

Il était une fois :

- une île de Polynésie,
- un aéroport,
- un lagon
- et la société d'équipement de Tahiti et des Îles (SETIL)

Le lagon séparait l'Île et l'Aéroport, La SETIL et l'Île ne se connaissaient pas. Tout allait donc pour le mieux sur ce petit paradis de l'Archipel des Îles sous le vent.

Les habitants de l'Île - BORA BORA est son nom -coulaient des jours paisibles, flânant à l'ombre des bouraos (famille des hibiscus) et attendant sans impatience que tombent des cocotiers les trois repas de la journée en même temps qu'une désaltérante boisson. A la morte saison (celle où il n'y a pas de vent), ils se résignaient à déranger les poissons du lagon, juste pour subsister, mais ce travail n'était qu'exceptionnel d'autant que les-dits poissons ont la fâcheuse coutume de se venger, post mortem, en dissimulant dans leur chair savoureuse un poison violent qui déclenche, quelques heures après absorption, une fièvre de cheval et un besoin incoercible de se gratter. D'où le nom de cette maladie = la gratte; mon ami M. ~~XXXX~~, plus scientifique, la nomme ICHTYOSARCOTOXISME, mais c'est un peu compliqué à retenir. Et d'ailleurs cela n'a aucun rapport avec mon sujet.

Le lagon, de son côté, s'étale paisiblement, vert jade dans ses zones madréporiques, presque blanc lorsqu'il léche les plages, bleu de prusse en ceinture centrale, là où les fonds peuvent atteindre trente mètres. Cette trichromie a plus d'importance que vous ne croyez car les navigateurs qui fréquentent ces îles lointaines savent bien :

- qu'on navigue dans le bleu
- qu'on heurte des "patates" dans le vert
- qu'on s'échoue dans le blanc

et les daltoniens préfèrent prendre l'avion. C'est de là qu'est venu le drame.

Les premiers daltoniens furent apportés par les troupes Américaines qui, en 1943, décidèrent de défendre BORA BORA contre les Japonais dont le goût pour l'exotisme était alors bien connu. Les G.I., bâtirent à cette époque une piste d'aviation et, l'Île elle-même ne présentant pas de surface plane suffisante, ils décidèrent d'utiliser le support solide et large du récif barrière. En somme si vous voulez vous représenter l'Île de BORA BORA, imaginez un oeuf sur le plat = le jaune est l'Île, le blanc le lagon, la poêle l'Océan. Et la piste des Américains est en bordure du blanc, séparé de l'Île principale par le lagon qui, à cet endroit a quelques kilomètres de large.

Depuis le départ des Américains, ces touristes en uniforme, la piste a été utilisée comme aérodrome civil et des cohortes de touristes, les mêmes américains d'ailleurs, mais plus vieux, s'y posent à bord d'avions qui, avec le temps, sont devenus très grands.

Ici commence enfin mon histoire : il fallait équiper commercialement cet aérodrome et quand on veut équiper, en Polynésie, on pense, tout naturellement, à la Société d'Équipement. C'est ce que fit, en janvier 1973, le Service de l'Aviation Civile. Un arrêté gubernatorial d'occupation temporaire confia à la SETIL la concession de l'aéroport de BORA BORA, en extension de celle de TAHITI-FAAA qu'elle gérât avec bonheur depuis près de dix ans.

Le daltonien que j'étais, dirigeait alors la SETIL et n'aimant ni le vert ni le blanc, s'intéressait au bleu du lagon pour la simple raison que les passagers des compagnies aériennes devaient être transbordés sur l'île principale.

De vieux bateaux poussifs vaguaient de leur mieux à cette occupation mais, vraiment, leur grand âge et les tarets qui l'accompagnent, rendaient la traversée chaque jour plus périlleuse pour les gentils visiteurs en bermudas, chemises à fleurs et cheveux psychédéliques venus, à grands frais, de leur lointaine Amérique.

Construisant une belle aérogare, toute neuve, la SETIL ne pouvait d'un côté accueillir luxueusement ses clients et de l'autre les envoyer au bain.

D'où l'idée saugrenue qui me vint de proposer aux Bases Aériennes une étude complète du problème (quai et bateau) afin de rénover ce service maritime vétuste = SCET INTERNATIONAL, son département maritime, son département portuaire, son département hydrographique, son département financier etc..... etc..... assureraient la "fiabilité" (on parle aussi hexagonal à Tahiti !), apporterait son "know-how", "managerait" l'opération, bref tout irait comme sur des roulettes, argument dirimant dans une discussion sur la marine.

Un peu ahuri par ce flot de propagande, le Directeur de l'Aviation Civile retrouva ses esprits, au bout de quelques semaines, pour nous répondre, en substance, que tout ceci était bien beau mais que mieux valait poursuivre les errements passés et inviter la compagnie AIR-POLYNESIE à moderniser ses bateaux en même temps qu'elle changeait ses avions.

Pas têtu et même soulagé, je me résolus à l'inaction, veillant simplement à faire renforcer les clauses d'assurance-vie des passagers dans les polices de l'aéroport....

Mais la chose s'était sue.

Je reçus la visite de plusieurs hommes d'affaires tout prêts à prendre en exploitation la navette lagunaire et à en financer les investissements. Je les écoutais toujours poliment mais les éconduisais de mon mieux, les invitant à se rapprocher d'Air-Polynésie ou de l'Aviation Civile.

Hélas l'un de ces visiteurs, plus hardi et plus têtu que les autres, un certain Robert ~~T...~~, ancien gendarme de son état donc très compétent en architecture navale, avait décidé de forcer le destin et l'Administration.

Cet hercule entama le travail sur ses petites économies et sa maigre retraite; il finança un nombre impressionnant de voyages en Australie, Nouvelle Zélande, Suisse, Italie, France, Grande Bretagne, Bermudes et autres lieux charmeurs pour finalement trouver à BERLIN (près de Chicago, pas en Allemagne), le bateau de ses rêves qu'il commanda aussitôt "coque catamaran, deux moteurs Caterpillar 220 CV, climatisation, pilotage automatique, radio et radio-téléphone, cinq couchettes, 60 sièges dans la cabine et autant sur le sun-desk, bref, une petite merveille de 18 mètres de long, 18 tonnes de poids et 50 tonneaux de jauge.

Mais la Compagnie AIR-POLYNESIE, de son côté, avait entamé son étude de rénovation du service lagunaire. Hasard ou machiavélisme, je ne sais, et ne veux pas savoir, son directeur frappa à la même porte, à BERLIN, chez le même constructeur ~~constructeur~~, et commanda le même bateau.

Horreur -

Quand ce genre de hasard arrive à TAHITI, personne n'y veut croire. Et quand on peut taquiner une grande compagnie aérienne, on ne se prive pas de ce plaisir.

Robert ~~T...~~ usa à merveille de ce levier. En peu de jours, la bataille s'étalait dans les journaux, les hommes politiques s'en mêlaient, la Haute Administration se sentait gênée aux entournures. David - ~~T...~~ s'attaquait à Goliath - UTA/AIR POLYNESIE. Les coup pleuvaient, mais la SETIL n'était pas en cause. Pas encore.

Le moment où l'affaire atterrit sur mon bureau, fut celui où les hommes politique et l'Administration s'étaient mis d'accord ou presque, pour "défendre" ~~T...~~, on entendit celui-ci murmurer doucement : "merci, mes chers amis, d'avoir fait triompher mon bon droit. L'ennui est que je n'ai que quatre millions CFP, d'ailleurs empruntés à une banque locale, et que le bateau en vaut douze".

Je vous passerai, pour ne pas abuser de votre patience, la manière élégante dont la SETIL fut, volé, nollé, embarquée dans cette comédie burlesque. Toujours est-il que sur interventions venant du plus haut niveau, le Conseil d'Administration nous lança dans cette aventure : la SETIL apporterait les 8 millions qui étaient devenus 12, entre temps, et s'associerait, du moins provisoirement, avec ~~T...~~.

Plusieurs mois de journée épuisantes et de nuits tourmentées commencèrent alors. Nous étions en juillet 1973, les soirées de Tahiti vibraient de chants, de danse et de pétards, car c'est la coutume là-bas, en ce mois anniversaire de la prise de la Bastille. Mais à BERLIN, où on ignore la France Républicaine, le bateau était prêt et nous avions payé.

Restait à le faire venir jusqu'à Tahiti. Mince affaire, vous le devinez. Après que Robert T... eût envisagé de louer un capitaine courageux (ô combien) pour conduire le navire à travers le golfe du Mexique, le canal de Panama et les 8000 Kms du Pacifique; je parvins à lui faire admettre les périls d'une telle traversée et il fut décidé que le bateau irait tout prosaïquement par train jusqu'à LOS ANGELES et par cargo ensuite jusqu'à TAHITI.

Mais il était large, ce bateau. Si large qu'il n'aurait pu franchir impunément les tunnels ferroviaires des Montagnes Rocheuses. Fort opportunément il pouvait être débarrassé de ses plats-bords, ce qui suffisait à lui donner la dimension officielle des colis transportés par les chemins de fer américains. Ce qui fut fait.

A Los Angelès, le cargo THORISLE attendait notre bien. T... supervisait l'embarquement et décida - c'était une bonne prudence - qu'il convenait de démonter les arbres d'hélices pour éviter le risque de les briser par une fausse manoeuvre. Mais, bien sûr, on créait, ce faisant, deux magnifiques trous dans la coque et il était évident qu'une mise à l'eau dans ces conditions devait être, par dessus tout, prohibée parce que contraire au principe d'étanchéité des corps destinés à la navigation.

De ce temps, la SETIL vaquait à ses autres occupations, plus rentables, il faut bien l'avouer; et nous attendions paisiblement l'arrivée du MOEA NUI (le futur nom de notre bateau). Un certain dimanche soir (d'octobre 1973, me semble t-il), le cargo THORISLE entraît dans le port de Papeeté et nous pouvions voir, sur son pont, le beau bateau blanc, objet de tant de soins.

Le lundi matin, dès 7 heures 30, j'arrivai au port et aperçus le MOEA NUI flottant à l'arrière du THORISLE. Je n'y trouvai sur le moment rien à redire, ne sachant pas encore que les arbres d'hélices avaient été enlevés. Mais, en observant de plus près la coque je constatai - quelle pitié! - que notre beau bateau, gloire de T... et SETIL réunis, était, tout bonnement, en train de couler ! Mon sang ne fit qu'un tour et, je mets plus longtemps à l'écrire qu'à le faire, je grimpai en trois bonds l'échelle de coupée du THORISLE, trouvai l'officier subrécargue et donnai l'alarme. Une certaine agitation s'ensuivit, sous les yeux de spectateurs rigolards ou médusés : le grutier du THORISLE laisse tomber sur le quai une palanquée de bouteilles de vin, un énorme remorqueur du port veut venir à la rescousse, mais dans sa précipitation écrase - bruit atroce - le MOEA NUI contre le quai, Robert T... arrive sur ces entrefaites, saute à l'eau, je ne sais trop pourquoi, et je m'époumonne au téléphone pour obtenir en urgence le ponton de l'Arsenal.

Quelques heures après, le MOEA NUI sauvé des eaux était enfin rangé, sur le dock flottant, devant l'étrave d'un aviso en carénage. Les dégâts à la coque étaient insignifiants mais les deux moteurs caterpillar tout neufs étaient irrémédiablement morts, le séjour de plusieurs heures sous un mètre d'eau salée leur ayant été fatal.

L'assureur, ce saint homme, avait cependant été efficace et nous avait aussitôt acheté deux autres moteurs identiques qui, par miracle, arrivaient aussi sur le THORISLE pour le compte d'un importateur local.

Si bien qu'au bout de quelques jours, les dégâts étaient réparés. Je fus prévenu, un certain après-midi, que le MOEA NUI procéderait le lendemain à ses premiers essais, en présence du service des Affaires Maritimes et de VERITAS. Pour ce faire, le grand ponton flottant serait immergé, ce qui permettrait de mettre à l'eau à la fois l'avisos militaire et le MOEA NUI. Pris d'une intuition subite et inexplicable, je décidai d'abandonner là mon travail et de faire un tour à l'Arsenal, histoire de vérifier que les trous de la coque avaient bien été bouchés.

Je tombai en plein drame et, visiblement ma présence inattendue était particulièrement peu souhaitée. Notre petit bateau était posé sur des berceaux à la proue de ce gros avisos, dominé de plusieurs mètres par la coque effilée du militaire tout repeint de neuf. Mais au dernier moment, on s'était aperçu que si l'ancre de l'avisos avait bien été nettoyée, il n'en était pas de même pour sa chaîne stockée dans les flancs du navire. Pour réparer cet oubli, il fallait donc descendre l'ancre. Ce qui fut fait, mais si vite que les 4 ou 5 tonnes de cet ensemble majestueux atterrirent sur la fibre de verre de la cabine du MOEA NUI. A mon arrivée le mal était fait : un énorme trou de deux mètres de diamètre béait largement, insolite et démoralisant, dans la superstructure. L'Arsenal, se sachant coupable, avait déjà entamé la réparation et on me jura que tout serait en ordre pour le lendemain. Ce fut vrai.

C'est toujours un beau moment que celui de la première mise à l'eau d'un bateau. Dès 7 heures, nous étions tous sur le sun-desk. Il faisait beau, les ouvriers avaient le sourire, les "huiles" des Affaires Maritimes étaient fort dignes, je cachais ma nervosité en plaisantant avec les copains de l'Agence venus assister au spectacle. Le pilote que nous avait prêté la Marine Nationale était aux commandes, attendant le moment de mettre en route et de partir sur l'eau calme du port.

Tout alla bien tant que nous fûmes au sec ou pas encore en flottaison. Puis une vibration et la sensibilité à la petite houle de la darse, nous firent comprendre que l'heure était venue de naviguer.

Le pilote et l'armée de mécaniciens qui nous accompagnait, mit en route les moteurs. Pas de problème - Il laissa un peu "chauffer", vérifiant la pression d'huile, la température et je ne sais trop quoi encore - L'instant majeur était arrivé : la main du pilote appuyée sur les leviers de commande était visiblement prête à passer en "Arrière doucement" - Au signal du responsable de l'Arse cette main musclée de vieux marin se contracte et rien ne se passe car les leviers refusent de bouger. Petite inquiétude de ma part, mais le pilote, s'y reprenant à deux mains cette fois, enclenche la vitesse et me rassure en souriant "les commandes sont dures elles ont besoin d'être rodées". Le bateau recule, la manoeuvre est impeccable et quelques instants après nous sommes en "avant tou

- Soulagement - Le magnifique Front de Mer défile sous nos yeux, nous passons fièrement devant le siège du "concurrent" AIR POLYNESIE, franchissons la passe et sommes très vite en pleine mer - Tout tourne rond à bord, les essais radio ont fonctionné merveilleusement ce qui achève de me rassurer - Après une petite demi-heure de promenade, nous enfilons, en sens inverse, la passe de PAPEETE pour rentrer au Port - A ce moment l'homme des Affaires Maritimes indique au Pilote d'avoir à mettre en pleine vitesse et, sur signal de sa part, à passer en "arrière-toute" pour lui permettre de chronométrer le temps nécessaire à un arrêt complet. Pas très optimiste encore, je demande au pilote de prendre par prudence, le cap sur la grande baie plutôt que d'aller droit sur la terre. Il obtempère - Nous filons à 25 noeuds - Au coup de sifflet, le pilote va inverser la vitesse : les commandes lui restent dans les mains, ridicules, détachés de leur support et visiblement bonnes pour le marché aux puces. Alarme à bord, galopade vers les moteurs (à l'arrière) et vers l'ancre (à l'avant). Je ne suis certainement pas le seul à penser que l'évènement est rare : le pilote, ahuri, roule des yeux blancs dans son visage brun, le vieux loup de mer des Affaires Maritimes, gratte, perplexe, le sommet de son crane dégarni, l'homme de proue se prend les pieds dans la chaîne de l'ancre - Bref il ne fait pas de doute que beaucoup sont déconcertés.

Enfin, tous moteurs arrêtés, le bateau casse son erre en plein milieu du port, un remorqueur fébrilement appelé ("MAYDAY-MAYDAY") est venu à notre secours.

Nous rentrons penauds, à l'Arsenal.

Réparations, pendant huit jours. On apaise ma colère en m'expliquant que l'incident est dû au fait que les câbles des commandes étaient trop longs, ou trop courts, je ne sais plus -, qu'on les a remplacés, que tout baigne dans l'huile. Je sens le découragement me quitter devant tant d'optimisme.

Nous décidons d'amarrer le bateau dans notre petite darse de l'Aéroport pour le préparer à son voyage vers BORA BORA (300 kilomètres environ). Et nous consacrons une grande semaine à tout vérifier et révéifier. Le curé d'abord, le pasteur ensuite, viennent baptiser le MOEA NUI. Par prudence, mon regretté ami Tonio L. ~~appelé~~ appelle aussi le TAHUA (le sorcier) pour faire bonne mesure. Tous maléfices sont ainsi théoriquement écartés et, à la demande expresse du Secrétaire Général, nous décidons de faire en sa compagnie une nouvelle sortie en mer pour d'ultimes essais. Toute l'Agence est là, le Secrétaire Général monte à bord, congratulations, visite du navire. Je me mets à la barre, en avant-douce pour soulager l'ancre, en arrière-douce pour donner du mou à la chaîne..... et les commandes me restent dans les mains..... en marche arrière - Etant à moins de dix mètres du quai, je ne peux que choisir d'écraser une vieille coque d'un "boat" en guise d'amortisseur. Rien de cassé (à part le boat, que l'Assureur, dédaigneusement imperturbable, paiera cash à son propriétaire ravi de l'aubaine). Mais les commandes sont encore mortes.... et le Secrétaire Général est déçu.....

Nouvel incident huit jours plus tard, mais je vous en fais grâce le pilote automatique s'étant mis subrepticement et de sa propre décision, en route, la manoeuvre de départ fut un fiasco et nous ne dûmes de sauver la partie qu'en nous jetant tous à l'eau pour tenir le bateau.

Réparations, vérifications, essais fructueux cette fois - et le grand jour du départ était enfin arrivé - Notre ami et ancien collègue de SCET INTERNATIONAL, Marcel V..., promu capitaine pour la circonstance, met le cap vers 18 heures sur le large, non sans avoir prudemment décidé de naviguer de conserve avec un bateau militaire qui se rendait dans les mêmes parages.

Tout alla bien jusqu'à minuit - J'étais, l'oeil bien ouvert, assis près de mon téléphone, et toutes les heures, la voix de V..., me donnait des nouvelles " tout va bien à bord, la mer est calme, le bateau militaire est à quelques encablures etc... Vers minuit toutefois, la voix se fait plus nerveuse. Mon ami a quelques problèmes : le bateau embarque de l'eau par les projecteurs de l'avant (une invention de Robert T..., mal exécutée par le constructeur qui avait oublié de rendre les phares étanches....) mais la pompe à eau marche bien. Vers une heure du matin, nous embarquons aussi par le panneau avant car la mer s'est levée et les vagues frappent en plein dans le nez...." Deux aspirines pour attendre l'appel suivant et à deux heures nous avons embarqué environ trois tonnes d'eau... la pompe à eau est en panne..... nous pompons à la main..... mais tout ira bien, car nous allons tourner la pointe sud de RAiatea et les vagues viendront par le travers. Encore deux aspirines et une tasse de café. A trois heures : "tout va bien, nous sommes au calme et apercevons BORA BORA"- ouf - A quatre heures : "le bateau est à quai à BORA BORA" V... est visiblement content de retrouver la terre ferme.... Re - ouf ! Dodo.

Huit jours plus tard, les émotions calmées, nous décidons de commencer, sur le lagon de BORA BORA, la formation des trois futurs pilotes de notre engin. Le moniteur choisi prend l'avion à Tahiti, le matin, avec recommandation d'être très prudent. Le sage V... l'accompagne puisque de toutes manières, un rendez-vous de chantier l'attend sur l'île. Vers midi, il me téléphone : "en raison du grand vent et du haut fardage du bateau, celui-ci est ingouvernable et il vaut mieux pour cette première prise de contact par les nouveaux pilotes, différer de quelques jours la leçon...." L'équipe reprend donc l'avion et rentre vers 17 heures à Tahiti.

Le lendemain matin, nouveau coup de téléphone de BORA BORA : si le bateau a eu, hier, des difficultés de manoeuvre, ce n'est pas du tout à cause du vent - Il a, tout simplement, perdu un gouvernail.... On le retrouvera, quelques jours plus tard, au fond du lagon = il s'était, tout simplement et par son seul poids, détaché - Le constructeur n'avait pas cru devoir choisir un boulon de cuivre pour le tenir.....

Tels sont les avatars techniques du MOEA NUI.... du temps où j'en étais responsable. J'en atteste l'authenticité.

Mais, depuis mon départ, il en a eu d'autres, que n'a pas manqué de me raconter mon successeur, Jean Louis T... J'en passe le détail pour ne citer que l'essentiel : aux essais de chargement (on garnit le bateau de sacs de sable correspondant à la charge autorisée), on s'est aperçu que les tubes d'échappement, débouchant trop près de la ligne de flottaison, se remplissaient d'eau au delà de cinq passagers.....!

Saient d'eau au delà de ... cinq passagers -

Je ne vous ai raconté que le coté "technique", si j'ose dire, de cette histoire. Si un jour l'envie m'en prend - un dimanche pluvieux par exemple - je vous dirai aussi quels furent mes ennuis juridiques avec notre ex-futur-associé, Robert T. Sachez seulement que nous nous sommes définitivement brouillés car Robert n'a jamais voulu comprendre qu'apportant environ 25 % du coût rendu BORA BORA de notre bateau, il n'était pas possible de lui accorder 51 % des actions de la Société à constituer. Il demeure intimement persuadé que c'est là une manigance de POPAA (de blanc) et rien ne le fera revenir de cette opinion définitive.

Mais cette histoire a une fin, provisoire en tous cas. Depuis le 1er novembre 1977 - un télex - cocorico de T. me l'a annoncé le jour même - la flotte de la SETIL sillonne le lagon. Le navire amiral transporte des touristes passionnés du paysage et indifférents aux souvenirs qui montent de la cale - les deux vieilles barques sont là pour pallier les défaillances éventuelles du petit dernier.

Nos bateaux sont heureux et j'espère qu'ils n'auront pas trop d'enfants.

Roger GUIRAUD
(1978)