

Dans la baie de Hane, sur l'île de Ua Huka, l'Aranui a jeté l'ancre au large. Le responsable du fret, Tino, décharge les marchandises.

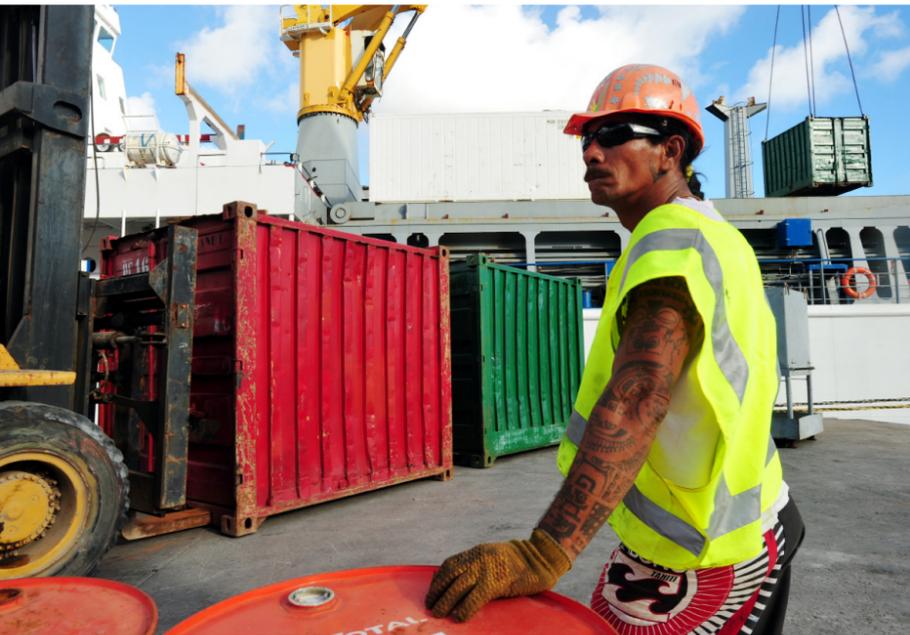
POLYNÉSIE

L'ARANUI, LA PIROGUE DES MARQUISES



Une fois par mois, un cargo part de Tahiti pour ravitailler les îles Marquises. À son bord, environ 5 000 tonnes de marchandises et quelque 200 passagers, touristes privilégiés en route pour un voyage au plus près de la culture de ces terres isolées surnommées Enea Enata, « la terre des hommes »...

Photographies : Antoine Lorgnier



Maoma réceptionne les containers dans le port de Ua Pou.



Les habitants de Ua Pou récupèrent les colis et le courrier.



L'Aranui amarre au quai de Ua Pou. L'île, aux pics spectaculaires, est la plus peuplée de l'archipel.

Douze escales pour approvisionner les six îles

Presque 25 ans que Tino navigue sur l'Aranui. Et toujours la même passion dans les yeux lorsqu'il évoque sa vie de marin à bord de ce cargo, véritable mythe flottant entre Papeete et l'archipel des Marquises. Dans son bureau ouvert sur l'océan, les souvenirs affichés aux murs rappellent combien cet homme robuste et tatoué, comme le veut la tradition marquisienne, est attaché à son métier et à cet archipel dont il est originaire. Il ne cache pas

qu'à chaque voyage la même émotion l'envahit : « Dès que je vois les pics de Ua Pou, je ressens les énergies des Marquises. C'est le retour à la nature, l'harmonie... je crois aux ancêtres ». Jamais il ne s'est lassé de faire la traversée – 16 par an. « Je mets tout en œuvre pour être à 100 % pour les Marquises », ajoute-t-il.

Le ballet incessant des machines

Responsable du fret, Tino est le premier à quai pour superviser le débarquement des marchandises. Douze escales pour

approvisionner les six îles habitées de l'archipel, même les plus isolées, au sud, comme Fatu Hiva ou Tahuata. L'Aranui est le seul cargo à se rendre jusque-là. Dès l'aube, les seize marins s'activent sur le quai de Ua Pou, la première escale. En toile de fond, les reliefs accidentés de l'île, élançant leurs pics coiffés de nuages. Jean-Claude Pahuatini, un des grutiers, est à la manœuvre et remonte les palettes de marchandises. Sur le quai, Maoma réceptionne avec trois autres matelots les plateaux accro-

habitées de l'archipel, même les plus isolées

chés à d'énormes chaînes. Originaire de l'île de Fatu Hiva, il affiche lui aussi son identité culturelle. Des tatouages jusqu'au bout des doigts et de longs cheveux descendant jusqu'au bas du dos, une tradition familiale. Toute la matinée, le ballet incessant des marchandises animera le port. Mais chaque île n'offre pas toujours ce confort pour débarquer le fret. Dans certaines îles, les conditions d'accostage sont difficiles, obligeant le cargo à ancrer en pleine mer et à transporter la cargaison sur des

barges. Dans la baie de Hane, sur l'île de Ua Huka où l'Aranui doit mouiller au large, une chaîne humaine se forme spontanément sur la plage pour transporter les marchandises à terre.

Une nécessité

Quelques jours avant le départ de Papeete, ce sont près de 5 000 tonnes de fret qui ont rempli les cales du cargo. « On ne quitte jamais Tahiti à moitié chargé », précise Tino qui ne peut s'empêcher d'évoquer ses premières

missions. « Au début, on n'était que six marins. On a participé à la construction des Marquises. Le fret, c'était pour faire les routes, les écoles, les hôpitaux... Il nous est arrivé de décharger 900 poteaux électriques... On prenait deux poteaux sous le bras et on nageait 100 mètres jusqu'à la plage. » Depuis 1985, le contenu du fret a bien évolué : des containers et des palettes chargés de produits nécessaires à la vie quotidienne des Marquisiens. Du café, des médicaments, des voitures... et du



Les escales sont l'occasion pour les passagers de visiter les sites splendides et sauvages des îles les plus isolées.

L'Aranui, c'est la pirogue qui fait le lien avec le pouvoir de Papeete et le reste du monde

courrier. Pour les habitants de l'archipel, le bateau est devenu au fil du temps une nécessité pour eux qui vivent à 1 600 kilomètres de Tahiti. « *L'Aranui, c'est la pirogue qui fait le lien avec le pouvoir de Papeete et le reste du monde* », explique Joseph Kaiha, maire de Ua Pou. Sans lui, les îles Marquises seraient encore plus isolées qu'elles ne le sont aujourd'hui. Facile de s'en rendre compte à chaque escale, où les files d'attente s'étirent sur le quai.

Une fois le déchargement terminé, les villageois récupèrent leurs colis. D'autres viennent livrer leurs productions agricoles destinées aux entreprises de Tahiti, ou accueillir les touristes. Près de 200, qui embarquent à chaque croisière sur le bateau. L'idée : faire partager cette expérience unique du fret à des passagers qui au cours du voyage découvri-

ront l'authenticité de ces îles lointaines. C'est Jules Wong, le propriétaire, qui pour sauver la compagnie après l'effondrement du coprah (la chair de noix de coco), apporta des transformations à un cargo, l'Aranui 1, pour pouvoir accueillir des passagers. Tino, qui faisait partie de l'aventure, s'en souvient : « *En 1985, il y avait 35 passagers maximum. Un tourisme baba cool qui fonctionnait par le bouche à oreille et un peu de pub* ».

Tourisme et artisanat

Forte de son succès, la compagnie investit en 1990 dans l'achat d'un autre bateau, l'Aranui 2, réaménagé pour accueillir 90 passagers. Avant que ne sorte des chantiers navals l'Aranui 3 en 2003. Un cargo-mixte sur mesure pouvant recevoir confortablement 200 passagers. Pour les Marquisiens, ces

touristes sont une manne financière intéressante. Artisans, commerçants, restaurateurs... tous savent qu'ils pourront améliorer leurs revenus. Alfonso, musicien chez Yvonne, mairesse de Nuku Hiva et restauratrice, en sait quelque chose. Lorsqu'il décide de revenir aux Marquises en 1980, il lui est impossible de jouer dans l'unique restaurant de l'île. Jusqu'à ce qu'Yvonne le contacte en 1985, quand l'Aranui fait appel à ses talents de restauratrice.

Une aubaine donc, mais pas suffisante pour assurer des activités pérennes pour les quelque 8000 habitants de l'archipel. Et même si les élus marquisiens, comme Joseph Kaiha, sont persuadés que le patrimoine naturel et culturel des Marquises est un des atouts majeurs pour développer le tourisme et l'artisanat. « *Le développement de l'art et de*



Les passagers embarquent sur la barge pour regagner le cargo. Les Marquises reçoivent 6 000 visiteurs par an, dont 1 500 grâce à l'Aranui.



Après quelques années passées à Tahiti, Alfonso est revenu sur l'île de Nuku Hiva en 1980. L'Aranui lui a permis de continuer sa passion et d'en vivre. Il y travaille depuis 1985.

l'artisanat doit continuer, explique le maire de Ua Pou. *Pour un Marquisien, tu nais artisan.* » C'est le cas d'Edwin Pabaouau, sculpteur à Fatu Hiva, qui a suivi une formation au CETAD (Centre d'éducation aux technologies appropriées au développement) de Nuku Hiva et Hiva Oa. Toutes les trois semaines il expose ses œuvres aux touristes de l'Aranui. L'art des Marquises a de plus en plus de renommée, alors chacun s'y est mis.

Des projets d'envergure

Malgré cette volonté d'inciter les Marquisiens à renouer avec des savoir-faire ancestraux et leur héritage culturel, la réalité de terrain pour développer l'essor touristique est tout autre. Les structures d'accueil manquent cruellement. Sur l'île d'Hiva Oa, où vécurent et sont



Dans le port de Nuku Hiva, David Gendron gratte les écailles des poissons pêchés le jour même : quelques lutjans rouges et poissons chirurgiens.

Joseph Napuauh extrait le coprah de la noix de coco. L'huilerie de Tahiti le transformera en huile alimentaire, savon ou monoï.



les ressources ne manquent pas. Les réserves halieutiques dans le sud de l'archipel pourraient permettre une activité durable et favoriser le commerce de poissons avec des pays comme le Japon. Des projets d'envergure qui, espèrent-ils, verront le jour dans le futur. En attendant, dans le petit port de Nuku Hiva, Dave Gendron et Sébastien Falchetta continuent de pêcher une fois par semaine seulement. « *Cela est suffisant*, explique Sébastien. *On n'a pas de gros bateaux ici. Et cela ne sert à rien de pêcher trop.* »

Une source de revenu

En dehors de la pêche, les Marquisiens vivent principalement de l'agriculture. Celle des fruits, des mangues et des agrumes, du noni, le fruit du morindier recherché pour ses vertus médicinales et surtout de la noix de coco dont la chair blanche (le coprah) est extraite puis séchée pour être transformée par les huileries de Tahiti en huile alimentaire ou cosmétique. Aujourd'hui, le coprah est une source de revenu non négligeable pour les Marquisiens. La plupart des îles sont couvertes de cocotiers. Dans les baies de Tahuata et de



Le cargo arrive dans la baie des Vierges, rebaptisée baie des Verges par les Marquisiens en raison de la forme évocatrice des rochers.

La croisière suit son programme et le fret son cahier des charges

enterrés Paul Gauguin et Jacques Brel, la présence d'un aéroport a favorisé la venue d'un nombre plus important de visiteurs. 6 000 environ par an, dont 1 500 grâce à l'Aranui. « *Alors, quel développement possible pour l'archipel ?* », s'interroge le maire de Ua Pou, conscient que « *sur le terrain politique, le langage est différent* ». Dépendant du gouvernement et des entreprises de Papeete, l'épanouissement économi-

que des Marquises se fait attendre. Les transports, qu'ils soient aériens ou maritimes, sont déficients. Joseph Kaiha, comme les maires des îles voisines, savent que les infrastructures portuaires internationales ne sont pas encore d'actualité. « *On a voulu mettre en place un port de pêche aux Marquises. Mais cela n'a pas marché. Depuis 6 ans, c'est la crise des bateaux de pêche à Tahiti* », déplore Joseph Kaiha. Pourtant

Puamau, des milliers de troncs graciles s'élançant vers le ciel au milieu d'une végétation luxuriante. Dans un geste précis Joseph Napuauhi casse la noix de coco et en extrait le coprah. « *Toutes les trois semaines, je récolte environ une tonne* », explique Joseph qui possède une plantation de 6 hectares. Dans son village de Puamau sur l'île d'Hiva Oa, les 35 familles font toutes du coprah. Ensemble, ils en produisent douze tonnes qui embarquent chaque mois sur l'Aranui. Le prix du kilo (130 FP) fixé par le gouvernement est en partie subventionné. Sur ce voyage, ce sont entre 80 et 100 tonnes de coprah qui seront chargées à bord... La croisière suit son programme et le fret son cahier des charges. Chaque escale est prétexte à la découverte de la beauté sauvage des îles. Des randonnées pédestres, à cheval et parfois en voiture sont organisées pour

les passagers. Pour les plus courageux, la traversée de part en part de l'île de Fatu Hiva est extraordinaire. Malgré les 17 kilomètres de marche, les falaises couvertes de plantes plongeant dans l'océan sont d'une beauté à couper le souffle. L'effort fourni est d'ailleurs rapidement oublié lorsqu'apparaissent pour finir, les immenses rochers sculptés aux nuances dorées de la baie des Vierges. Sur le petit embarcadère, les marins chargent les derniers sacs de coprah et de citrons sur les baleinières. Les passagers attendent pour embarquer sur le bateau.

La beauté sauvage des îles

Les cales se vident un peu plus chaque jour. Le voyage tire à sa fin. 14 jours d'île en île, où chaque escale a apporté son lot de surprises. Des rencontres, une culture riche et authentique, des pay-

sages magnifiques, avec en toile fond le travail exemplaire des marins. Au fil des jours, ils ont partagé avec leurs hôtes l'utilité de leur mission auprès des Marquisiens. Leur apporter des produits de première nécessité, mais aussi donner des nouvelles d'un proche vivant à Tahiti. À bord, le partage de la culture, de l'histoire et de la vie de marin fait aussi partie des moments forts que l'on voudrait emporter avec soi, comme un peu de fierté d'avoir été des leurs. L'Aranui et son équipage a de toute évidence marqué les esprits. « *L'Aranui est un nom qui déclenche avec douceur les sous-entendus : l'espace, le vent, l'air... des Marquises, mais surtout les marins* », confie Tino. Et de conclure : « *sur ce bateau, on est convaincu de faire le futur* ». ■ **Nassera Zaïd**
Remerciements à l'équipage de l'Aranui 3 et aux organismes présentés p. 60.