atmosphère. Ainsi, moins il y a de terres englacées, plus le réchauffement s’accélère.

Toutefois, malgré les idées reçues, la fonte des calottes glaciaires et des glaciers terrestres ne participe qu’à 10% à la montée des eaux.

En effet c’est surtout la dilatation thermique des océans qui explique l’élévation du niveau des mers. À l’instar des gaz, tout liquide chauffé se dilate, occupe plus de volume. L’atmosphère étant réchauffée par l’effet de serre accru par les émissions de GES, cette chaleur est transmise à l’eau des masses marines qui se dilatent alors et s’élèvent, tout en se déplaçant avec les courants.

Ainsi **le niveau marin n’est pas le même dans toutes les parties des océans.** Par rapport au géoïde terrestre, ce niveau est plus bas ou plus haut que le niveau zéro (Fig.2). Or les îles du Pacifique les plus affectées par la montée des eaux se trouvent dans le Pacifique Ouest. Si la dilatation

¹ Groupe d’experts intergouvernemental sur l’évolution du climat ([GIEC](#))

² Phénomène naturel sans lequel la vie serait impossible sur la Terre

³ Gaz à effet de serre : Le dioxyde de carbone (CO²) est responsable à 63% de l’effet de serre, suivi par le méthane (19%), le protoxyde d’azote (6%) et d’autres gaz.

⁴ Pouvoir réfléchissant d’une surface, ou ici, fraction de l’énergie solaire qui est réfléchiée vers l’espace.



thermique joue un rôle essentiel, l'élévation marine relève aussi d'autres facteurs.

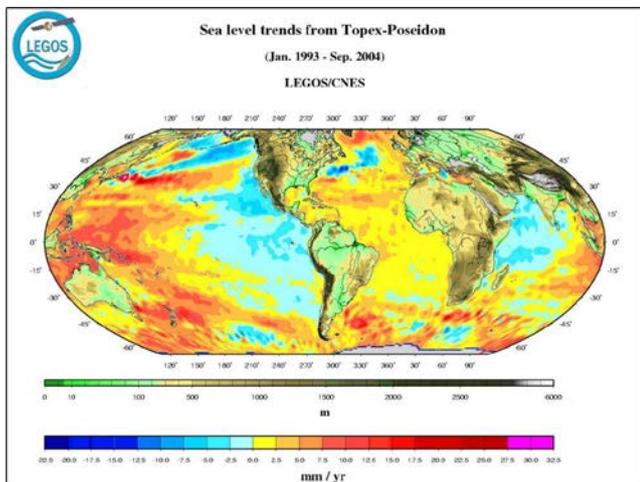


Fig. 2 – Hauteur moyenne du niveau de la mer entre 1993 et 2004. On notera des eaux plus hautes (teintes chaudes) dans le Pacifique Ouest et plus basses que le géoïde terrestre à l'Est, notamment à Clipperton. (Source : Laboratoire LEGOS, Toulouse)

En situation normale, les vents dominants dans la Zone intertropicale sont des vents d'Est, les Alizés, qui poussent les eaux marines, chaudes, de surface, vers l'Ouest. Les courants marins conduisent également les eaux océaniques d'Est en Ouest. On parle ainsi de la « piscine d'eau chaude » de l'Ouest Pacifique, aux eaux chaudes déjà dilatées, donc plus élevées et plus susceptibles de submerger les côtes basses et, de surcroît, plus favorables à la formation des cyclones tropicaux que dans le Centre et l'Est (Fig. 3).

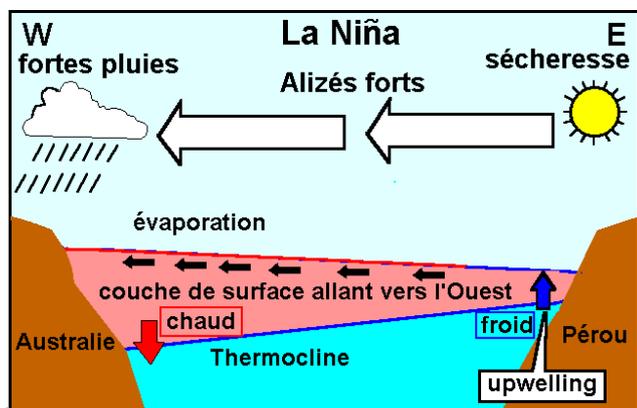


Fig. 3 – Situation normale neutre ou La Niña : les eaux sont plus hautes à l'Ouest qu'à l'Est (Source : Université de Picardie)

À l'inverse en situation d'El Niño (Fig.4), les alizés faiblissent, l'eau chaude équatoriale reflue vers l'Est et le contraste thermique entre l'Ouest et l'Est faiblit. Les pluies se déplacent vers l'Est. Les côtes du Pérou perdent leurs poissons et la pêche est sinistrée. Le Centre Pacifique connaît des risques cycloniques. Cette situation dure environ 18 mois. Dans cette situation les atolls du centre Pacifique, ainsi que Clipperton plus à l'Est, sont plus exposés aux risques de montée des eaux et d'inondation et aux cyclones.

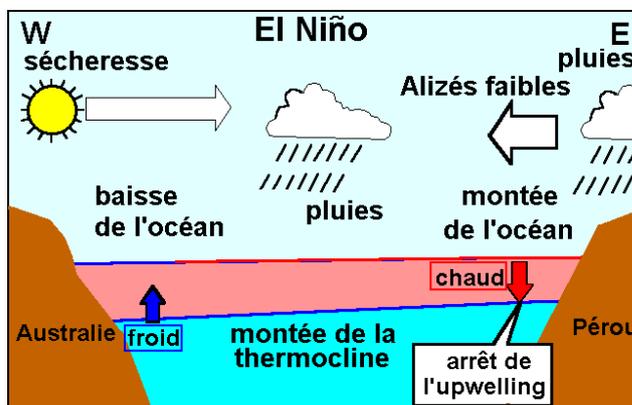


Fig. 4 – Situation El Niño : les eaux sont plus hautes et plus chaudes à l'Est (Source : Université de Picardie)

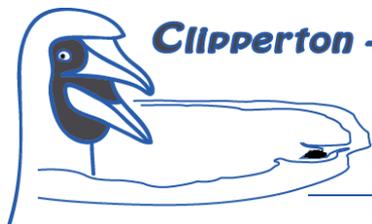
Les situations sont donc très diverses dans le temps et dans l'espace.

LES ATOLLS SONT-ILS MENACÉS PAR LA MONTÉE DU NIVEAU MARIN ?

Oui, mais pas partout avec la même intensité. Certains sont plus rapidement submergés ou inondés que d'autres selon les régions.

PEUVENT-ILS DISPARAÎTRE DU FAIT DE LEUR FAIBLE ÉLÉVATION AU-DESSUS DU NIVEAU MARIN ?

Non, car les atolls, leur couronne corallienne émergée, leur îlots, *cayes* ou *motus* se construisent à partir des apports de la mer en débris coralliens (sables, graviers, galets, blocs) arrachés au récif corallien externe et déposés sur le récif et la couronne (jusqu'à une hauteur de vague moyenne qui est de 1 à 2m) (Fig. 5 Corail mort).



Ainsi si le niveau de la mer monte, les dépôts se feront plus haut et la couronne et les *motus* s’élèveront d’autant avec le niveau marin.

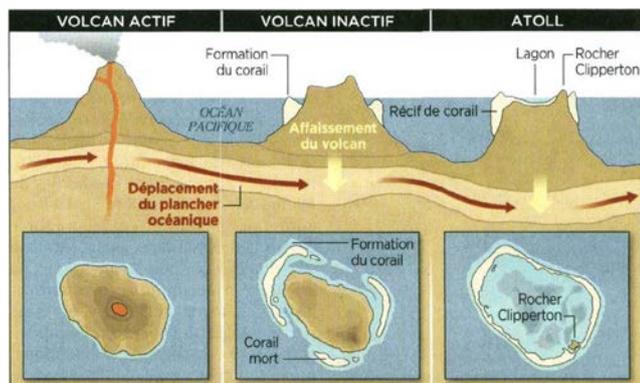


Fig. 5 – La formation de l’atoll de Clipperton. De l’île haute à l’atoll (Source : anonyme)

Il faut toutefois nuancer et préciser le propos, car la mer n’a pas la même capacité d’érosion, de transport et de dépôt sur toutes les côtes, au vent, sous le vent. Cette compétence dépend des courants, de la houle, des vents dominants, de la forme et de la nature de la côte, du profil du talus ou tombant externe, du type de tempête, etc. Par ailleurs, pour connaître l’évolution de la différence de niveau entre la terre et l’océan, il faut pouvoir disposer de mesures de la vitesse de subsidence ou de surrection de l’île sur plusieurs décennies, soit du mouvement isostatique de l’ensemble de l’édifice, structure volcanique et structure corallienne (Fig. 5). À Clipperton, de telles données ne sont pas encore disponibles.

On constate ainsi que certaines parties d’atoll peuvent être submergées, quand d’autres se construisent. De simples phénomènes de tempêtes suffisent à ouvrir ou fermer un passage entre la mer et le lagon. C’est ce qui s’est produit à Clipperton où les deux anciennes passes (plutôt des *hoas*⁵) se sont fermés vers 1850, tandis qu’ils ont tendance à se rouvrir actuellement.

⁵ Un *hoa* est un terme polynésien, utilisé en géomorphologie littorale, qui désigne un passage d’eau de mer à marée haute entre l’océan et le lagon, d’environ 1m de hauteur d’eau, non navigable, à la différence d’une *passé*.

À Clipperton, les changements sont notables et rapides. On constate depuis une vingtaine d’années et surtout depuis dix ans, que les franchissements de vague sont plus fréquents et que les dépôts de sable et graviers vont plus loin jusque dans le lagon, surtout sur les côtes Nord et Est. Mais La Passion – Clipperton ne va pas disparaître dans les flots !

Texte inédit - Christian Jost

Pour en savoir plus :

[COP23 : l'urgence climatique en dix chiffres](#) - Le Monde

[Climate Change Adaptation in Pacific Countries...2017](#)

[RETOUR au SOMMAIRE](#)

2. ASSEMBLÉE NATIONALE ET SÉNAT

ASSEMBLÉE NATIONALE

Questions au gouvernement

15ème législature

Question N° 149

de [M. Philippe Folliot](#) (LREM - Tarn)

Question écrite

Ministère interrogé : Europe et affaires étrangères
Ministère attributaire : Europe et affaires étrangères
Rubrique : aquaculture et pêche professionnelle
Titre : Accords de pêche avec le Mexique
Question publiée au JO le : 25/07/2017 page : [3920](#)
Réponse publiée au JO le : **24/10/2017** page : [5147](#)

Texte de la question

M. Philippe Folliot attire l'attention de M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères sur le contenu des nouveaux accords de pêche récemment passés avec le Mexique. Ces accords renouvelleraient les accords de pêche de 2007 qui autorisaient des



navires mexicains enregistrés auprès de l'IATTC et du Haut-commissariat de la Polynésie française, à pêcher sans contrôle ni quotas dans la zone économique exclusive (ZEE) de l'île de la Passion, Clipperton. Les accords de 2007 étaient désastreux : les navires mexicains, enregistrés et non enregistrés, ont souvent été exposés en infraction par la surveillance satellite française, les missions de surveillance, les observateurs des missions scientifiques et par les éco-opérateurs indépendants. Ces navires de 1 200 tonnes d'emport, équipés d'hélicoptères et de vedettes rapides ont même été vus filets déployés au plus près des côtes de l'atoll et utilisant des explosifs. De plus, les quantités de thons pêchées volontairement déclarées tous les ans ne correspondent même pas aux capacités d'emport de tous les navires observés sur zone. L'accord de pêche de 2007, signé « pour le bénéfice des deux nations » n'incluait pas le type de redevance qui est couramment payée par les pêcheurs nationaux et étranger dans toutes les autres ZEE françaises, redevances qui permettraient de financer toute ou partie des coûts de surveillance, de protection, de développement (base permanente ou semi-permanente) et de recherche scientifique à l'île de la Passion, Clipperton. Les accords de 2017 protégeraient les eaux territoriales de l'atoll - qui sont exclusives et interdites par définition -, mais reconduiraient pratiquement toutes les grandes lignes de l'accord de 2007. Le gouvernement du Mexique aurait garanti à la France l'application de ces accords, quelque chose qu'il a été incapable de faire depuis 2007. Ainsi, il souhaiterait connaître le contenu de ces accords, savoir si des redevances financières sont incluses, et aussi comment les gouvernements français et mexicain vont maintenant en assurer le bon fonctionnement après 10 années d'échec.

Texte de la réponse

L'accord de pêche de 2007 relatif à l'île de Clipperton est parvenu à échéance en 2017. Un nouveau régime lui fait suite, **agréé de façon bilatérale pour une durée identique, également conforme au principe de souveraineté de la France sur l'île de Clipperton et ses espaces maritimes**, et comportant plusieurs

améliorations. Le niveau d'ambition de la relation bilatérale dans les domaines de la coopération environnementale et scientifique est ainsi rehaussé. **Toute activité de pêche est désormais exclue dans les eaux territoriales (12 milles marins)** de l'île, de manière cohérente avec la création d'une aire marine protégée dans la mer territoriale de Clipperton résultant des arrêtés des 15 novembre 2016 et 16 janvier 2017 de la ministre chargée de l'environnement. **Les données VMS (Vessel Monitoring System) relatives aux activités de pêche dans la zone de Clipperton, ainsi que les déclarations de captures principales, accessoires et des rejets à la mer des espèces protégées et non-commercialisables doivent être fournies** aux autorités françaises, de façon à permettre un meilleur contrôle des activités des navires mexicains. Ces données VMS sont effectivement transmises depuis juin 2017. Un programme commun de recherche en sciences de la mer, de pêche et d'aquaculture est en cours de développement sur la zone même de Clipperton. **Il est soutenu par des engagements de financement par le Mexique de bourses universitaires annuelles pour des étudiants mexicains dans des universités françaises spécialisées en sciences de la mer et par la mise à disposition par le Mexique d'un navire de recherche océanographique pour des campagnes franco-mexicaines dans la zone de Clipperton.** Un comité franco-mexicain de gestion et de suivi de ce programme de coopération universitaire et scientifique a été mis en place le 13 juin 2017 et ce comité a tenu sa première réunion le 17 juillet 2017. Les bourses annuelles octroyées par le Mexique feront l'objet d'un appel à candidature fin 2017. **Le navire mexicain d'appui à la première mission océanographique franco-mexicaine sur l'île de Clipperton a été désigné.** Une réunion d'experts scientifiques français et mexicains spécialistes de Clipperton s'est tenue en septembre 2017 au Mexique.

NDLR : la mise en caractères gras est de CPOM



Commentaires de CPOM :

Globalement, il s’agit des mêmes Accords que ceux de 2007 : ils sont renouvelés pour 10 ans, il n’y a pas plus de contrôles prévus, il n’y a aucune redevances de pêche qui reviendront à la France et auraient pu être affectées à une ligne budgétaire La Passion – Clipperton. Les déclarations des prises restent volontaires et incontrôlables. Les VMS seront « actifs », mais qu’est-ce qui empêche qu’ils « tombent en panne » comme souvent actuellement. Les Accords évitent soigneusement de parler de ZEE française. L’AMP de 12MN sera respectée, mais les 12MN d’Eaux territoriales ne devaient-ils pas déjà être respectés et exempts de pratiques de pêche ? Rare point positif : un navire Mexicain d’appui à la recherche scientifique franco-mexicaine devrait être à disposition une fois par an, mais la réponse officielle du gouvernement ne mentionne, à ce jour, qu’un « appui à la première mission océanographique » sur Clipperton. Des Accords au final bien décevants qui sont sûrement sous-tendus par des « intérêts supérieurs » autres...Mais qu’on nous le dise !

**Questions au gouvernement
14ème législature**

Question N° 103881

de [M. Philippe Folliot](#) (UDI - Tarn)

Question écrite

Ministère interrogé : Affaires étrangères

Ministère attributaire : Europe et affaires étrangères

Rubrique : outre-mer

Titre : COM : Wallis et Futuna [NDLR : !?]

Analyse : ZEE. contrôle. moyens.

Question publiée au JO le : 18/04/2017 page : [3012](#)

Date de changement d’attribution : 18/05/2017

Texte de la question

M. Philippe Folliot attire l’attention de M. le ministre des affaires étrangères et du développement international sur l’exploitation faite des résultats de la surveillance satellite confidentielle exercée au profit du contrôle des pêches dans la zone

économique exclusive (ZEE) de l’île de la Passion (Clipperton). En effet, face au pillage des eaux riches de Clipperton par des navires sud-américains et asiatiques, cette surveillance satellite complète les moyens mis en œuvre par la France pour la surveillance de cette importante ZEE isolée du Pacifique Est (1 à 2 navires de la marine nationale par an - 4 jours sur zone par an). Le témoignage des éco-opérateurs sur zone, et le résultat de certaines observations exposent la présence de ces thoniers qui ont une capacité d’emport de 1 200 tonnes chacun (en 2012, l’expédition légale « The Clipperton Project » rapportait témoignages et photos de 5 senneurs pêchant simultanément à Clipperton, parfois avec des explosifs largués d’hélicoptères). En 2014, le dispositif français OER, expérimenté sur Clipperton, a exposé l’ampleur de la surpêche et du pillage de nos eaux. Il a récemment été remplacé par le système franco-italien « Trimaran » qui « permet de contrôler les activités de pêche par satellite radar et optique de haute résolution » (sources MinDef). Ainsi, il souhaiterait savoir pourquoi ces rapports de surveillance sont classifiés, quels organismes en sont destinataires et quelles sont les mesures prises par le Gouvernement destinataire des rapports et le ministère des affaires étrangères- vis-à-vis des pays pavillons des navires exposés en action de pêche illégale.

Texte de la réponse

En attente de réponse, au 20/12/2017

SÉNAT

**PROJET de Loi du député Philippe FOLLIOT
Portant sur le statut de l’île de Clipperton**

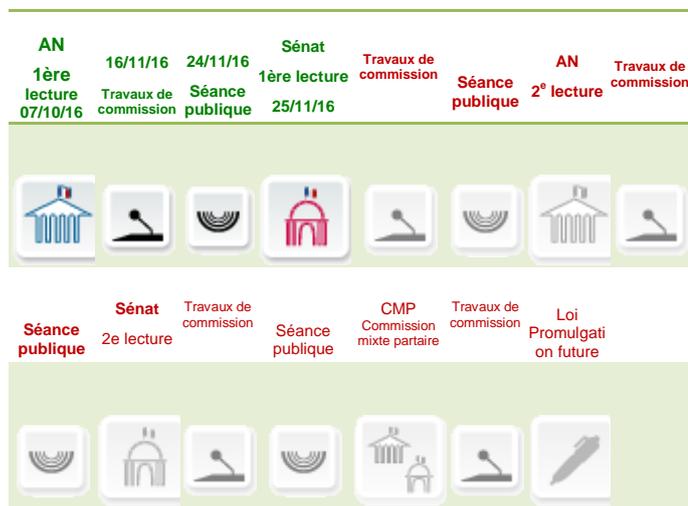
Après l’adoption par l’Assemblée nationale du projet de loi portant modification du statut de l’île de Clipperton, la procédure suit son cours et c’est au Sénat de se prononcer. Passé en 1^e lecture le 25/11/2016, les changements politiques de 2017 ont



fait prendre quelque retard à l'examen de ce projet par le Sénat.

Pour en comprendre la procédure et les délais de traitement, voici la synthèse des étapes de la discussion et à quelle stade en est l'examen de ce projet au 14/12/2017* :

Proposition de loi portant modification de la loi n° 55-1052 du 6 août 1955 portant statut des Terres australes et antarctiques françaises et de l'île de Clipperton, et visant à donner un statut à l'île de Clipperton :



*Source : <http://www.senat.fr/dossier-legislatif/ppl16-150.html>

C.J.

[RETOUR au SOMMAIRE](#)

3. Journal de bord du Lieutenant Le Coat de Kerveguen à Clipperton 1858

Plongée dans mes archives clippertonniennes
par Alain Ducauchoy

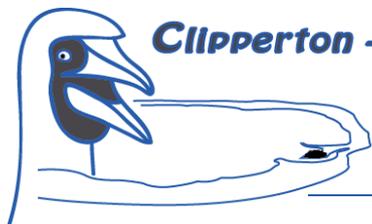
« En mer, à bord du navire de commerce l'Amiral.

La prise de possession de l'île Clipperton ayant eu lieu le 17 9^{ème} 1858 [17/09/1858 NDLR]. J'ai l'honneur de vous adresser par la première voie à ma disposition le Primata de cette opération; j'y joins quelques aperçus de l'île qui vous donneront une idée assez exacte de tout ce que j'ai pu apprécier.

Le 16 9^{ème} 1858, à 5 heures du soir, après 125 jours de navigation, l'île a été vue à une distance de 15 à 18 milles comme un point à l'horizon ; il suffisait de descendre d'une enfléchure pour ne plus rien distinguer. Le 17, à 7 heures du matin, nous étions à la partie SE. de l'île, à un demi mille de la côte et en face du rocher; pendant 4 jours, l'île a été étudiée avec soin plusieurs fois dans chacune de ses parties en contournant à petite distance. Le 19 un canot a été expédié à un point choisi comme paraissant moins mauvais, et en se jetant à la nage on a mis pied à terre, au bout d'une bonne heure on rappelait le canot; il fallut encore se jeter à l'eau pour rejoindre le canot qui avait une ancre pour le maintenir. On rapporta des échantillons du terrain, mais la mer les avait un peu délavés; le lendemain on tenta un second débarquement, la force de la mer à la côte s'y opposa. Le 20 au soir on fil route pour la prochaine destination du navire.

L'île de Clipperton est formée d'une ceinture dont le terrain, composé de sable blanc et de madrépores brisés mêlés de rochers rougeâtres au rivage, est très régulier pour la hauteur au-dessus de l'eau (5 mètres environ) et presque circulaire; cette ceinture, en conservant une largeur de 100 mètres environ, mène à la mer au dehors par une pente peu rapide, et à une lagune salée vers l'intérieur presque sans descendre; le sol en est mou et humide et il cède un peu sous le poids d'un homme; à la partie S E. de cette ceinture s'élève un rocher madréporeux, large à sa base de 200 mètres environ et haut de 80 ; il est en communication avec la ceinture, les différents diamètres de celle-ci ont de 3 à 4 milles, le tour de l'île fait environ 10 à 12 milles. La lagune paraît plus profonde dans la partie N. et N E. que dans le S O. et le centre, sans qu'il existe, en aucun point de la ceinture, une passe praticable même à une pirogue.

On n'a pas vu de poissons dans la lagune, et pendant 4 jours jamais on n'y a vu un oiseau se reposer ni pêcher. Le chiffre des oiseaux qui habitent cette île est innombrable.



La partie supérieure de la ceinture vers l'Est laisse apercevoir du pont d'un navire des épaves poussées là par la mer, quelques-unes ont été reconnues pour des arbres; on n'a point vu la moindre végétation ni trace d'occupation antérieure à notre arrivée.

Le rocher est le seul point de l'Ile où l'on pourrait séjourner, et encore remarque-t-on à la base, du côté extérieur, des anfractuosités où est entassé (comme par la mer) un sable noir provenant des débris du rocher. A la première vue je l'ai cru basaltique, mais vu de près j'ai tout à fait abandonné cette idée. C'est un énorme bloc madréporeux comme il s'en trouve dans l'Océanie; les pierres rougeâtres qui sont au rivage extérieur m'ont paru, ainsi qu'aux hommes descendus à terre, d'une nature plus dense, comme du grès.

Certaine description déclare que dans la ceinture il y a deux passes; si on n'y voit pas de près, 2 ou 3 endroits peuvent produire cette illusion; quant à moi, je suis convaincu qu'il n'y en a pas une.

Quelques sondes de 200 mètres, sans fond, faites à 1 mille environ de la côte, ont démontré que l'île s'élève hors de l'eau par une pente rapide de tous côtés. Pendant 4 jours, nous avons eu chaque jour un vent différent, de l'orage et des pluies abondantes; à moins de 2 milles, on a perdu de vue la ceinture et le rocher; le 19 seulement, une brise moyenne de NE, avec beau temps, permettait à un navire à voiles de manoeuvrer à moins d'un mille de la côte; de toutes parts l'eau qui entoure l'île a toujours été vue foncée et de même nuance qu'au large.

L'intérêt particulier qui a été le but du voyage du navire l'*Amiral* me paraît peu assuré quant à Clipperton; j'ai déjà dit que le mouillage y était impossible, que le débarquement d'un canot à l'extérieur y était toujours difficile, quelquefois pire; qu'il n'y avait pas de passe dans la ceinture pour aller à la lagune, que le sol de la ceinture était mou et humide, la mer y ayant transporté des troncs d'arbres; que le rocher était seul à l'abri de la mer, enfin que, sur

la lagune, pendant 4 jours, on n'a jamais vu un oiseau s'y reposer ni pêcher. À tous ces inconvénients, qui sont aussi bien reconnus du capitaine et du second, je crains d'avoir à ajouter une médiocre appréciation touchant le guano.

Sur le sol de la ceinture, là où des millions d'oiseaux se tiennent, il a été pris trois échantillons du terrain: pris près du lac, pris à la partie la plus haute, et pris sur la pente vers la mer. Tous sans exception renferment une quantité énorme de sable et de débris madréporeux liés plus ou moins avec de la fiente d'oiseaux; l'humidité du sol maintenant la fiente liquide, il semble qu'on ne puisse l'avoir avec peu de sable qu'à la condition de la ramasser en très petite quantité. J'avoue que je me fais une tout autre idée du guano; tout en reconnaissant que je n'y entends pas grand-chose, que ce sable et ces débris madréporeux piles peuvent avoir une forte influence sur un sol appauvri, cependant j'éprouve, jusqu'à déclaration plus compétente, de la difficulté à croire que le guano de l'île Clipperton, toujours mêlé de sable et de débris madréporeux, soit dans des conditions favorables à l'exploitation, sans les obstacles et la distance qui sépare cette Ile de la France peut-être, mais tel qu'il est c'est pour moi très douteux encore, quels que soient les moyens dont on disposera.

Le capitaine étudie maintenant ses échantillons; c'est d'un commun accord que la reconnaissance de l'île a été faite, il a fait tout ce qu'un navire de commerce peut faire, depuis le départ je n'ai que de bonnes relations avec lui et tout le monde. Le navire a repris sa marche vers un autre but, j'espère que nous serons plus heureux dans les prochaines explorations.

Clipperton, placé où il est, ne pouvait être autrement qu'il est: toutes ses parties sans exception sont soumises alternativement aux mêmes influences, il est à la limite du NE., à celle du SE., en plein pot au noir; le calme du vent ne fait pas ici la mer tranquille, la forme



extérieure de la ceinture ne pouvait manquer d'être ronde ; s'il y avait une passe la première houle la boucherait, l'eau de la lagune filtre plutôt à travers le sol qu'elle ne peut y faire une tranchée. Sans abri d'aucune part, il ne peut se former de banc au dehors de l'île. Je ne vois qu'une modification possible à ce que nous avons vu : c'est que la ceinture s'élève, mais lentement.

Bord de l'Amiral, 22, 9ème [sept] 1858.

Je suis avec un profond respect,
Commandant,
Votre très obéissant serviteur.

Lieutenant de Vaisseau, Commissaire du
Gouvernement,
Signé : Victor LE COAT DE KERVÉGUEN. »

A.D.

[RETOUR au SOMMAIRE](#)

4. MISSION SECRÈTE À CLIPPERTON

Archives de Éric Chevreuil

MISSION SECRÈTE DE LA MARINE US - 1943

2ème partie

En accord avec les directives et les conversations avec le président, des études sur 130 îles du Pacifique ont été réalisées, essentiellement dans le cadre de la Défense nationale, pour évaluer leur potentiel d'utilisation pour l'établissement futur de routes aériennes commerciales dans le Pacifique. Dans ce cadre une mission spéciale secrète a été confiée par le président Franklin D. Roosevelt à l'Amiral Byrd pour évaluer le potentiel de l'île de Clipperton.

Comme annoncé dans le précédent numéro de CPOM – INFOS, la deuxième partie du rapport de l'Amiral Byrd, du moins les passages concernant Clipperton, vous est proposée ici. Cette fin de rapport, très longue, traite en effet plutôt des possibilités d'installation de bases aériennes sur diverses îles du Pacifique que de Clipperton en tant que tel.

NB : les informations entre crochets [] sont des notes de la rédaction destinées à une meilleure compréhension du texte, ou, des suppressions de passages n'intéressant pas directement Clipperton.

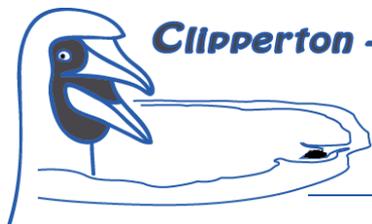
C.J.

RAPPORT DE L'AMIRAL BYRD

« RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

[de la 1ère partie]

14. Sous réserve de certaines restrictions sur les opérations d'atterrissage présentées ci-dessous, les informations portent plus sur les conditions météorologiques qui permettraient l'utilisation de l'Île de CLIPPERTON pour les opérations de transport aérien programmées dans cette région et sur la radio de navigation et l'équipement de communications qui pourrait être installés pour permettre si nécessaire des atterrissages aux instruments. Les deux pistes d'hydravion discutées précédemment fourniraient une bonne base d'exploitation. La construction de deux pistes d'atterrissage, l'une de 7.000 pieds [2.100m] par 500 pieds [150m] dans le sens des vents dominants, l'autre de 9.600 pieds [2.900m] par 300 pieds [91m] pour une utilisation « sans vent », fournirait ainsi une bonne base d'aviation. L'étape suivante d'un voyage Est-Ouest vers à travers le Pacifique Sud serait à environ 2.200 à 2.300 miles. En conséquence, les avions décollant vers l'ouest seraient chargés à leur capacité maximale de charge. Les pratiques d'exploitation garantissant la sécurité aérienne exigeraient l'utilisation de la piste de 9 600 pieds par vent de travers de 10 miles par heure maximum et l'utilisation de la piste de 7 000 pieds en conditions de vent de 20 miles par heure ou plus. Par conséquent, l'utilisation de la base pour des atterrissages à pleine charge serait restreinte avec



vents de nord-est ou de sud-ouest (directions dominantes) de vitesses entre 10 et 20 miles par heure. La fiabilité de cette restriction sur les opérations programmées ne peut pour l'heure être déterminée en raison du manque de données météorologiques

[...]

BASES AÉRIENNES INTERMÉDIAIRES

[...]

CONSIDÉRATIONS MILITAIRES ET NAVALES

A. Installations militaires possibles sur les Îles intermédiaires [d'escales]

[...]

Îles du Pacifique oriental

CLARION, CLIPPERTON, COCOS

15. Les falaises escarpées et continues qui entourent CLARION, avec à peine une ouverture, sauf à Sulphur Bay, forment un véritable rempart naturel. Les atouts militaires naturels supplémentaires sont une topographie généralement accidentée de l'île, des sites de combat et un site de piste pour bombardier. De plus, Sulphur Bay pourrait être aménagée en un port pour des barges.

16. L'Île de CLIPPERTON n'est pas un site favorable pour une base aérienne qui devrait résister à des attaques, mais il est matériellement possible de construire des pistes, des routes et un équipement pour un nombre suffisant de bombardiers lourds ou d'hydravions de patrouille afin de maintenir une patrouille aérienne efficace qui serait utile pour défendre le Canal de Panama.

17. Les îles COCOS n'offrent aucune possibilité d'atterrissage.

[...]

a. La préférence militaire de CLARION au lieu de CLIPPERTON pour des installations d'atterrissage

20. D'un point de vue militaire, il semble évident que CLARION pourrait être une bonne base militaire, alors que CLIPPERTON ne pourrait pas. Cependant, seule une piste pour de grands avions peut être construite à CLARION. À cause de son élévation, les plafonds [nuageux] bas rendraient probablement des approches aux instruments fréquemment nécessaires

et la proximité des reliefs à pic augmenteraient le risque de telles approches. On pense donc qu'un développement satisfaisant serait une base combinant sites d'atterrissage terrestres et site pour hydravion à des fins commerciales et militaire à CLIPPERTON et, si besoin, des installations militaires de soutien aérien à CLARION.

[...]

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES GÉNÉRALES

[...]

4. Les tempêtes tropicales ou " cyclones " peuvent se produire pendant n'importe quel mois de l'année, mais dans la région autour des îles de CLIPPERTON et de CLARION, ils sont plus fréquents de juillet à octobre. Dans la partie occidentale extrême des routes [envisagées], ils se produisent habituellement de décembre à mars. Ces tempêtes varient de petites dépressions locales à des systèmes cycloniques majeurs qui perturbent le temps dans un rayon de plusieurs centaines de miles. Dans leur voisinage immédiat, les turbulences, les dérangements électriques et la force des vents et les vents soufflant en rafales rendent le vol impraticable, sinon impossible.

5. Les précipitations annuelles totales sur la partie orientale des routes varient de 40 à 70 pouces [1.016mm à 1.778mm] et sur la partie occidentale de 50 à 100 pouces [1.270mm à 2.540mm].

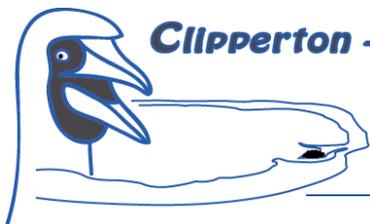
Les conditions météorologiques le long de chaque route

[...]

CLIPPERTON, NUKU HIVA et AITUTAKI, routes 2 et 3

8. Ces routes sont entièrement dans les tropiques et les conditions météorologiques sont identiques aux données pour la Route 1, sauf que CLIPPERTON, à la différence de l'Île CLARION, se situe dans la zone du Front intertropical [ZCIT : Zone de convergence intertropicale] et est affecté par les conditions [météorologiques et aérologiques] associées sur une importante partie de l'année.

9. Les conditions de vent supérieurs sur ces routes sont les mêmes que celles fournies pour la Route 1.



13. Du fait que les cyclones tropicaux se produisent dans la région de CLIPPERTON et de CLARION, les installations sur ces îles devraient prévoir la protection des équipements et celle du personnel contre de telles conditions de tempête, d'autant plus qu'il n'y a aucune station météorologique dans la région océanique orientale où de tels cyclones se forment [entendu qu'il n'y a aucune données d'alerte qui peuvent être fournies].

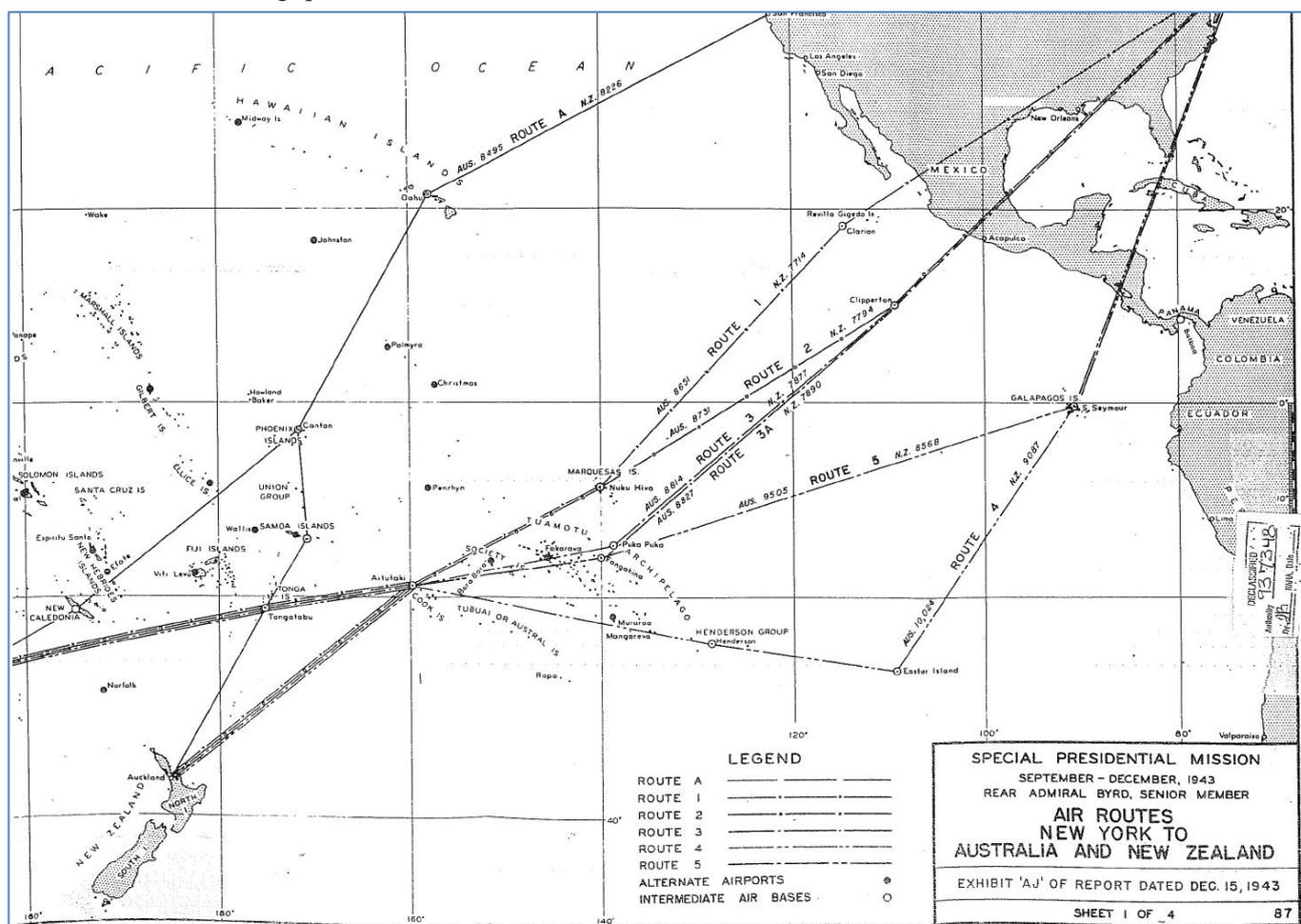
[...]

CONCLUSION

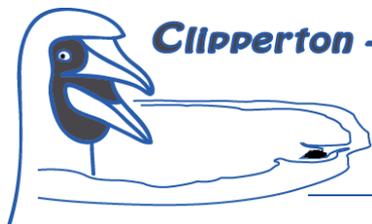
Les conditions météorologiques locales à l'Île de CLIPPERTON sont un peu moins favorables que les conditions météorologiques à l'Île CLARION, du

fait que CLIPPERTON est dans la zone du Front intertropical pendant une grande partie de l'année. Cependant, en raison de l'altitude à laquelle n'importe quel aéroport devrait être construit à CLARION, les plafonds nuageux en condition de nuages dispersés ou de couverture généralisée ne seront jamais aussi favorables, ou en tout cas pas mieux, que les plafonds nuageux qui existeront à l'Île de CLIPPERTON. Une conclusion exacte quant à laquelle de ces îles présente les conditions atmosphériques de vol les plus favorables, ne peut pas être faite tant que des observations climatologiques sur une longue période n'auront pas été réalisées sur les deux îles.

Traduction C. Jost



RETOUR au SOMMAIRE



5. Témoignage de François Muller, Radioamateur

Chef adjoint de l'Expédition de 1978.

Objets inanimés, avez-vous donc une âme... ?

26 MARS 1978 :

Les dix-sept radioamateurs membres de l'expédition sont prêts à quitter l'îlot Clipperton après avoir effectué 29 000 liaisons bilatérales en ondes courtes avec tous les continents de la planète.

Les opérations de transfert entre le lagon et le *Philippa* s'annoncent difficiles car la houle est forte et la barre dépasse trois mètres par moments. Nous quittons la cocoteraie Bougainville et ses baraquements fillod déjà bien éprouvés par les tempêtes depuis leur installation en 1966 par les 24 hommes du 2eme Régiment de Génie de la première mission Bougainville.

J'ai un pincement de cœur en prenant le chemin de la grève et ne peut m'empêcher de cacher quelques larmes en me retournant à plusieurs reprises pour regarder s'éloigner ces vestiges que je ne reverrai sans doute jamais mais dont je suis tombé amoureux en un peu plus d'une semaine.

C'est à cet instant que je décide de ramasser au sol, un petit morceau de phosphate en souvenir de ce petit bout de terre française perdu dans l'océan Pacifique. En me baissant, j'aperçois près de mon pied, une petite plaquette de zinc de quelques centimètres de long et noircie par les ans. Elle est reliée à deux petits fils de cuivre torsadés. Je la ramasse et remarque qu'elle porte une inscription à la peinture que je n'arrive pas à lire en raison de la corrosion.

Je mets l'objet dans une poche pour l'étudier plus tard car le moment est mal choisi. Après que nous ayons, malgré les difficultés dues à la météo, pu tous réembarquer à bord de notre navire situé au mouillage au large de l'îlot,

je repense à cet objet que j'ai au fond de la poche et m'empresse de le nettoyer avec précaution en pensant qu'il puisse être un témoignage vivant malgré son apparence matérielle totalement insignifiante.

Cette petite plaquette rectangulaire a été découpée dans ses coins afin de présenter un aspect esthétique et j'en déduis que les petits fils de cuivre ont été placés aux extrémités pour servir de fixations sur une paroi de mobilier. Après nettoyage, l'inscription peinte à l'aide d'un petit pinceau, apparaît en lettres majuscules à mes yeux. Elle indique le mot PAVILLONS.

L'histoire de cet objet est donc tracée. L'objet le lieu et le temps. Il s'agit d'une plaque confectionnée par un membre de l'équipe du 2eme Régiment du Génie qui a participé à l'installation de la base lors de la première mission Bougainville. Cette plaque a dû servir le casier à pavillons indispensable en logistique de marine.

Qu'est devenu l'homme qui s'est appliqué à confectionner cet objet, partie prenante de sa mission ? Pensait-il revoir un jour le travail accompli ? Autant de questions auxquelles on ne peut répondre mais qui nous rappellent que derrière un petit objet sans valeur intrinsèque, il y a des hommes qui ont travaillé sur cet îlot si souvent abandonné et ce lien avec les choses nous rappelle cette phrase de Alphonse de Lamartine : « *Objets inanimés, avez-vous donc une âme, qui s'attache à notre âme et la force d'aimer* ».



[RETOUR au SOMMAIRE](#)



6. Une île qui vous attire mais ne vous laisse plus partir !

De la dangerosité de La Passion
Hommage aux baleiniers !

Rerenui Togateheraro, Baleinier depuis 34 ans



Nous souhaitons ici rendre hommage aux Baleiniers qui ont protégé nos vies lors de l'expédition PASSION 2015. Le magazine Tahiti-Infos leur donne la parole.

« PAPEETE - Rerenui est Baleinier pour la Marine nationale depuis 34 ans. Il traverse les barrières de corail au gré des vagues pour la Marine nationale. Ce métier dangereux qu'il nous raconte avec passion est spécifique à la Polynésie.

"Mon métier est de conduire une baleinière pour passer la barrière de corail dans les atolls qui n'ont pas de passe", raconte Rerenui Togateheraro l'un des derniers baleiniers de la Marine Nationale en Polynésie. Les baleiniers sont des civils Polynésiens qui ont appris leur métier par compagnonnage, c'est-à-dire, chapoté par un baleinier expérimenté. "J'ai appris mon métier avec mon cousin, il n'est plus là aujourd'hui mais c'est lui qui m'a tout appris, on regarde faire, on apprend, on écoute les conseils et on apprend", raconte Renenui. Baleinier est un métier dangereux que les pilotes pratiquent au péril de leur vie. "Nous devons attendre la bonne vague pour passer par-dessus le platier [partie supérieure plus

ou moins plate du récif corallien qui s'étend de la laisse de basses eaux à la crête algale et au tombant du récif: NDLR CPOM] , parfois on doit descendre, pousser le bateau et sauter dedans. C'est un métier dangereux, il nous arrive de nous blesser. Il faut l'expérience et le mental, surtout les jours où il y a de la houle. Il n'y a pas longtemps j'ai fait la mission à Clipperton, nous étions en zodiac, il y avait beaucoup de houle et nous avons chaviré. Heureusement il n'y a pas eu de blessés." Des histoires comme celle-là, Rerenui en a plein, des souvenirs heureux, des frayeurs. Ces passes il les a pratiquées, il les connaît comme sa poche, elles ont d'ailleurs laissé des marques sur son corps, une cicatrice toute fraîche balafre son mollet, "ça c'est rien, je me suis blessé il y a quelques mois, mais c'est bon, c'est passé." lâche-t-il en tapotant son mollet avec satisfaction. "Ça fait 34 ans que je fais ce métier-là. C'est un métier que seul les polynésiens savent faire. Grâce à lui j'ai pu parcourir la Polynésie. C'est l'expérience le plus important. "

Aujourd'hui, la marine compte 5 Baleiniers alors que dans les années 1980 ils étaient près d'une quarantaine "C'était la belle époque, il y avait encore le CEP. Aujourd'hui nous avons deux jeunes marins volontaires qui apprennent le métier avec nous. C'est bien que les jeunes veuillent apprendre le métier."

Rerenui veut apprendre à ces jeunes les secrets des vagues et des passes, "je veux leur apprendre comment pousser une baleinière, comment la piloter, qu'ils soient conscients que c'est dangereux, que nous ne sommes pas à l'abri des blessures. C'est un métier qu'on apprend en faisant, en lisant les vagues, et en aimant la mer. »

Marie Caroline Carrère, Tahiti-Infos.com

NDLR : Rerenui et son collègue ont joué un rôle crucial dans les débarquements et rembarquements de PASSION 2015. Merci à eux !

[RETOUR au SOMMAIRE](#)



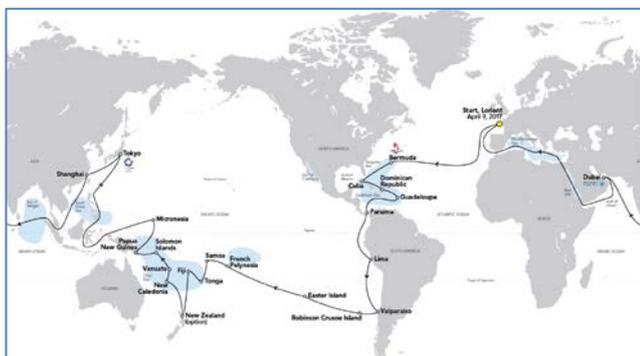
7. COOPÉRATION – PARTENARIATS – MISSIONS

❖ Nouveau Partenariat : CRIOBE - Fondation Malpelo et Kakunja-Pelagios Sept 2017

Le [CRIOBE](#) - USR 3278, laboratoire d'excellence CORAIL, a signé un accord de partenariat avec la [Fondation Malpelo](#) de Sandra Bessudo (Col.) et l'Association [Kakunja-Pelagios](#) (Mx) afin de renforcer, entre autres, les études de la connectivité spatiale et génétique des requins pélagiques dans l'océan Pacifique tropical Est à partir de l'atoll de **La Passion-Clipperton**. Ces études devraient contribuer à ce que la France rejoigne le réseau [CMAR](#) (Corridor Marin pour les espèces pélagiques de l'océan tropical Est qui inclut déjà les îles de Malpelo, Coco, Colba et les Galapagos. ([suivre le lien](#)).

❖ RACE FOR WATER a modifié sa route.

Le catamaran à énergie solaire *RACE FOR WATER* (ex-Planet Solar), dont nous vous parlions dans le précédent numéro de CPOM-INFOS, vient de nous informer qu'il a modifié l'itinéraire de son [ODYSSEY 2017-2021](#). Il ne passera pas par Clipperton faute de projets et surtout de temps-chercheurs suffisant pour une mission trop longue. Nous vous en livrons ici sa nouvelle route.



RACE FOR WATER ODYSSEY 2017 – 2018 Provisional route (NDLR : pour une meilleure lecture, il est possible d'extraire (copier) cette carte et de la lire (coller) dans un fichier Word ou autre)

MISSIONS À VENIR

- ❖ **août 2018** : Le TARA fera escale à Clipperton avec une équipe scientifique internationale et française, dont le Dr Serge Planes, directeur du CRIOBE en charge du programme TARA-Pacifique, et le Dr Eric Clua qui a été à Clipperton en février 2016. [THE TARA PACIFIC EXPEDITION 2016-2018.](#)

NDLR : Voir aussi CPOM-INFOS n°31 sept 2017

C.J.

8. PUBLICATIONS, COLLOQUE, MEDIAS

- ❖ « **Clipperton Connection** » : Projet Clipperton sur la [page « Clipperton »](#) du Centre de Recherches Insulaires et Observatoire de l'Environnement (CRIOBE) sur laquelle peut être téléchargé le texte intégral de la dernière publication suivante :
- ❖ **JOST C., 2017.** [La Passion – Clipperton : l'île de toutes les passions et convoitises.](#) In Al Wardi S., Regnault J.-M., Sabouret J.-F., Actes des colloques "L'Océanie convoitée", Paris/Punaauia, CNRS Éditions, p.220-226.
- ❖ **DUCHAUCHOY A., 2017.** "Vestiges et déchets anthropiques sur la couronne corallienne de Clipperton". Conférence et présentation des résultats de *PASSION 2015* au Colloque international « Sciences et pratiques des déchets » tenu les 23 et 24 novembre à l'Institut des Amériques à Paris.
- ❖ **Global Fishing Watch :** <http://globalfishingwatch.org/> Site de l'ONG GFW qui permet de suivre et d'identifier sur carte interactive les navires de pêche dans les océans du monde et donc, à Clipperton.

[RETOUR au SOMMAIRE](#)



9. La vie de CPOM La tribune de nos adhérents et sympathisants

Ce C.P.O.M-INFOS est le vôtre, ces pages vous sont ouvertes. Partagez avec nous votre expérience ou votre intérêt pour les îles inhabitées de l'Outre-mer français, vos ressentis et vos attentes. Envoyez-nous vos réactions, avis, récits, témoignages, impressions, images... Nous vous répondrons et les insérerons autant que possible dans le prochain CPOM-INFOS ou sur notre site <http://clipperton.cpom.fr> :

servcom@cpom.fr

ou par voie postale : *Alain Duchauchoy, CPOM, 21 rue de la République 76420 Bihorel.*

Le mot de la Secrétaire

N'oubliez pas, en cas de changement d'adresse postale ou de mail de communiquer vos nouvelles coordonnées à :

secrtaire@cpom.fr

ou par voie postale : *Danielle Duchauchoy - CPOM 21 rue de la République - 76420 Bihorel*

Le mot du Trésorier – APPEL À COTISATIONS !

Soutenez-nous et adhérez à CPOM ! pensez à renouveler votre **cotisation pour 2018 ! Pour un an et 4 numéros de CPOM - INFOS la cotisation n'est que de 20€ déductibles des impôts ! Cela ne vous revient en réalité qu'à 6,80€ !**

Demandez au Trésorier un justificatif de paiement :

yanggeorges@gmail.com

ou par voie postale : *Dr Georges Yang - CPOM 14 rue d'Oslo - 75018 Paris*

Nos sites internet

Site de CPOM : <http://clipperton.cpom.fr>

Site d'informations scientifiques : www.clipperton.fr

ADHÉREZ à CPOM !
Remplissez le Bulletin
d'adhésion téléchargeable
[ICI](#)

[RETOUR au SOMMAIRE](#)



À Tahiti
Christian Jost
Président de CPOM
president@cpom.com

et

À Bihorel
Alain Duchauchoy
Vice-Président Chargé de communication
servcom@cpom.fr