

# NAVIGATION AERIENNE IMAGINAIRE DESTINATION BORA BORA

...OU FICTION,  
NEE D'UN REVE  
NON REALISE...



*Grâce aux amitiés d'une tante habitant Paéa sur Tahiti Nui, j'ai pu obtenir les coordonnées d'un médecin pilote qui m'a donné rendez-vous au hangar d'un nouvel aéroclub C3P ou Centre Polynésien de Perfectionnement au Pilotage. De ma consultation de leur site internet, il résulte qu'il ne devrait y a aucun problème pour se faire lâcher PA 28 Archer III pour de petits vols locaux mais que mon rêve pour Bora sera plus délicat à réaliser car les machines sont très demandées. Qu'à cela ne tienne, une fois sur place, je verrai bien et j'aviserai...*

*Le 777 d'Air France se pose vers 6 heures du matin. Il fait nuit noire. Je retrouve ma famille dans l'habituelle cohue indescriptible et pleine de bonheur du hall d'arrivée. Colliers de fleurs de tiaré, couronnes d'orchidées, musique de youkou lélé et groupes folkloriques accueillants leurs amis. Depuis que je cours le monde, jamais je n'ai rencontré pareil témoignage de joie à recevoir des invités ou à retrouver des amis. Quelques heures de mi somnolence mi torpeur m'ont permis de dormir pendant le long vol intercontinental depuis Paris avec escale à Los Angeles et, étrangement, la fatigue ne m'a pas anéanti. Comme nous sommes dimanche matin, je décide de profiter de l'opportunité d'un salon du tourisme à Papeete pour planifier mon séjour polynésien à meilleur coût et tout va s'organiser très bien puisqu'en dehors de trois jours consacrés au mariage de mon cousin, le planning de tout mon séjour sera complet. Après les Iles sous le Vent et les Tuamotous que je connais déjà, cette fois ci, direction les Marquises, les Australes avec un final en apothéose pour retrouver le sublime atoll de Rangiroa. Deux ou trois jours d'acclimatation et de reprise de contact avec ce territoire français du bout du monde me semblent toutefois judicieux. C'est durant cette période que je compte bien pouvoir voler et découvrir, de pas trop haut, les beautés des lagons et des îles montagnes à la végétation délirante.*

*Il y a 10 ans, lors de mon premier séjour ici, j'avais vécu une énorme déception avec un autre aéroclub, celui du Fenua. Après plusieurs tentatives vaines de prises de contact par téléphone, j'avais appris, d'abord incrédule puis ensuite anéanti, que le responsable du carburant avait oublié de passer commande de 100 LL et que les cuves étaient à sec... Que tous les appareils étaient donc cloués au sol. Qu'il fallait attendre la livraison par le prochain cargo qui venait d'Auckland, c'est-à-dire dans trois semaines, terme de mon séjour. Je dois reconnaître que, dans un premier temps, j'avais eu tendance à croire que c'était un alibi pour ne pas permettre à un « métro » de voler tant ça me paraissait incroyable.*

*Pas d'essence dans toute la Polynésie Française parce qu'un soutier avait oublié d'en commander à son fournisseur néo zed, n'était ce pas une façon élégante de m'envoyer bouler...*

*Hélas, je devais découvrir par plusieurs autres recoupements avec des amis pilotes de la famille et des touristes rencontrés au cours de mon voyage que c'était vraiment vrai ! Il n'y avait plus de 100 LL à Tahiti !!!*

*Des heures passées à télécharger les cartes VAC des terrains polynésiens, la carte du SIA local au 1 / 2 500 000, ma sacoche de navigation avec casques, GPS, check-lists, etc.... Un rêve échafaudé depuis des mois s'envolait sans aucun espoir d'être rattrapé. Alors, avant de benner le kilo de documents et les pages de logs de nav soigneusement préparées et reliées, j'avais pris le parti, pour vous faire rêver tout de même, d'amalgamer les vols, réalisés avec les ATR 42 et 72 d'Air Tahiti entre les îles sous le vent et les Touamotous, pour inventer une navigation imaginaire mais concrétisée alors, autrement, vers l'une des destinations les plus mythiques du monde : BORA BORA. Place à l'aventure !*

*Des images qui illustrent cette fantaisie ont été également prises depuis le 747 d'Air France, ce qui explique d'autres profils d'ailes.*

## **Petite histoire de l'aviation dans les îles de la Polynésie française**

Dès 1925, les premiers avions aperçus dans le ciel de l'Océanie sont des hydravions embarqués sur les bâtiments de guerre américains en escale. Le 8 septembre, un hydravion biplan biplace **Vought UO-1** est lancé depuis la rade de Papeete du croiseur **Memphis**. Ce fut probablement le premier vol effectué dans le ciel des EFO. Le lendemain, un autre appareil du même type s'envolait du croiseur US **Trenton** pour survoler les Marquises. Le premier hydravion privé, toujours d'origine américaine, fit quelques vols en 1926 avant de finir sa carrière, peu glorieusement, sur un récif après un amerrissage trop long...

Le premier vol d'un hydravion militaire français est celui d'un **FBA 17**, au dessus du lagon de Fakarava, le 16 juin 1929 suivi du déplacement le lendemain d'un **CAMS 37** jusqu'à Papeete soit 220 nautiques où la machine reçut un accueil triomphal de la part de la population. En 1935, l'actuelle base navale de Papeete est mise en chantier tandis qu'est créé le premier aéroclub de Papeete. Le premier avion civil est probablement un Mignet HM 14, dit pou du ciel. Comme il n'y a pas de piste à Tahiti, c'est le navigateur Alain Gerbault qui lui dessine des flotteurs... Comme il n'a pas reçu son moteur, bloqué par l'embargo de la guerre civile en Espagne, on le transforme en planeur en lui faisant faire des sauts de puces, tracté par un hors bord... Cette même année, un **Gourdou Leseurre 832** équipe l'avisos **Savorgnan de Brazza** qui croise dans ses eaux.

L'implantation de l'hydrobase à Faré Ute en 1936, l'actuelle base navale de Papeete, s'accompagne de la création de l'escadrille E8 avec 2 CAMS 37 et de 3 CAMS 55 A. Durant la guerre, les appareils basés prennent une nouvelle immatriculation : 8 (outremer) S (escadrille de surveillance) 5 (basée à Tahiti) suivi du numéro de l'appareil. Le 2 septembre 1940, Tahiti se rallie à la France Libre. Les 2 CAMS 55 restant de la dotation initiale portent sur la coque le pavillon de beaupré des FNFL et certains seront opérationnels jusqu'en 1942.

Après la guerre, une ligne aérienne est assurée mensuellement entre Nouméa et Tahiti par des Catalina de la TRAPAS (Transports Aériens du Pacifique Sud) transportant 10 passagers. En 1950, Air France tente la mise en place d'un DC 4 pour assurer la liaison Saïgon (Than Son Nut) – Nouméa (Tontouta) – Nouvelles Hébrides, actuellement Vanuatu (Spirit Santo) – Fidji (Naudi) – Iles Cook (Aitutaki) – Bora Bora dotée de deux pistes par l'armée américaine. Puis de Bora à Tahiti, la liaison se fait en Catalina car l'aéroport de Tahiti Faa'a n'est pas encore construit. Mais le manque d'infrastructures et la complexité de la météo sur un aussi vaste trajet rendent cette aventure impossible à cette époque.

La TRAPAS fait faillite mais renaît de ses cendres avec moins d'ambitions sous le nom d'Air Tahiti. Un Grumman Widgeon puis un Grumman Mallard assurent les liaisons entre les îles sous le vent. Au milieu des années 50, la TAI (Transports Aériens Intercontinentaux) qui deviendra ensuite UTA, ultérieurement absorbée par Air France, couvre le Sud Est asiatique et l'Océanie. Sa desserte France – Nouvelle Zélande (la plus longue du monde ?) est prolongée vers Papeete par la RAI (Réseau aérien Interinsulaire) au moyen d'un **Short Sandrigham** baptisé « Bermuda », la version civile du Sunderland, pendant plus de 10 ans. Ce superbe paquebot des airs est pieusement conservé au Musée de l'Air et de l'Espace à Paris. Son dernier vol a lieu en septembre 1970.



La piste de Tahiti Faa'a est inaugurée en 1960 permettant de recevoir les premiers longs courriers modernes. Les hydravions continuent toutefois à desservir Raïatea, Huahiné et Maupiti dont les aérodromes ne seront terminés que dans les années 70. La RAI, devenue **Air Polynésie** exploite alors des **Fokker F 27**, des **De Havilland Twinn Otter** et des **ATR 42 et 72**. Air Polynésie deviendra **Air Tahiti**, en charge du trafic domestique en 1987 et **Air Tahiti Nui** en charge des liaisons internationales en 1996.

**La partie de l'aéroport réservée aux liaisons entre les îles grouille. Le réseau mis en place par Air Tahiti est remarquable et il n'y a aucun problème pour se rendre dans l'immense archipel. Les autochtones et résidents bénéficient de tarifs réduits tandis que les touristes paient plein pot... L'emprise aéroportuaire est globalement divisée en deux parties. Une zone nord où sont implantés la tour, les services de sécurité, les aéroclubs et des hangars de maintenance pour les petites compagnies locales et une zone sud où sont regroupés les aéroports internationaux, domestiques et militaires. Sur le tarmac, l'Airbus A330 200 de Calinair (compagnie néo-calédonienne dont la maintenance est assurée par Air France) et le Boeing 757 d'Hawaïan font leur plein de passagers. Ici, il n'y a pas de passerelles et les voyageurs gagnent l'escalier de coupée à pied, sur le tarmac, guidés par des hôtesses.**

Je rejoins l'ATR 72 baptisé *Apureva* et m'installe à l'arrière de la cabine, derrière les moteurs, près du hublot. Les places ne sont pas numérotées. Le temps est superbe. La 04 est en service et l'appareil ne la remonte pas car la piste fait 3420 mètres et il a de l'espace pour décoller depuis la voie d'accès. Il fait son point fixe au niveau de la bretelle, s'élanche, décolle et marque son point tournant une fois passé le port de Papeete. Deux gamins mal élevés crient et hurlent sous l'œil impavide d'un père, au regard bovino-ferroviaire, absent, bien qu'assis devant eux.

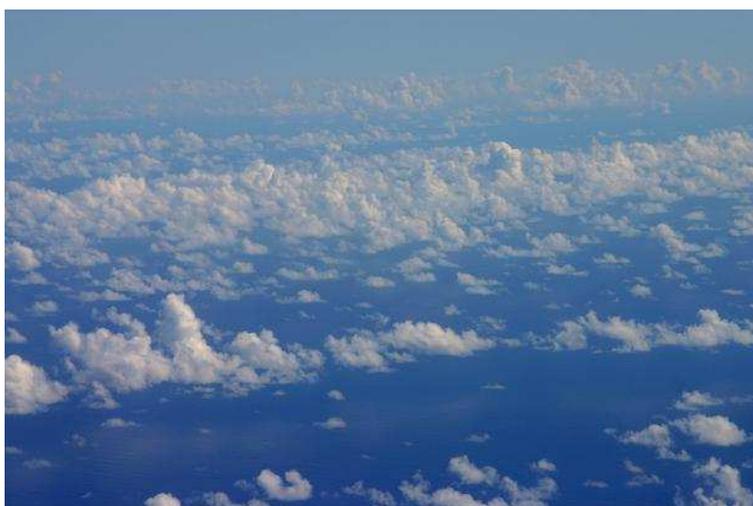


Après moins de 10 minutes de vol, nous survolons **Tetiaroa**, l'ancienne île privée de Marlon Brando. La piste n'était alors autorisée qu'aux hôtes sélectionnés mais qu'il devait faire bon se poser sur cet atoll que l'acteur avait préservé, de son vivant, de toute influence extérieure touristique, réalisant ainsi un véritable sanctuaire pour les oiseaux avant que l'écologie ne soit à la mode. Ce paradis hors du temps servait d'écrin à quelques amis choisis et à la conservation d'un biotope strictement polynésien.

Depuis sa disparition, la construction d'un complexe hôtelier de très grand luxe attire une rare clientèle fortunée. Je suis en train de me remémorer les instants de délire de l'acteur dans l'épisode d'Apocalypse Now lorsque soudain jaillit la fantastique île de **Mataiva**.



Au milieu d'une immensité uniforme bleu outremer, le lagon offre un véritable kaléidoscope limité par sa barrière de corail. On distingue parfaitement la couronne de madrépores et son platier qui le sépare du Pacifique tandis que l'intérieur du lagon, d'un ovale parfait, fait alterner le bleu pale sablonneux et le bleu marine des fonds couverts de madrépores. Au loin, le petit aéroport desservi deux fois par semaine



Puis le vol imaginaire s'infléchit au cap 90 vers **Tikéhao** que j'ai oublié de mettre à mon programme de découverte. La longue finale confirme mes regrets ; le petit aéroport accueillant et la cocoteraie omniprésente sur la barrière me donnent envie d'y revenir un jour. Sitôt redécollé, l'ATR survole à basse altitude la frange qui sépare l'atoll de la haute mer.

Quelques hoas ou brèches dans la couronne de corail servent de passages accessoires pendant les tempêtes pour alimenter le lagon. Ce ne sont pas des passes car aucun bateau ne peut les franchir.

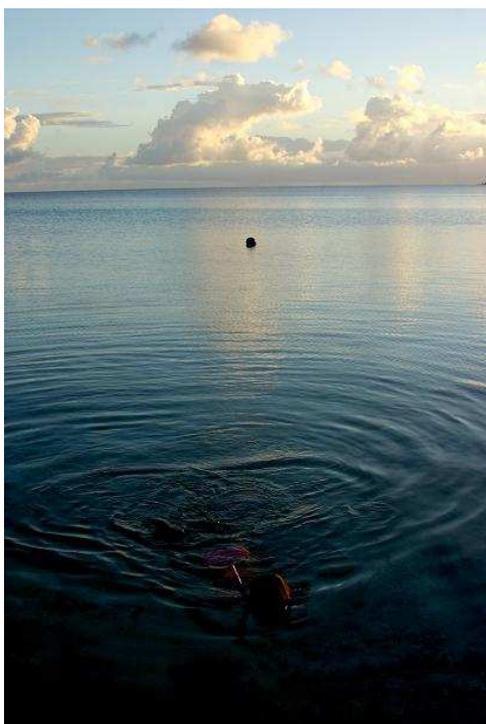


Il n'y a que 34 nautiques entre **Tikéhao** et **Rangiroa**. Survoler l'archipel des Tuamotous par beau temps est un grand bonheur ! Rangiroa est le plus grand atoll de Polynésie. Il fait plus de 200 kilomètres de périphérie. Par chance, le point d'entrée dans la CTR se fait verticale du lagon bleu. Ce lieu emblématique est un Eden sur la terre que nous nous promettons d'explorer. En attendant, on s'en met plein les yeux !

Courte finale pour la 10 pour un complet, plein volets, l'ATR se pose délicatement sur l'excellente piste bétonnée. La météo est si bonne qu'il a pu faire tout le trajet en VFR et que le VOR DME 112,3 n'a pas dû lui être d'une grande utilité sauf pour calibrer sa descente. Les aéroports de Polynésie sont absolument adorables avec de petites constructions harmonieuses couvertes de lauzes de planchettes de cocotiers. Pas de portes ni de fenêtres, tout est ouvert sur le tarmac. Nous récupérons vite notre sac de voyage pour regagner la pension Cécile où nous avons réservé deux nuitées.



Notre bungalow n'est séparé du lagon que par quelques mètres



de matière corallienne concassée. Une baguette de pain sec, oubliée à dessein, nous permet d'attirer les poissons multicolores.

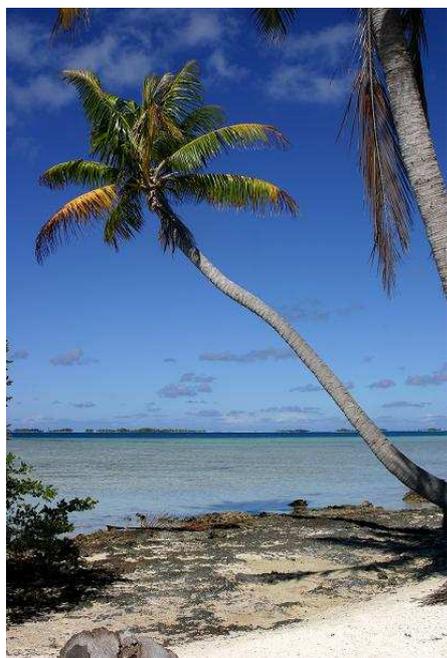


Quelques secondes sont nécessaires pour enfilez masques et tubas et rejoindre la faune peu farouche. Il faudra qu'un jour je fasse l'acquisition d'un numérique à boîtier étanche car c'est vraiment trop beau !

Le lendemain, pour découvrir le lagon bleu, une navigation de plus d'une heure est



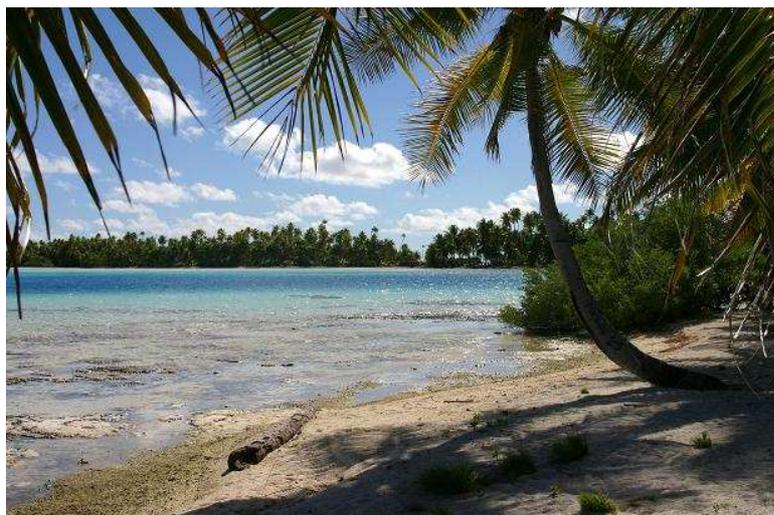
nécessaire en hors bord. On ne s'ennuie pas et le ciel est phénoménal. Le lagon bleu est une espèce de lac, ciselé dans la barrière de corail, et c'est son fond sablonneux qui donne la couleur bleue virginale. A peine arrivé à un corps mort, les requins pointes noires viennent faire leur apparition. Ils tournent autour de l'embarcation en réalisant des cercles qui se referment de plus en plus. On a beau savoir qu'ils sont inoffensifs, ces gueules de squales et leurs nageoire caudale spécifique mettent peu à l'aise les néophytes que nous sommes.



Au dessus de l'îlot choisi pour déjeuner, les frégates montent la garde sachant que les restes du repas sont pour elles. Des sternes arctiques blanches, coiffées d'un toupet noir, proposent un étourdissant ballet d'acrobatie aérienne pour repérer la glacière où macère un tartare de thon rouge au lime et aux épices locaux.

Il y a à peine 30 centimètres d'eau et notre cheminement entre les patates de madrépores et les étranges blocs coralliens en forme de cerveaux humains et de taillis de calcaire ciselé,

dérange une raie pastenague qui s'éloigne lentement en ondulant. Pendant quelques heures, nous allons explorer cette annexe du paradis terrestre.



En fin d'après midi, nous nous enhardissons à nager avec les requins pointe noire et un petit requin citron d'allure placide mais...on ne sait jamais, avec la chance qui est la mienne je pourrais tomber sur un caractériel atypique !

Coucher de soleil pour carte postale de rêve...



Le vol imaginaire – mais qui a bien eu lieu dans un autre ordre – se déroule vers **Huahine**. L'ATR d'Air Tahiti nous emporte à travers un ciel d'été austral vers cette petite île tranquille de l'archipel des îles sous le vent.

Comme toujours, le vol est agréable, sans aucune turbulence. Dans la cabine, une tahitienne parée d'une couronne d'orchidées accompagne sa petite fille décorée de plusieurs colliers de coquillages et de fleurs odorantes. 220 nautiques, une demi heure à peine. L'aéroport de Huahine possède un VOR (112,7) et un NDB (345) et je ne peux m'empêcher de sourire en étudiant la carte VAC devant la mise en garde du danger représenté par la hauteur des cocotiers... La piste 07/25 est confortable puisqu'elle est longue de 1 500 mètres avec un SSIS représenté par un camion -



incendie qui ferait pâlir d'envie beaucoup de nos aéroports métropolitains. Ici, nous ne sommes plus sur un atoll mais sur une île montagne et le terrain est construit au nord sur une mince bande littorale.

Nous arrivons à la pension Maeva pour la dernière demi heure du match France – Brésil. Ambiance ! Dans le prolongement de la petite



piscine un peu glauque, l'Océan Pacifique s'écrase mollement sur une plage de corail noir. L'eau est chaude mais malgré les sandales, les éclats minéraux acérés donnent peu envie de se baigner. Au large, les requins risquent d'être de taille dissuasive...

Sur le port de Fare (2000 habitants) – le chef lieu – deux bateaux déchargent la pêche au gros du jour. Un espadon de 44 kg et un autre de 70 ! Les héros se font photographier dans une ambiance de fête : le palmarès est déclamé par un monsieur loyal après la prière et les actions de grâce rituelles. La petite ville semble dormir sous la chaleur tropicale. En réalité, elle vit mais loin de notre temps, dans sa logique ancestrale et nous ressentons bien vite les prémices de cette maladie qui nous gagne insidieusement...

Nous ne ferons aucun effort pour ne pas y succomber.

Le lendemain, la location d'une FIAT Punto nous permettra de découvrir un territoire préservé où le temps a vraiment « suspendu son vol ». Le marae de Maeva, siège du pouvoir royal pré européen est l'ancien lieu de culte et de cérémonies religieuses. Il a été fort bien réhabilité et des panneaux didactiques parsèment le site, nous permettant de mieux comprendre la symbolique des ouvrages religieux persistants.

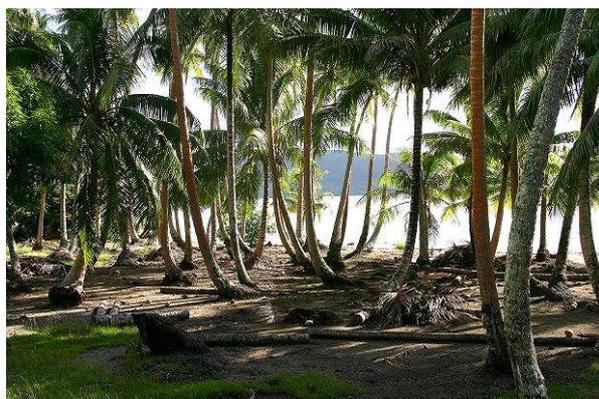


Puis, le jardin de corail, à côté de l'ancien hôtel SOFITEL abandonné, avec ses poissons multicolores si peu farouches et le culte à l'église presbytérienne de Maeva. C'est dimanche et toute la population suit l'office, vêtue de ses plus beaux atours.



Comme d'autres îles – montagnes, Huahiné est formée de deux parties : nui, la plus grande au nord et iti, la plus petite au sud, séparées par un isthme représenté ici par un petit pont aux colonnades baroques insolites. La partie sud de l'île vit hors du temps. Pêche, élevage, très très peu de tourisme et probablement de nombreuses subventions d'origines diverses à en juger par le nombre de 4X4 pick-up flambant neufs... Dans les vastes étendues herbeuses, les vaches paissent sous les cocotiers tandis que sur la route, les petites filles répètent les pas de danse de la fête du héiva toute proche.

Les jeunes écoutent la musique de bringues qui passe en boucle sur des music box tandis que les plus jeunes se prélassent dans l'eau du lagon. La notion de stress a-t-elle ici un sens ?



Les îles jumelles de **Raiatea** et de **Tahaa** sont à 35 kilomètres de Huahine. Le temps de décoller, l'équipage de l'ATR n'a que quelques instants pour procéder à la préparation machine pour les manœuvres d'atterrissage. Le maramu, vent sauvage du sud est ne s'est pas encore réveillé et la piste en service est la 07. Survol de la marina où sommeille, nonchalamment, une flottille de voiliers attendant les plaisanciers. Le tarif de location est si prohibitif que l'idée de réserver un esquif ne nous est même pas venue à l'esprit. Par contre, nous avons, par téléphone, pris une option pour le tour de l'île de Tahaa et il nous faut faire vite pour rejoindre le petit port d'Apooiti.



Une grande barque pontée en pirogue avec un long balancier, va nous permettre de découvrir un lieu réellement magique avec une ferme perlière, la baie de Haamene et ses plantations de vanille, le Motu Toahotu et sa passe poissonneuse. Nous ferons, en passant, connaissance avec les *tortues à bec* à la chair heureusement toxique et la rencontre, de loin, avec le *poisson pierre* ou *nohu*, terreur de l'estivant polynésien. C'est une espèce de rascasse posée sur un fond

sablonneux dont elle a la couleur. Elle injecte son venin par treize épines dorsales. La mort de la victime survient dans 25% des cas. Le *sept doigts* est un coquillage de la famille des cônes. Il inocule son poison par un dard qui reste planté dans la plaie. La mort peut survenir par paralysie respiratoire. Le *diodon* (épineche) se gonfle d'air mais est inoffensif.



A côté de l'hôtel Vahine Island, nous découvrons le hoa le plus magique que nous croiserons lors de notre périple. Plongée dans un immense aquarium de coraux intacts où nagent des bancs de *chirurgiens bagnards*, de *poissons coffre*, de *murènes* et de *tetraodons* dont je me méfie sans raisons car leur risque réside uniquement dans une intoxication alimentaire provoquant la gratte ou ciguatera, maladie engendrée par la consommation de poissons consommant des algues se développant sur des poissons morts...Seuls problèmes réels, quelques égratignures et balafres sur les madrépores qui mettront trois semaines à cicatriser.

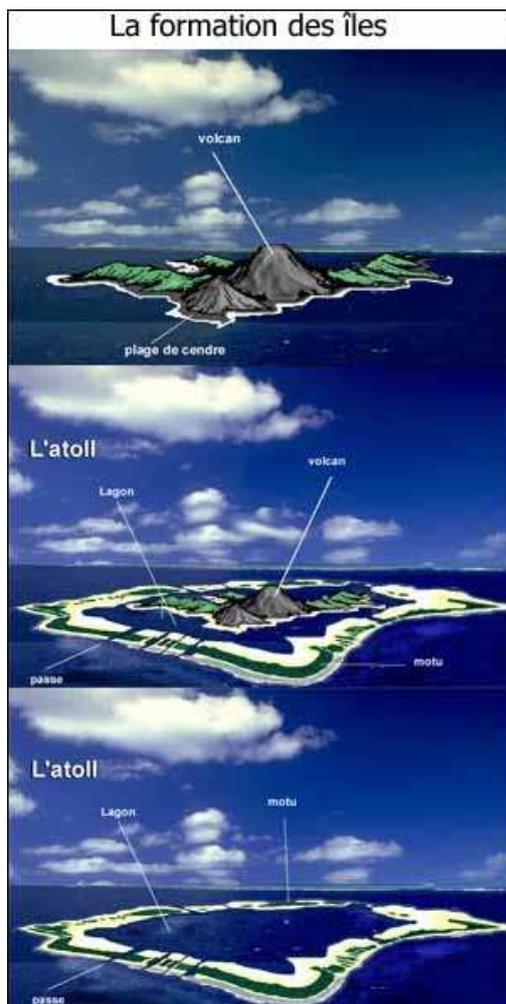
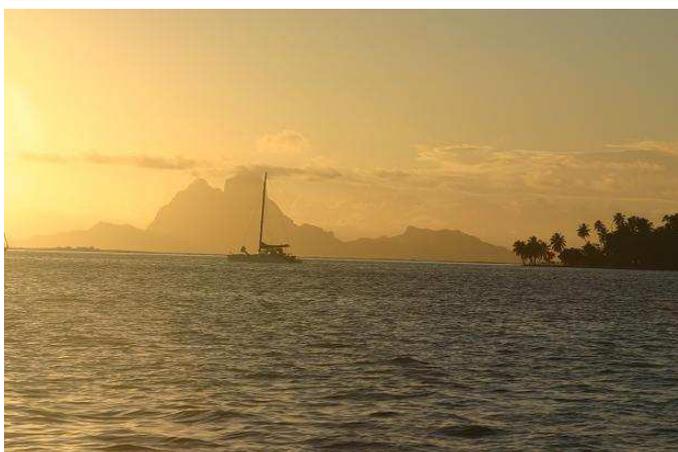


La ballade se poursuit avec le coucher de soleil lointain sur Bora Bora, les petits hameaux côtiers vivant hors du temps et les villages – hôtels de vacances, véritables cartes postales et

écrans pour lunes de miel présumées torrides... Je souris à la tentation que nous avons eu de remplir sur le bordereau à l'arrivée à Faa'a, dans la case motif du déplacement : lune de miel...



Nous ne regagnons la petite ville d'Uturoa, chef lieu de Raïatea, qu'à la nuit tombée. Sacrée journée ! Nous sommes trop fatigués pour aller manger alors, une bonne bière Hinano, des fruits et quelques gâteaux secs feront l'affaire.



Ce matin, le temps a changé. Le ciel est couvert à 8/8 à moins de 3 000 pieds d'un plafond bien soudé. Il ne pleut pas mais ça ne devrait pas tarder. L'approche rêvée de Bora dans le soleil du matin, c'est raté ! Bora fait partie de ces destinations au même titre que Bali, la baie d'Along, San Francisco ou Cape Town au pied de la montagne de la Table que la mode des voyages nous met dans « l'obligation » de découvrir un jour.

L'île montagne avec son lagon, ses vahinés, ses fêtes et son histoire rendent ce site incontournable dans un voyage polynésien même si, en en revenant, on se demande si les autres îles et atolls ne sont pas plus attachants.

Sitôt décollé, l'ATR enroule Tahaa dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en prenant bien soin de ne pas pénétrer dans la couche de stratus grisâtres. L'approche IFR de **Bora Bora** se fait par un cap 276 du VOR de Huahine à 4 000 pieds. Je me suis donc placé à gauche de la cabine pour avoir la vue de l'île, au cas où... il y aurait quelque chose à voir...



Le gros morne de basalte noir sort de la brume. C'est impressionnant mais la mauvaise lumière enlève de la magie au lieu tant attendu. Vent arrière à 2 000 pieds le long du récif sud puis étape de base pour la 11.

L'autre piste, construite à l'époque américaine, est abandonnée et des herbes folles tentent en vain de la faire disparaître.

## POURQUOI DES AMERICAINS A BORA BORA ?

Le 7 décembre 1941, la flotte américaine du Pacifique est détruite à Pearl Harbour. Bien vite, les forces japonaises s'emparent de Hong Kong, des Philippines, de Singapour, de l'Indonésie et de la Nouvelle Guinée. Elles s'enhardissent jusqu'à bombarder les côtes nord de l'Australie.

La Polynésie Française, connue alors sous le nom d'Etablissements Français d'Océanie (EFO) appartient à la France laquelle s'est rendue à l'Allemagne le 17 juin 1940. Le gouverneur de Papeete, Chantenet de Géry, tente de concilier son loyalisme à Pétain et une sorte de neutralité censée permettre de commercer avec la Nouvelle Zélande – territoire anglais. L'attitude des fonctionnaires civils est prudente et indécise de même que celle des militaires en postes. On assiste toutefois à certaines bavures comme la mise en résidence surveillée du consul de Grande Bretagne.

Seconde quinzaine d'août 40, un groupe d'hommes d'horizons divers décide de se rallier à de Gaulle. Les Nouvelles Hébrides (actuel VANUATU - Koh Lanta !!!) se sont déjà ralliés et la Nouvelle Calédonie est passée sous contrôle australien. Le 1 septembre 1940, une consultation populaire, improvisée et ouverte à tous, plébiscite le général de Gaulle par 5564

voix contre 18 à Pétain. De Géry est renvoyé en métropole. Emile de Curton, l'ancien médecin de Raiatéa, est nommé gouverneur avant d'être évincé par l'administrateur colonial Brunot dont les excès ne pouvaient être contrôlés par Londres, le courrier mettant presque trois mois pour faire un trajet aller retour.

Papeete 2 septembre 1940.

GENERAL DE GAULLE LONDRES

Aujourd'hui deux septembre 1940 anniversaire ouverture hostilités la population unanime des Etablissements français de l'Océanie a décidé dans l'enthousiasme se ranger à vos côtés pour poursuivre avec nos alliés britanniques la lutte de la France libre contre l'Hitlérisme allemand et le Fascisme italien stop Devant refus Gouverneur se ranger voeu population Gouvernement provisoire composé de trois membres Conseil privé et du Maire Papeete a été immédiatement constitué en attendant que désigniez Gouverneur stop Aviser gouvernement britannique stop Chefs Services administratifs et Chefs militaire exception Commandant Marine aussitôt remplacé dans ses fonctions par Lieutenant Vaisseau GILBERT se sont ralliés Gouvernement stop

Le Gouvernement provisoire

ET AHENE G. LAGARDE, E. MARTIN, G. BAMBRIDGE.

En 1941, la situation politique sera clarifiée par l'arrivée du Capitaine Thierry d'Argenlieu. Cette même année est constitué le Bataillon du Pacifique à partir des populations locales et des expatriés. Près de 400 hommes mourront au combat loin de chez eux. A la déclaration de guerre, l'économie des EFO est balbutiante et n'est entretenue que par l'exploitation des mines de phosphates de Makatéa et celle du coprah entant dans la constitution de la glycérine. Ces deux produits entrent dans la fabrication des explosifs et l'acheteur principal est japonais ... Pourquoi faire

simple quand on peut faire compliqué ...

Pour ravitailler ses forces de Guadalcanal, les Etats-Unis ne disposent d'aucune base en dehors d'Hawaï déjà malmenée et de Pago Pago dans les Samoa. A la fin de janvier 1942 est mis en place le concept d'une petite Task Force nommée *Bobcat* dans le but de transformer l'île de Bora Bora en base navale et d'approvisionnement US. Il s'agit d'une force conjointe marine - armée de terre mais aucun des décideurs n'a jamais été là bas et les cartes qu'ils possèdent datent du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle !

La mission de cette Task Force est :

- Etre une tête de pont pour permettre la noria des convois se rendant sur les lieux du conflit
- Etablir une station de ravitaillement en carburant et en munition dans un port protégé par un lagon impossible d'accès aux sous marins japonais

De l'efficacité de *Bobcat* dépend le sort de l'Australie et de la Nouvelle Zélande. Cette base comprend 4 000 hommes avec la marine chargée du transport et l'armée des travaux de génie militaire puis de la mise en place d'une garnison de DCA et de 2 régiments d'infanterie. Un port est aménagé ainsi que de batteries de défense côtière et une petite base d'hydravions. Les chemins existants sont élargis et asphaltés, une station de dessalage et des entrepôts frigorifiques sont construits.

Le transport de tout ce matériel, après son regroupement, ne fut pas de tout repos. Le convoi *Bobcat* quitte le port de Charleston le 27 janvier 1942 pour arriver trois semaines plus tard le 17 février à Bora Bora. Il était formé de 5 liberty ships de transport et de plusieurs escorteurs.

Les autorités de Papeete avaient informé la population de l'arrivée de la force navale. Un schooner des FNFL, « l'oiseau des îles », était là pour accueillir les forces américaines.



Le premier problème fut, bien sur, de décharger le matériel sur une île dépourvue de port digne de ce nom et d'installations portuaires. Le matériel à débarquer en priorité était stocké un peu n'importe où et sur les différents navires. 52 jours furent nécessaires pour vider les cargaisons. Le journal « Tahiti Sun Press » relate ainsi l'évènement : « Très grand fiasco ! » Un chargement précipité, combiné avec des conditions inadéquates de débarquement ont transformé l'opération Bobcat en un vrai canard boiteux durant les premières semaines critiques de son débarquement. Les japonais ont été très fair play de ne pas attaquer à ce moment là !

Les seules infos valables, en dehors d'une carte dessinée par un navigateur au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle étaient des notes prises par un pilote de l'aéronavale US qui avait visité l'île 6 ans auparavant. Un interprète franco tahitien fut découvert une fois le convoi parti de Charleston et envoyé par avion de toute urgence rejoindre la Task Force dans le canal de Panama.



L'eau était en quantité insuffisante pour un si grand nombre de militaire et il fallut construire des barrages pour récupérer l'eau de pluie rare pendant l'hiver austral et poser 18 kilomètres de conduites. Tout le matériel fut étalé sur 3 kilomètres de plage. Un port destiné à recevoir les futures livraisons US fut construit de toutes pièces. Des routes furent tracées dans le basalte et le corail du lagon pour acheminer les éléments de la défense radar ainsi que pour mettre en place des canons de DCA et de défense côtière entre 1 000 et 2 000 pieds. 23 citernes camouflées pour stocker le carburant furent disséminées dans la nature luxuriante.

Il n'existait en effet aucune route et pas de véhicules sur Bora mais de simples chemins de corail concassé et des ponts en tronc de cocotier.

A Vaitape, le chef lieu, l'électricité était produite par un petit générateur de 20 watts qui fonctionnait épisodiquement lorsqu'il y avait du carburant...

Fin 1942, tout était en place et les soldats qui avaient établi cette base navale furent pour la plupart envoyés sur le théâtre des opérations d'Extrême Orient. Bora Bora ne fut jamais attaquée et les canons ne participèrent à aucune action de guerre ; une dizaine de batteries rouille aujourd'hui, lentement, sous les pluies tropicales. La première piste d'atterrissage de Polynésie française fut construite sur le motu mute. Le centre de ravitaillement pétrolier fut utilisé pendant toute la guerre et la base fut fermée en juin 1946.

Les répercussions sur le quotidien de la population autochtone furent nombreuses et diverses. La culture du taro et l'exploitation du cocotier pour le coprah furent abandonnés pour se lancer dans les services annexes à la base et la confection de souvenirs. Les statistiques américaines rapportent qu'une soixantaine d'enfants sont nés de pères GI pour un mariage... L'arrivée massive de biens de consommation divers et d'objets de luxe jusqu'alors inconnus ainsi que la création de multiples emplois créèrent une certaine tension avec la capitale Papeete et toutes les îles de la Polynésie française.



En fouillant dans quelques librairies de la capitale, j'ai pu dénicher ces photos de **Vought Kingfisher** qui deviendra plus tard le VS 310 après le rapprochement de Vought et de Sikorsky. Il s'agit d'un hydravion de patrouille maritime propulsé par un moteur Pratt et Whitney de 450 chevaux et équipé d'un équipage de 2 hommes chargés de l'assistance en mer. Il pouvait être armé d'une bombe de 200 livres et sa vitesse maximale était de 262 Km/h et de 190 Km/h en

croisière. Son plafond de vol était de 4 000 mètres pour un poids à vide de 2 tonnes. 1519 exemplaires de l'OS2U furent construits après le premier vol du 20 juillet 1938. La version ultime, le OS2U-3 fut construite en 1306 exemplaires, ces appareils étant affectés à des flottilles de patrouilles basées à terre ou dans les lagons. On raconte que le capitaine Rickenbacher, as de la première guerre mondiale, abîma son B 17 en mer en octobre 1942.





Il fut repéré par un Kingfisher trois semaines plus tard mais l'hydravion étant trop lourd avec les survivants, il navigua jusqu'à l'île la plus proche pour mettre les naufragés en sécurité puis s'envola avec son équipage pour chercher du secours...

Le temps est gris et peu engageant mais la luminosité est bonne. Au pied de l'avion, un employé distribue des parapluies pour gagner l'aérogare au sec. Au loin, à la lisière des cocotiers, un avion de tourisme, au cockpit bâché, attend des jours meilleurs. Sur le tarmac se déroule un ballet d'ATR car j'en compte trois en même temps !

Un catamaran fait la liaison avec la capitale Vaitape. Nous sommes peu nombreux à bord pour traverser le lagon et remonter vers le Nord. Des chaînes hôtelières internationales ont parsemé le paysage de rangées de bungalows sur pilotis mais, avec une telle lumière plombée, on a du mal à les associer à une réelle notion de bonheur insulaire et insouciant.



Un truck, camion portant une cabine de passagers équipée de deux rangées de banquettes qui courent dans la longueur, nous emmène à l'hôtel Maitaiva. Des magasins de souvenirs où essaient de sécher des paréos trempés paraissent tristes dans la lumière réfléchiée par les flaques d'eau.



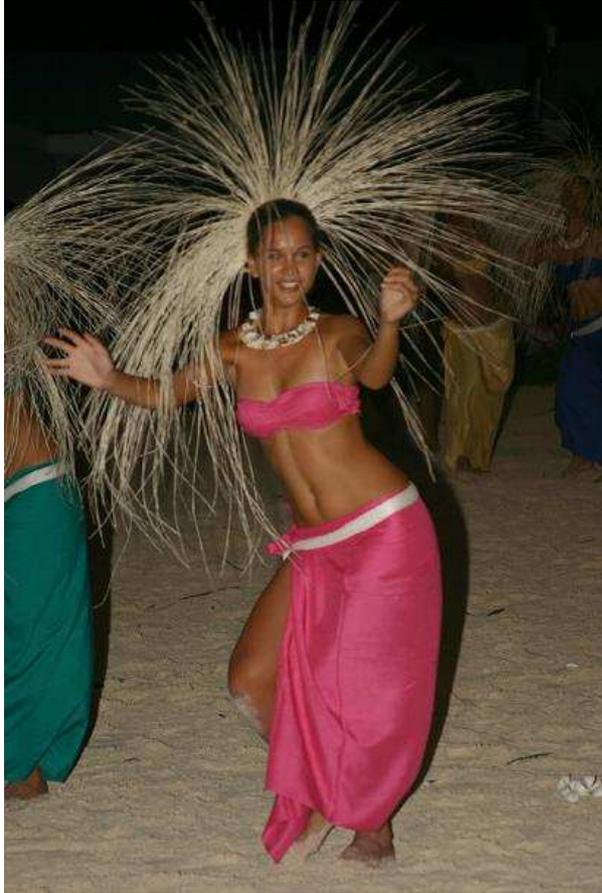
Colliers de fleurs et cocktails de jus d'ananas... on commence à s'y faire. Fabienne voulait – et elle avait raison – un pilotis. Alors, on a réservé un pilotis ! Le notre est superbe avec murs tapissés d'un treillis de feuilles de pandanus, un petit balcon sur l'eau avec son échelle de coupée qui permet d'accéder directement à la baignade et, raffinement suprême, une table de salon en verre dont la tablette amovible permet de donner du pain

sec pour appâter les poissons du lagon... Puis je préciser qu'un interrupteur permet d'éclairer le fond dès la tombée du jour...



Le soir, spectacle de danses et de chant choral sur la place de Vaitapé, dans le cadre du Heiva de Bora Bora. Un grand moment de bonheur et d'harmonie dans une féerie de musiques des îles, de chorégraphies naïves et sophistiquées et de superbes vahinés, y compris miss Bora

Bora ! Extraordinaire fête populaire où les insulaires se massent par centaines autour d'une piste de danse de la taille d'un terrain de foot ! Détail surprenant, peu de touristes. Nous apprendrons le lendemain que l'information n'avait pas été relayée dans les complexes de loisirs ...





La sonnerie du téléphone me réveille vers 7 heures. « Est- ce que vous confirmez votre réservation pour le schnorkeling et le repas tahitien pour ce matin ? » Je regarde à travers la large baie vitrée qui donne sur le lagon. Il fait aussi mauvais temps que la veille mais, lorsqu'on est dans l'eau, on est de toute façon mouillés, alors. Bora, sans rencontre avec la faune aquatique c'est triste et la découverte à vélo des affûts de canon américains doublé d'une séance plus ou moins longue de boutiques de mode et de souvenirs, ce n'est pas mon truc ! « Bien sur ! ».



« Alors, il faut que je vous inscrive sur un autre tour car tous les hôtes du Maitaiva ont annulé devant les conditions météo ».

J'ose espérer qu'à cette heure matinale, les touristes - lune de miel - avaient d'autres préoccupations...

C'est de « Nono Private Beach » (ça ne s'invente pas !) que part notre barque à balanciers pour la découverte des fonds. Une nouvelle fois, la faune multicolore et peu farouche est au rendez vous avec cette fois ci de belles murènes en prime ! Une demi heure de bonheur au milieu de bancs de nasons, étranges poissons munis sur leurs fronts d'une sorte de perche de ravitaillement en vol, des bataillons de poissons perroquets verts, bleus et jaunes, d'étranges balistes Picasso complètement incongrus et un gros napoléon aussi débonnaire qu'impressionnant.

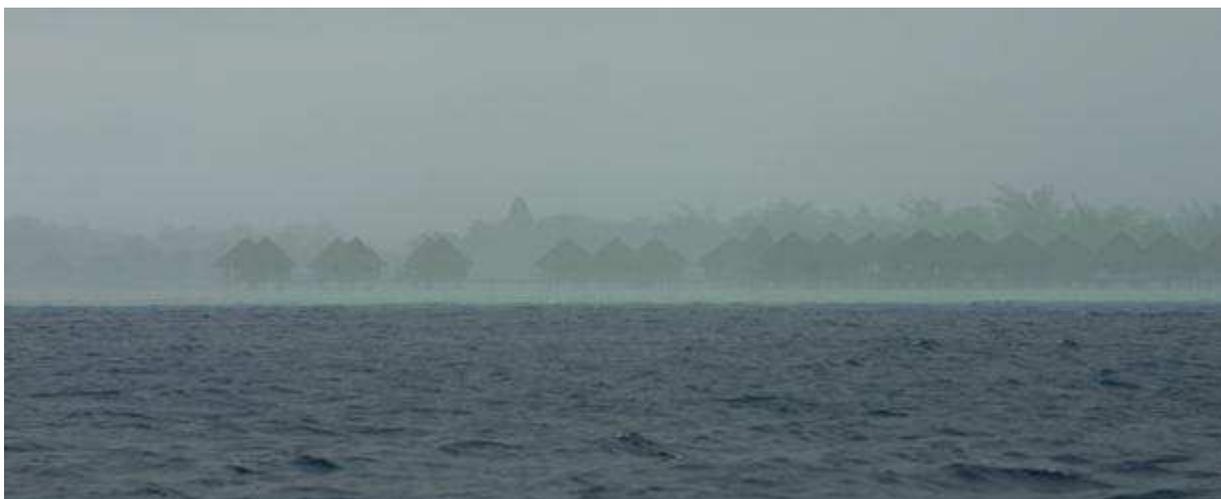


Avant de prendre le traditionnel repas de poissons crus, taro, fruits de l'arbre à pain ananas et quatre quart un peu sec pour en faire un gâteau qui se tient, séance de nourrissage des requins. Notre guide distribue des morceaux de poissons aux squales alors que nous nageons cramponnés à une longue corde flottante. Ca fait un peu touriste mais le spectacle est saisissant.

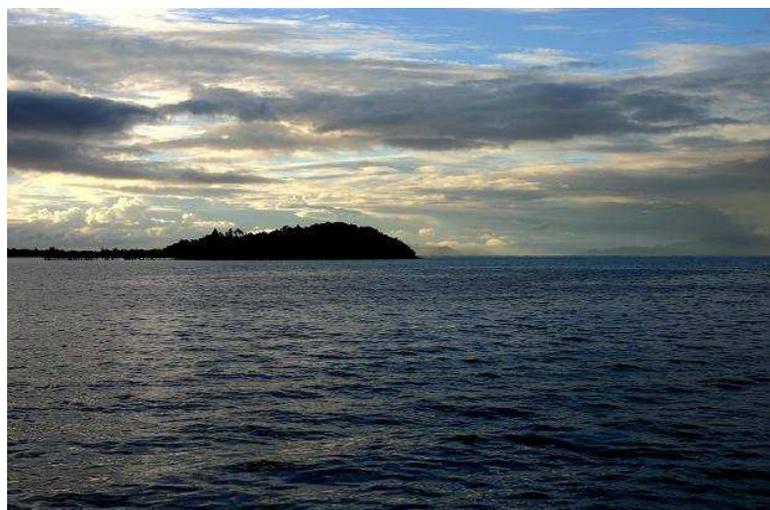


L'après midi, le temps va vraiment se gâter. La houle est forte même dans le lagon et le capitaine ne peut nous faire plus plaisir en nous distribuant des cirés bretons... Je mets le matériel photo à l'abri car des paquets de mer inondent la barcasse. A un moment, il nous signale une raie manta et fait décrire une large boucle à l'embarcation. C'est vrai que je l'a distingue mais mal dans les embruns. Sa taille est monstrueuse.





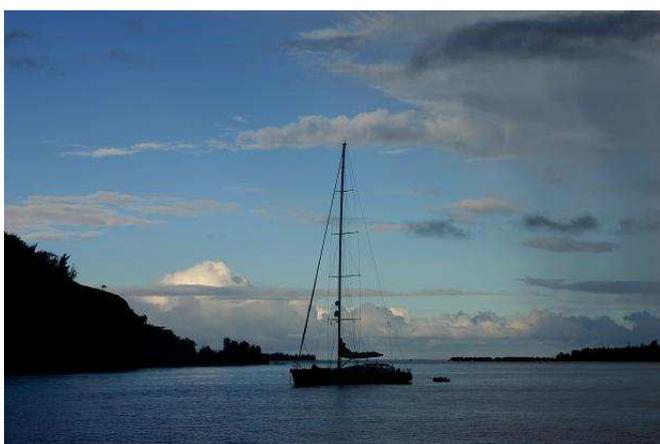
Un peu plus loin, le choc de nager avec les raies pastenagues, de les sentir se frotter de leur peau type papier de verre 000 est même plus grand que le froid en enlevant la cape...



De retour au pilotis, trois tasses de thé brûlant seront nécessaires pour récupérer. Et nous sommes à Bora Bora...



Ce matin, le ciel est toujours bouché mais quelques trouées bleutées seraient – elles le signe que le temps va changer ?



Sur le catamaran qui nous ramène au motu mute, nous sommes tout seuls sur la passerelle. Les passagers se sont réfugiés à l'intérieur, à l'abri ...

L'ATR décolle ; comme pour nous donner un petit air de regret ou une idée d'un éventuel retour, le ciel se dégage un peu et l'île apparaît presque ensoleillée. Il faudrait peut – être – effectivement qu'on revienne un jour mais le monde est si vaste et il y a tant d'autres destinations à découvrir !



La 04 est en service à Faa'a. Peu de trafic dans le circuit si ce n'est la noria des avions d'Air Tahiti qui poursuit son ballet bien réglé. Des militaires s'affairent autour des deux pumas, le CASA semble dormir et les appareils de l'aéroclub du Fenua bétonnent pour cause de cuves de 100 LL à sec...



*Mais ça, c'était il y a 10 ans ; demain, le Tecnam sera plein de bonne essence jusqu'aux oreilles et nous aurons un beau vol sur Mooréa...*



Jean Jacques TURLLOT