

Quand la desserte interinsulaire ouvre ses ailes

« Et pourquoi pas nous ? ». C'est la réaction qu'ont à Tahiti une poignée de passionnés en assistant au développement naissant de la desserte internationale de Tahiti à la fin des années 40. À cette époque, le transport interinsulaire de passagers n'existe pas, même par bateau. La seule façon possible de relier une île à une autre est de s'embarquer courageusement sur un cargo et prendre son mal de mer en patience. Le changement débute en 1950, année au cours de laquelle des privés effectuent en hydravion les premiers allers-retours entre Tahiti et Moorea. C'est l'aube d'un demi-siècle d'évolution constante de l'aviation locale, marquée par l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes, de nouveaux appareils et par la création de nouvelles pistes.

Des semaines de bateau. C'est ce qu'il faut pour relier certaines îles de Polynésie à la fin des années 40. Aucun avion n'assure alors de desserte aérienne entre les îles. Aucun navire n'assure non plus le transport de passagers, même entre Tahiti et Moorea. Les voyageurs n'ont pas d'autre choix que d'emprunter des cargos lents, surchargés et inconfortables. Les quelques voyageurs téméraires qui se risquent à l'aventure passent alors sur ces rafiots d'interminables semaines. Les seuls avions à voler alors dans le ciel polynésien sont les hydravions de la compagnie calédonienne TRAPAS. Mais ces derniers relient seulement Nouméa à Papeete.

En 1950, ce sont deux privés qui osent les premiers relever le défi. Jean Arbelot et



Les premières couleurs du Britten Norman d'Air Tahiti sont le rouge et le noir. Sur les premières affiches publicitaires de la compagnie, un argument de vente : Tahiti - Moorea en sept minutes ! (photo : L'Aviation à Tahiti de J-L. Saquet)

Marcel Lasserre achètent un hydravion américain Grumman de sept places et se fixent comme lourde tâche la création d'un réseau aérien local. Tout est à faire : baliser les plans d'eau, installer les manches à air et prévoir les points d'avitaillement. Ils sont aidés par trois anciens de la TRAPAS, disparue depuis peu et fondent en avril 1950 la compagnie Air Tahiti. À la fin de l'année, la jeune compagnie aura transporté 650 passagers entre Tahiti, Moorea, Raiatea, Huahine et Bora Bora. Le Territoire prend alors conscience de l'importance d'un réseau aérien domestique. Dans l'année qui suit, le ministère de la France d'Outre-Mer achète pour le Territoire un nouvel hydravion plus grand et plus puissant : un Grumman-Mallard. Ce nouvel avion, exploité sous l'enseigne Air Tahiti, permet à la jeune compagnie d'étendre son réseau.

Cette année-là marque aussi la création d'une autre compagnie locale : la Régie Aérienne Interinsulaire (RAI). Cette créa-

tion répond à la volonté d'une autre compagnie aérienne française, les Transports Aériens Intercontinentaux (TAI), de se positionner sur la Polynésie. Elle y parvient grâce à un de ses actionnaires, déjà bien implanté localement : les Messageries Maritimes. C'est ensemble que les deux compagnies créent la RAI. Grâce à ses actionnaires, la RAI peut investir rapidement et se dote en 1954 d'un premier appareil, un Catalina. Des plans d'eau sont ouverts aux Australes, à Tubuai et Raivavae dès 1955. Trois ans plus tard, la compagnie change de sexe et devient le « réseau aérien interinsulaire ». Cette année marque aussi l'acquisition d'un autre appareil bien plus grand : un Bermuda de 45 places. Il sillonne le ciel polynésien pendant douze ans, avant d'être remplacé par un Grumman Goose. Le RAI change alors de stratégie : peu de sièges offerts, mais des dessertes fréquentes. Pendant trois ans, le nouvel appareil fait plusieurs navettes quotidiennes entre Faa'a et Moorea. Jusqu'au 5 décembre 1967, où il sort de la piste flambant neuve de Moorea.

Des pistes et des hommes

Les années 70 sont incontestablement la décennie la plus prolifique en termes de construction de pistes. Que ce soit à Huahine, Maupiti ou Rurutu, le chantier prend à chaque fois des allures d'épopée. Et cela commence bien avant les premiers coups de pioche. En effet, une grande quantité de matériaux très différents sont indispensables à la construction d'une piste. Et il faut les amener par bateau. Sans oublier les vivres nécessaires à plusieurs semaines voire plusieurs mois d'autarcie. Ensuite, le trajet en mer est long et loin d'être reposant. Car les bateaux utilisés ont

été conçus pour transporter du matériel, pas des hommes. Cela étant, la bonne volonté de chacun et les longues journées aux horizons désespérément vides aident à nouer de solides amitiés. Une fois l'atoll en vue, il faut préparer le débarquement. Un exercice d'autant plus périlleux quand la mer est agitée. Le bateau accoste le platier pour y débarquer une dizaine d'engins et personne n'a droit à l'erreur. Une mauvaise manipulation peut entraîner la perte pure et simple du matériel. Heureusement, les populations locales sont toujours là pour prêter main-forte. Leur collaboration est précieuse et contribue fortement au bon déroulement du chantier, que ce

soit en intégrant l'équipe des travailleurs, en dépannant ou simplement en approvisionnant l'équipe du chantier en poissons et en crustacés. Première étape du chantier : nettoyer la bande d'envol. Pour les futurs avions, l'obstacle par excellence est le cocotier. Il est également arrivé de devoir déplacer des vestiges traditionnels, comme un « marae » par exemple. Suit l'étape du terrassement puis celle du tassement. Six semaines peuvent s'écouler entre l'arrivée des ouvriers sur l'île et l'inauguration de la piste. Une fois la piste achevée, les ouvriers ont droit à un retour en avion, comme si leur travail avait eu pour seul but de rentrer plus rapidement chez eux.