



HAL
open science

Les grandes étapes de l'histoire des voyages vers Bourbon et La Réunion : Le récit de Germaine Meslières à bord du Skymaster en 1947

Jean-François Hibon de Frohen

► **To cite this version:**

Jean-François Hibon de Frohen. Les grandes étapes de l'histoire des voyages vers Bourbon et La Réunion : Le récit de Germaine Meslières à bord du Skymaster en 1947. *Revue historique de l'océan Indien*, 2018, Routes, Flux et Réseaux en Indianocéanie Du VIII^e siècle à nos jours, 15, pp.183-191. hal-03249781

HAL Id: hal-03249781

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03249781>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les grandes étapes de l'histoire des voyages vers Bourbon et La Réunion Le récit de Germaine Meslières à bord du *Skymaster* en 1947

Jean-François Hibon de Frohen
Académie de l'île de La Réunion

Il y a quelques mois un de mes amis fit l'acquisition, sur un site de vente bien connu, d'un tapuscrit frappé sur du papier pelure à l'encre violette, intitulé : *A bord du SKYMASTER FBBDF AIR FRANCE ORLY-LA REUNION* et signé d'une certaine Germaine Meslières, épouse du nouveau directeur de l'usine du Gol qui allait y prendre ses fonctions. Il semble que ce témoignage n'ait jamais été publié jusqu'à ce que l'Académie de l'île de La Réunion l'incorpore dans le tome I de son *Anthologie des récits de voyages*⁴²⁵.

Nous sommes en 1947 et cela fait moins de deux ans que La Réunion est reliée à la métropole par un vol régulier ouvert aux passagers non militaires.

Mais avant d'en venir à ce texte, remontons le temps pour souligner les grandes dates qui ont marqué les transports vers notre île au cours des trois premiers siècles de son histoire.

Les transports maritimes

Notre île, La Réunion, confetti perdu dans l'océan Indien, n'était sans doute pas viable sans cordon ombilical la reliant au reste du monde et en particulier à la France. Ce fut pendant deux siècles le rôle de la marine à voile que d'y pourvoir. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le trajet durait de trois à six mois dans des conditions très difficiles, surtout pas gros temps. Rares furent les traversées qui ne comptèrent plusieurs morts parmi l'équipage comme parmi les passagers, par accident, par carence alimentaire telle que le scorbut, ou par maladie contagieuse contractée dans un port ou du simple fait des conditions d'hygiène déplorables qui régnaient à bord. Il est frappant de noter, à la lecture des journaux de voyage des navires ou des récits des voyageurs de l'époque, avec quel fatalisme pour ne pas dire indifférence ces événements étaient considérés. Les échouages et les naufrages étaient fréquents en raison de l'imprécision des cartes et de la fragilité des navires face aux conditions météorologiques extrêmes. Ajoutons le risque de mauvaises rencontres avec les pirates ou un navire ennemi... Les routes suivies passaient obligatoirement par l'Atlantique. On longeait de plus ou

⁴²⁵ Académie de l'île de La Réunion, *Escales, Anthologie des récits de voyages*, t. 1. Saint-Denis : Editions Orphie, 2017, 272 p., « Germaine Meslières *A bord du Skymaster FBBDF* », p. 251-270.

moins près l'Afrique de l'ouest jusqu'au Cap de Bonne Espérance mais il n'était pas rare que, profitant des courants marins porteurs, on traversât l'Atlantique jusqu'à Rio pour ensuite gagner le Cap de Bonne Espérance. C'est ainsi que notre grand poète national Evariste Parny découvrit le Brésil en 1773 pour une escale de trois semaines dont les Brésiliens se souviennent encore.

Et puis la machine à vapeur apparut. Pour sa mise en œuvre sur les bateaux il fallait disposer de machines assez puissantes et trouver le moyen de transformer l'énergie développée par la machine et force de propulsion. Ce n'est qu'au début du XIX^e siècle que les premiers « vapeurs » firent leur apparition. Il ne s'agissait au début que de voiliers modifiés mus par deux roues à aube, peu performants qui n'utilisaient leurs moteurs qu'en cas de besoin, ceux-ci étaient en effet fragiles et le charbon coûtait cher ! Le premier vapeur français fut le *Sphinx*, lancé en 1833. C'est lui qui remorqua la barge le *Louxor* lorsque celle-ci ramena d'Égypte l'obélisque de la Concorde. On pensa rapidement à remplacer les roues à aubes par des hélices mais les premières n'offrirent elles aussi que de très mauvais rendements. La Réunion eut le privilège – si l'on peut dire – au moins une fois, de voir arriver à elle l'*Archimède*, un navire expérimental utilisant, non pas une hélice, mais une vis sans fin dite d'Archimède, d'où son nom. Ce procédé, peu convaincant, fut vite abandonné. Un certain abbé Macquet⁴²⁶, auteur de *Six années à Bourbon*, l'emprunta en 1844 alors que le navire effectuait sa dernière traversée ainsi qu'Auguste Haussmann⁴²⁷, auteur de *Voyage en Chine...*, en route pour l'ambassade de France en Chine. Les deux passagers mirent trois mois et demi pour rejoindre La Réunion.

Le premier navire français utilisant l'hélice fut le *Napoléon*, lancé en 1850, un bâtiment militaire qui démontra sa supériorité lors de la guerre de Crimée. Ce nouveau procédé marqua un tournant dans l'histoire de la marine marchande. Ces navires à vapeur, même s'ils conservèrent longtemps leurs voiles par sécurité et comme appoint, n'étaient plus dépendants du vent. Leurs routes étaient plus directes, et donc plus courtes et plus prévisibles. Ils étaient plus confortables et plus rapides, ce qui limitait les inconvénients des longs séjours en mer. Ces avantages incitèrent les armateurs à créer les premières lignes régulières. Mais ils dépendaient du charbon et les ports qui souhaitaient accueillir ces grands navires devaient faire venir et stocker ce précieux combustible qui renchérisait le prix du transport.

Une nouvelle route se dessinait déjà, alors même que le canal n'était pas encore construit, celle de Suez. Ainsi Louis Simonin dans son récit de voyage à La Réunion nous rapporte qu'il quitta Marseille le 28 février 1861 pour Alexandrie d'où le train le transporta vers Le Caire puis Suez. Là il

⁴²⁶ Chanoine Jules Macquet, *Six années à l'Isle Bourbon*. Tours : A. Cattier, 1892 et 1893. Bourbon, p. 36-135.

⁴²⁷ Auguste Haussmann, *Voyage en Chine, Cochinchine, Inde et Malaisie*. Paris : Desessart et Olivier, 1847. Bourbon, p. 50-72.

embarqua sur un vapeur anglais, le *Narpaul*, qui, via les Seychelles et Maurice, le déposa à La Réunion le 28 mars. Un voyage qui dura donc moins d'un mois. Ce qui était possible pour les passagers, ne l'était pas pour le fret et, de ce point de vue, l'inauguration du canal de Suez en 1869 marqua une avancée considérable pour les communications marchandes ou militaires à destination des pays de l'océan indien et de l'Asie du sud-est, ne serait-ce que parce qu'elle obligea les compagnies à s'équiper de navires à vapeur, le canal ne pouvant être emprunté par les bateaux à voile.

La Réunion pour sa part ne disposait toujours pas de port capable d'accueillir ces grands vaisseaux. Celui de Saint-Pierre, conçu pour les bateaux de la génération précédente, fut obsolète avant même son ouverture en 1865. Le débarquement des passagers et d'une partie du fret se faisait à Saint-Denis sur les échelles de cordes du pont du barchois dans des conditions souvent périlleuses. Il n'est pas d'écrivain ayant débarqué à Saint-Denis à cette époque qui ne relate combien il a été marqué par cette expérience inconfortable et risquée. Le port de la Pointe des Galets prétendit combler cette lacune. Il ouvrit en 1886 après seulement 4 ans de travaux. Cette fois ce sont les navires qui prenaient des risques tant l'entrée du port était étroite et peu manœuvrable et comme les droits en étaient élevés, de nombreux paquebots continuèrent à débarquer leurs passagers en rade de Saint-Denis jusqu'au début du XX^e siècle.

Une grande compagnie marqua l'histoire du transport maritime vers La Réunion. Initialement dénommée *Société des Messageries Nationales* (1851-1853) puis *Compagnie des Messageries Impériales* (1853-1871), elle prit son nom définitif de *Compagnie des Messageries Maritimes* à la chute du second empire. Au début du XX^e siècle, tous les paquebots desservaient La Réunion au départ de Marseille en empruntant le canal de Suez. C'était de beaux bâtiments sur lesquels les traversées prenaient des allures de croisière de luxe, au moins en première classe. Toujours à vapeur, ils avaient pour nom *Oxus*, *Natal*, *Yarra*, *Melbourne*...

Le premier navire à moteur diesel fut le *Sélandia*, appartenant à une compagnie danoise. Il prit la mer en 1911. Sur la Ligne Marseille-Réunion, ce nouveau progrès devra attendre 1929, année de lancement de l'*Eridan*. A partir de 1950 les Messageries Maritimes lancèrent successivement 4 paquebots pour le service vers La Réunion, les fameux 4 L, le *Pierre Loti*, le *Ferdinand de Lesseps*, le *Labourdonnais* et le *Jean Laborde II*. Nombre de Réunionnais se souviennent encore des traversées effectuées sur ces navires. Parmi eux de nombreux fonctionnaires, venant prendre leurs fonctions ou repartant en métropole pour quelques mois de congé « bonifié ». Cette nouvelle offensive devait permettre aux Messageries de faire face à un nouveau compétiteur, l'avion. A La Réunion elle ne résistera pas 20 ans.

Le premier vol : la mission Goulette

Ce n'est que le 26 novembre 1929 qu'un avion, pour la première fois, se posa sur notre île. Il s'agissait d'un Farman 192, un monomoteur

piloté par trois aviateurs téméraires, Goulette, Marchesseau et Bourgeois, avion qui leur appartenait. Il leur fallut dix jours et 23 étapes pour rejoindre Madagascar. A cette époque, pour le survol des mers on prenait toujours la route la plus courte, la moindre panne ayant des conséquences dramatiques. Le dernier coup d'aile leur permettra de franchir les 750 km qui séparent Tamatave de Saint-Denis en 5h20 et d'arriver sur la piste en terre de Gillot en triomphateurs. Et pourtant, perdus au-dessus de l'océan, ils venaient de frôler la catastrophe et durent leur salut à un navire des *Messageries Maritimes*, l'*Explorateur Grandidier*, par chance en route pour La Réunion, dont le sillage et la fumée des cheminées leur permirent de retrouver leur route. Leur vitesse moyenne fut de 150 km/h. Au retour, ils seront sauvés sur l'îlot Juan de Nova où ils avaient dû faire un atterrissage d'urgence par un autre navire des *Messageries Maritimes*, le *Maréchal Gallieni*, avant de s'écraser au nord de Gao, accident dont ils sortirent heureusement indemnes. La création d'une ligne commerciale aérienne régulière vers La Réunion, offrant un minimum de sécurité, semblait encore relever d'un phantasme d'aviateur !

La percée de l'aviation commerciale

Il ne fallut pourtant que 16 ans pour que ce rêve se concrétise. Les premiers vols commerciaux vers notre île eurent en effet lieu dès 1945 et se firent avec des appareils militaires à peine réaménagés, des Junker 52, avions allemands rétrocédés à la France comme dommages de guerre. Ils se posaient à la Possession sur le terrain dit Colonel Dagnaux. Une nouvelle piste capable d'accueillir des avions un peu plus gros fut aussitôt mise en chantier et fut inaugurée le 18 juin 1946 à Gillot. Des Lockheed 60, puis des Dakota DC 3 furent alors mis en service. Un seul vol par semaine pour une vingtaine de passagers. Le voyage Paris-Tananarive nécessitait 16 étapes et durait 5 jours, départ le mardi à 8h00, arrivée à Tananarive le dimanche à 11h15. L'avion traversait la Méditerranée de Marseille à Tunis, gagnait Le Caire puis suivait la vallée du Nil jusqu'à Khartoum, rejoignait la côte africaine à Nairobi, descendait ensuite jusqu'au Mozambique d'où il traversait le canal éponyme vers Tananarive. Cette route était plus courte de 2000 km qu'une route qui serait passée par l'Afrique centrale. Surtout les conditions météorologiques y étaient meilleures.

La mise en service en mars 1947 d'un DC4 « *Skymaster* » prend l'allure d'une petite révolution. Le trajet ne nécessite plus que 6 étapes et ne dure que trois jours dont 49 heures de vol. Surtout, le nouvel avion peut transporter jusqu'à 50 passagers, en toute sécurité. Des privilégiés car il n'y a qu'une seule rotation par semaine.

La compagnie *Air France* sait qu'elle entre en concurrence avec les compagnies maritimes. Son offre c'est 3 jours de vol dans des conditions parfois pénibles contre une croisière de luxe de 21 jours. La rapidité contre le confort. Quel concept l'emportera ? La compagnie aérienne doit séduire cette clientèle issue des catégories socioprofessionnelles les plus élevées, celles

des fonctionnaires et des cadres dirigeants, ces gens qui donnent le ton, ces gens qui font l'opinion. Elle va les traiter comme tels, en VIP dirait-on aujourd'hui, tout au long du trajet.

Le récit de Germaine Meslières

Comme nous allons le vérifier en parcourant le texte de Madame Meslières cette traversée va être marquée pour elle par des ressentis contraires : anxiété face à ce nouveau moyen de transport encore inconnu, admiration pour la prouesse technologique qu'il représente, inconfort parfois violent en particulier lors des décollages et le gros temps, luxe en raison du traitement attentionné réservé par l'équipage à ces clients privilégiés, beauté des paysages traversés.

Germaine Meslières, l'auteure du récit dont nous allons parler, embarque à la gare des Invalides le mardi 22 juillet 1947, d'où elle gagne le nouvel aéroport d'Orly. L'autocar offre un confort sans aucune commune mesure avec celui des bus parisiens. Heureusement, car la route pour Orly est très mauvaise, la guerre ne s'est achevée qu'il y a deux ans... A l'arrivée, passées des formalités rapides, elle découvre « l'oiseau » : « Superbe, ligne très élégante ». Mais, dit-elle, le cœur fait « toc-toc ». On la comprend : si depuis un demi-siècle la population vibre aux exploits des pilotes, et parfois des premiers drames aériens, rares sont ceux qui ont déjà pris l'avion, surtout pour un si long voyage. Installés dans un siège « très confortable », on trompe son anxiété en découvrant son nouvel environnement : à l'extérieur les ailes et les quatre moteurs, à l'intérieur les panneaux lumineux et surtout ces étranges hublots, « très petits » et « hermétiquement clos ».

L'avion roule. Parmi les 41 passagers, « beaucoup pâlisent ». C'est « émotionnant ». Tous « partagent désormais le même sort, accompagnés par les prières et les pensées de ceux qui sont restés au sol ». L'avion atteint son altitude et sa vitesse de croisière : 3 500 m et 340 km/h. L'hôtesse, « charmante, jolie et, ce qui ne gâte rien, prévenante » et le « bermann » se multiplient en attentions : « Chaque quart d'heure, sans doute pour faire diversion et nous apprivoiser, ils nous apportent successivement : brioches, sandwiches, tartelettes délicieuses, un verre, puis de l'eau minérale frappée à point ». « La France se traverse en un éclair ». Lyon, Marseille et « c'est le large ». On survole la Sardaigne et à 13h30, la côte africaine apparaît. L'avion amorce sa descente. L'anxiété réapparaît souvent accompagnée de douleurs horribles aux oreilles. L'avion se pose dix minutes plus tard. Il n'aura fallu qu'à peine plus de quatre heures pour rallier Tunis, la moitié du temps mis par Roland Garros 34 ans plus tôt. Ce qui était alors un exploit de valeur mondiale est presque devenu une banalité.

Après une escale de deux heures il faut regagner l'avion pour le plus long coup d'aile du voyage, entièrement au-dessus de la Méditerranée, destination Le Caire. La carlingue est « chauffée à blanc »... A l'intérieur tout le monde ruisselle. C'est un « véritable supplice et qui dure ». « Le malaise est général et dure une petite heure » jusqu'à ce que, l'avion ayant

pris de l'altitude, l'aération soit complète. « Nous revenons à la vie » écrit Germaine Meslières. Les passagers sont enveloppés de bleu, celui du ciel et de la mer qui se confondent un peu. « C'est monotonement beau » écrit-elle. On survole Malte et c'est à nouveau le désert bleu. « Nous sommes nulle part et c'est une sensation étrange, les enfants font la corrida dans l'allée, énervés, déchaînés, fatigués, ils crient, pleurent, se battent – Les mères s'agitent autour de leur progéniture et c'est l'unique distraction de cette heure qui précède la nuit ». Au grand bleu succède le grand noir. On ne voit plus que les lumières rouges au bout des ailes. « Et puis Le Caire apparaît dans la féerie de ses lumières ». Les passagers descendent. Un dîner les attend au pied de leur avion, dans la touffeur de la nuit.

Ce moment de détente ne durera pas longtemps. Au bout d'une heure, « il faut remonter dans la fournaise et souffrir à nouveau l'envol ». Vol de nuit qui les amènera au petit matin à Khartoum, capitale du Soudan. Rien d'autre à faire que d'essayer de dormir. Arrivée à 5h00 locale. Les passagers sont conduits en voiture à l'hôtel pour un breakfast généreux mais Germaine n'a pas faim. Elle boit pour combattre la chaleur humide et suffocante. Cela va bientôt faire 24 heures qu'ils ont quitté leur domicile parisien. « Aucune autre attraction que la jonction des Nil Bleu et Blanc qui roulent d'ailleurs des eaux ocrées »...

On ne leur laisse qu'une heure trente de répit. Il faut affronter à nouveau le supplice du décollage. Destination Kisumu une ville du Kenya située près du lac Victoria, juste au-dessus de l'Equateur. « Tout est monotone et un peu lassant, les distractions habituelles – café au lait, sandwiches, oranges, bière... ». Pour tromper l'ennui, la compagnie a prévu un service d'imprimerie à bord ! Un journal, réalisé à partir des nouvelles relevées dans la presse du Caire, est distribué aux passagers. Le temps se gâte, c'est la saison des pluies ici. « Le transparent s'allume "fixez les ceintures" et nous voici prêts, pour la danse qui commence ». « Les trous d'air se succèdent, ça fait très Montagnes russes sans la musique ». Beaucoup de passagers se sont armés de leur « petit sac adéquat ». « Que cela finisse, nous n'en pouvons plus ». C'est enfin l'arrivée, vers 15h00 heure locale, à Kisumu, « l'escale du lit ». Un hôtel confortable les accueille pour un repos réparateur.

Réveil 4h30. Départ à 6h30. Envol pénible comme d'habitude mais là l'inconfort se corse du fait de la météo. Germaine se « risque aux toilettes » et, écrit-elle avec un solide humour : « Surprise par une série de trous d'air je prends un bain de siège d'un genre tout spécial... heureusement la fosse ne contient encore ou presque que du désinfectant. Pour le passage de la ligne, c'est un baptême d'une audacieuse nouveauté ». Le temps se calme. On survole la brousse à seulement 30, 35m d'altitude car il faut suivre les courants. C'est un peu angoissant. Un vrai livre de la jungle semble ouvert sous les pieds. Germaine voit « très nettement les différents animaux dont nous dispersons les troupeaux, antilopes, zèbres, autruches que pourchassent les lions – une famille de cinq – quelques couples, un solitaire... ». Le

spectacle continue jusqu'au lac Natron. Puis le Mont Mérou, 4500 m d'altitude, apparaît sur la droite de l'appareil. L'avion semble vouloir le frôler de son aile. Puis c'est le Kilimandjaro sur la gauche, encapuchonné de nuages. L'avion reste à distance. « J'en suis heureuse », écrit Germaine, « cela nous évite les émotions de la curiosité, je préfère pour ma part voir ces choses d'un peu loin ».

Il est temps de passer aux choses sérieuses. Le baptême de la ligne va commencer. Germaine est d'humeur facétieuse : «... Cette fois je pense que c'est ma tête qui prendra... » écrit-elle. «... Et voici que s'avance venant de la queue de l'appareil la Cour des Domaines Equatoriaux. Le protonotaire sous les traits de notre hôtesse enturbannée de serviette éponge. Le grand Maître en la personne de l'officier de bord, mitré, des grandes moustaches au charbon, sur les épaules une couverture fixée par une épingle anglaise. En mains un sceptre fait d'un manche à balai surmonté de deux fourchettes dos à dos et un blaireau respectable – Le fourrier porteur d'une salière et de la bouilloire électrique en guise d'aiguière. La cérémonie va se dérouler contre la cabine de pilotage, en dessous du fameux transparent, nous sommes aux premières loges – un passager, puis mon mari, puis moi et tous les autres à tour de rôle, s'agenouillent dans l'allée centrale. Le Grand Maître le signe de son bâton, lui pique la poitrine de ses fourchettes, lui asperge la tête avec son blaireau goupillon en marmottant "*baptismus lignus equatorius*", il lui saupoudre généreusement la langue avec du sel – Le protonotaire lui marque le front de ses lèvres ultra-purpurines (pour les femmes c'est le Grand Maître qui imprime sa super moustache) et lui décerne son diplôme. Tout le monde s'amuse, les appareils sont braqués, c'est la détente chèrement méritée ». Chacun reçoit un superbe diplôme en souvenir de ce grand moment de détente arrosé au champagne.

L'avion se pose à Dar-es-Salam en Tanzanie. Il est 9h45. Cela fait deux jours qu'ils ont quitté Paris. Escale courte mais spartiate. Un hangar « genre paillote » les attend. « Des couvertures sont étendues à terre pour ceux qui veulent s'asseoir, en particulier pour les enfants, les autres contemplant les cocotiers et les chèvres qui broutent une herbe maigre ». Départ pour Tananarive. La côte apparaît. Est-ce la conséquence de la lassitude et de la fatigue accumulée ou l'angoisse de ce qu'elle va bientôt découvrir à La Réunion où elle devra séjourner plusieurs années, toujours est-il que Germaine n'apprécie pas ces nouveaux paysages : « La côte malgache apparaît, jaune, marécageuse, laide, de larges flaques verdâtres – une vomissure du ciel, un paysage lunaire mais vert jaune, se déroule fantastique et peu réconfortant ; il semble que pas une âme habite ces lieux étranges. Belles campagnes de France où êtes-vous ? De ci, de là, on aperçoit des rizières et des espèces de cercles qui contiennent on ne sait quoi, des habitations peut-être. Et cela continue, monotone et nous laisse à penser... ». Et si La Réunion ressemblait à ça ? En avance sur l'horaire, le pilote les gratifie d'un survol de Tananarive avant de revenir se poser à l'aéroport situé à 60 km de la capitale à 15h45. Une foule de curieux venus admirer le bel oiseau de France se presse autour d'eux : « Pendant une heure et demie nous

sommes des objets de curiosité ». C'est dans cette ambiance un peu oppressante qu'il faut attendre les deux autocars qui les conduiront à l'hôtel où ils passeront la nuit. Le trajet dans des tourbillons de poussière ocrée sera pimenté par la panne de leur autocar. Ils seront heureusement pris en charge par le second. Un gîte sans charme les attend pour une très courte nuit. Réveil à 2h15.

« Départ heureux, navigation excellente, nous approchons de notre futur séjour, non pas sans quelques ??? Terre. Nos cœurs battent, mon mari s'agite et me crie "il y a des cultures". De hautes, très hautes montagnes viennent à nous quelques minutes après l'atterrissage – Avec une réelle émotion les "Grands Navigateurs" foulent le sol qui désormais sera le leur – Nous prenons congé de l'équipage, jetons un regard reconnaissant au grand beau navire qui nous a heureusement conduits au port... ». L'accueil est chaleureux. « Nous regardons largement autour de nous – c'est beau ». Germaine et son mari sont rassurés : « Cette terre qui semble bénie des Dieux nous donne une excellente impression première. La meilleure et de beaucoup que nous ayons eue jusqu'à ce jour des nombreux pays habités ou traversés par nous. Nous espérons ne pas être déçus par le deuxième rabord. Eh, bien non, pas de déception, la nature est très belle, la terre fertile, le climat incomparable... les gens aimables d'une exquise politesse ; parlant le créole qui est un dialecte français pour la population indigène. Un français châtié et pur, pour les chauffeurs, les employés et toutes les personnes d'une situation sociale. Nous nous sentons ici chez nous, dans une très vieille province de France ».

Le couple s'installe au Gol, non pas dans le château de Desforges-Boucher détruit à la fin du XIX^e siècle, mais dans la maison dite Chabrier, du nom d'un ancien propriétaire des lieux, qui se trouvait derrière la sucrerie et qui servait de logement de fonction au Directeur. Madame Meslières y découvre sa nouvelle demeure, sa nombreuse domesticité, la luxuriance du jardin et des paysages alentour. Elle nous donne un aperçu du ressenti des métropolitains arrivant sur l'île pour un séjour professionnel durant lequel ils feront société et se mêleront peu à la population créole. Mais ceci est une autre histoire...

Le *Skymaster* de Germaine Meslières, n'assurait encore qu'une seule rotation d'une quarantaine de passagers par semaine vers La Réunion. Mais la demande va s'accroître rapidement. Dès 1950, Air France met en service le Lockheed Constellation qui transporte 52 passagers et assure trois rotations hebdomadaires en à peine plus de 24h00. Hélas, il doit encore s'arrêter à Madagascar faute d'infrastructure adaptée à La Réunion. On construit à la hâte une piste capable de le recevoir et une aérogare. Dès avril 1956, le Super Constellation le remplace. Un avion de légende lui aussi, capable de transporter 100 passagers à 500 km/h et capable de franchir 8000 km d'un seul coup d'ailes. L'aéroport de Gillot doit maintenant faire face à un flux de 10 000 passagers annuels dans chaque sens, au moins autant sinon plus que les compagnies maritimes toutes ensemble. Les *Messageries Maritimes* se

retireront de la compétition en 1970.

Le vol de Germaine Meslières, une pionnière à sa façon, aura marqué l'histoire des transports vers notre île. Aujourd'hui, ce ne sont plus 20 000 passagers qui arrivent ou qui quittent la Réunion chaque année mais plus de 2 millions, en majorité des Réunionnais, soit une multiplication par 100 en 70 ans. Comme partout ailleurs, l'avion a définitivement gagné la partie et désenclavé La Réunion en la reliant au reste du monde, participant de façon importante à son développement économique, social et culturel.