
UN COIN DE PARADIS
Vacances et tourisme en Nouvelle-Calédonie
ATLAS
PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS
PASSAGE
CARTE ROUTIÈRE ET TOURISTIQUE
NOUVELLE-CALÉDONIE
NOUVELLE-CALÉDONIE ET DÉPENDANCES
22F
NOUMEA
VILLE DE NOUMEA


PLAGE
1000

UN COIN DE PARADIS

VACANCES ET TOURISME EN NOUVELLE-CALÉDONIE

VILLE DE NOUMEA

©2017 Musée de la Ville de Nouméa
Écriture : Jean-Christophe Gay
Conception et suivi éditorial : Véronique Defrance,
Jean-Christophe Gay, Yves Jacquier

Conception graphique : Ylang Ylang Communication
Corrections : Claudine Bousquet, Linda Talbi
Relecture : Max Shekleton
Dessins : Patrick Berger
Impression : Footprint Pacifique

Dépôt légal – Septembre 2017
ISBN : 978-2-9560540-1-6 9782956054016
Tous droits de reproduction, de traduction et
d'adaptation, même partielles, réservés à l'auteur
pour tous pays.

SOMMAIRE



Mot du maire 5

Introduction 7

Chapitre 01

LA NOUVELLE-CALÉDONIE
DANS L'HISTOIRE MONDIALE DU TOURISME 8

Nouméa, la mal-aimée des écrivains-voyageurs
des années 1930 par Christiane Terrier 22

Chapitre 02

DES LONGUES TRAVERSÉES
À LA CROISIÈRE DE MASSE 40

Chapitre 03

QUAND L'AVION ENTRE EN SCÈNE 62

Chapitre 04

L'AUTOMOBILE À LA CONQUÊTE
DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE 84

Chapitre 05

VACANCES EN NOUVELLE-CALÉDONIE 98

Que ramenait-on de Nouvelle-Calédonie ?
Histoire des souvenirs, curios et collections,
du contact européen à nos jours
par Louis Lagarde 116

Chapitre 06

LES CALÉDONIENS EN VACANCES 126

Conclusion 156

Bibliographie 160

MOT DU MAIRE



Brochure Qantas, *1960, coll. Louis-Georges Viale*

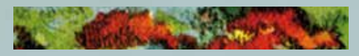


Les touristes, sous le charme du Pacifique et de nos cultures authentiques, sont essentiels pour l'économie néo-calédonienne.

À NOUMÉA, lorsque les collines de la ville se parent du rouge des fleurs de flamboyant, c'est l'annonce des grandes vacances. En fonction des affinités et des liens familiaux, ce sera la brousse ou les îles, ou encore des destinations plus lointaines comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou la Métropole. Pour ceux qui restent, la ville offre un large panel de divertissements et de distractions balnéaires afin de donner à nos jeunes de merveilleux souvenirs de vacances.

La Nouvelle-Calédonie est devenue, depuis cinquante ans, synonyme de rêve et d'escale paradisiaque. Nouméa, ville tropicale riche d'un patrimoine tant bâti que botanique, en est la vitrine. Pourvue d'hôtels de standing et de plages « sportives » elle est même, désormais, le premier port de croisière de la France d'outre-mer et le deuxième de France. Les touristes viennent y chercher le charme du Pacifique qui mêle ici culture française et authenticité du monde kanak.

Voici donc l'histoire, certes non exhaustive tant les facettes sont nombreuses, de l'aventure du tourisme néo-calédonien au prisme du tourisme dans le Pacifique et de l'évolution des moyens de transport. Aventure faite d'espoir, de périodes intenses, mais aussi de doute et de périodes d'attente. Aujourd'hui, encore plus qu'hier, l'activité touristique constitue un secteur essentiel de notre économie. Elle permet, en effet, d'offrir des emplois à notre jeunesse, mais également de faire rayonner — et mieux connaître — la Nouvelle-Calédonie à travers le monde.



L'année 2017 a été proclamée par les Nations unies « *Année internationale du tourisme durable pour le développement* », afin de « *favoriser la compréhension entre tous les peuples, de faire mieux connaître le riche héritage des différentes civilisations et de faire davantage apprécier les valeurs inhérentes aux différentes cultures, contribuant ainsi à renforcer la paix dans le monde* ».

La Nouvelle-Calédonie, située au cœur du Pacifique Sud, riche d'une exceptionnelle biodiversité, avec les parties remarquables de son lagon inscrites au patrimoine mondial de l'Unesco, demeure pour les Néo-Calédoniens comme pour les touristes venus du monde entier un coin de paradis.

Sonia Lagarde
Députée-Maire de Nouméa

INTRODUCTION

SOUS LE GOALTAR, LA PLAGE !

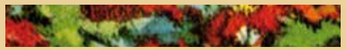


PARMI LES SLOGANS DE MAI 68, « Sous les pavés, la plage ! » est un des plus célèbres et des plus évocateurs du désir de liberté d'une jeunesse qui se révolta au cœur de la France gaullienne. Un an plus tard, les salariés français bénéficiaient d'une quatrième semaine de congés payés. Cette aspiration pour l'Ailleurs, l'exotique, le lumineux, le chaud, le sensuel, ce sont les vacances qui permettent de le vivre. Nous sommes nombreux aujourd'hui à rêver d'un coin de paradis, à attendre impatiemment nos congés, un acquis social que personne ne songe à supprimer mais qui est récent en Nouvelle-Calédonie, où le bagne a longtemps servi de « modèle » en matière de conditions de travail, sans que des syndicats puissent émerger eu égard aux statuts de cette main-d'œuvre exploitée. Dans un tel contexte, on y comprend le retard du mouvement ouvrier et des lois sociales par rapport à l'Europe ou à la Nouvelle-Zélande, car il faut attendre 1952 et le Code du travail de la France d'outre-mer pour que les avancées sociales du Front populaire arrivent partiellement en Nouvelle-Calédonie, quand, en Nouvelle-Zélande, la semaine de 40 heures de travail remonte à 1935 et la sécurité sociale généralisée à 1939. Quant aux congés payés, ils remontent dans ce pays à 1944, avec l'*Annual Holidays Act* qui accorde deux semaines par an. Les grandes grèves de 1955-1956, en Nouvelle-Calédonie, visent à ce que soit enfin appliqué ce Code, avec des jours de repos, les congés payés, la semaine de 40 heures, l'autorisation générale des syndicats, les allocations familiales…

Nous espérons que ce livre vous donnera du bon temps et vous déculpabilisera d'en reprendre.

Au-delà des souvenirs de famille, des voyages lointains ou des paysages enchanteurs que ce livre propose, c'est l'histoire sociale d'un territoire qui apparaît en filigrane, la libération des corps, la recréation de soi et le passage d'une société coloniale, répressive, ségrégationniste, ultra-inégalitaire, à une société s'ouvrant progressivement sur le monde et les autres, dans laquelle tourisme et loisirs se démocratisent. C'est aussi la relation d'une population à son territoire qui est mise en relief ; avec la lente émergence d'une mémoire et d'un patrimoine communs. Loin d'être une « vacance » creuse et stérile, les vacances font de chacun de nous bien autre chose qu'un rouage productif de la société.

Ce livre est aussi le récit des technologies de la mobilité qui ont fait du voyage un loisir, du bateau à l'avion ou à l'automobile. On y découvre les interactions entretenues par les transports et le tourisme, et sous le coaltar des routes calédoniennes, des quais ou des pistes d'aviation se cachent les joies de la villégiature, des vacances, de la visite et de la découverte. Ainsi voit-on s'ouvrir des lieux et un territoire. Cette mise en tourisme est à la fois « internationale », avec l'arrivée de visiteurs étrangers ou français, métropolitains ou ultramarins, et interne.



La première est relativement bien connue car mesurée par les services statistiques, en l'occurrence l'Isee. Elle est récente en Nouvelle-Calédonie et stagne à une centaine de milliers de touristes annuels depuis une vingtaine d'années, mais n'oublions pas les croisiéristes, toujours plus nombreux. La seconde est mal connue. Parent pauvre des analyses, le tourisme interne, intérieur, domestique… est complexe à appréhender, mais il est fondamental pour comprendre la société néo-calédonienne, dans sa diversité et sa dynamique. En d'autres termes, le tourisme est une autre manière de comprendre le « rééquilibrage ».

Nous vous invitons à parcourir tout à loisir cet ouvrage comme vous visiteriez une ville, en flânant au gré de vos désirs, sans la moindre contrainte, car nous l'avons conçu comme un éloge de la paresse, du repos et du bonheur. Nous espérons que ce livre vous donnera du bon temps et vous déculpabilisera d'en reprendre.

Extrait du plan de Nouméa de Jean-Pierre Orman, *1970, coll. Max Shekleton*

LA NOUVELLE-CALÉDONIE

DANS L'HISTOIRE MONDIALE DU TOURISME

À l'île des Pins, *1968, coll.* Sud Pacific

Chapitre 01

À L'ORIGINE DU TOURISME

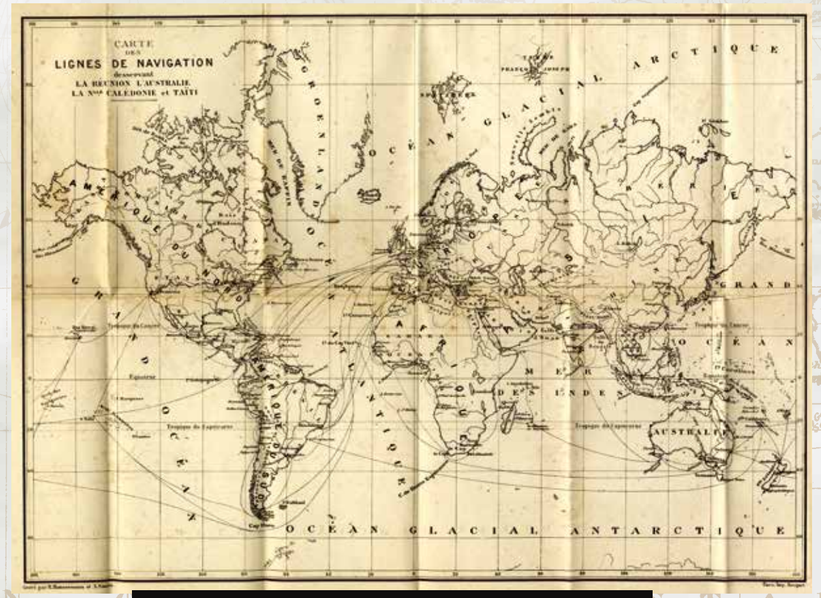
SI CERTAINES PRATIQUES touristiques ont des origines anciennes, comme la villégiature très appréciée des Romains en Campanie (Italie), et qu'à l'évidence, durant l'Antiquité, une élite cultivée, romaine et grecque, a recherché le dépaysement et le voyage, le tourisme, tel que nous l'entendons aujourd'hui, est né à un moment précis, le XVIIIe siècle, dans un lieu précis, l'Angleterre. Il a été préparé par le Grand Tour, l'ancêtre le plus direct du tourisme contemporain, un long voyage de découverte et de formation à travers les villes européennes qu'effectuaient à la fin de leurs études les jeunes gens fortunés et bien nés. Il connaît son apogée au XVIIIe siècle, avant de décliner rapidement et de disparaître.



Le loisir se substitue graduellement aux motivations formatrices centrées sur les humanités classiques, à l'origine de l'émergence d'une véritable culture du déplacement en Angleterre. Les jeunes Anglais du Grand Tour, accompagnés de leur tuteur, qui sillonnent, pendant parfois deux ou trois ans, la France, la Suisse, l'Allemagne et les Provinces-Unies, en route vers l'Italie, sont remplacés par des hommes et des femmes plus âgés ou par des familles à la recherche de repos.

Le voyage, souvent non accompagné, n'est plus un rite initiatique et un pèlerinage culturel vers les sources de l'Antiquité, prioritairement Rome. Il devient plus court et l'itinérance fait place à la villégiature hivernale, loin des frimas londoniens. À l'instar du sport, le tourisme a été permis par la révolution industrielle, l'apparition du temps libre et l'élévation du pouvoir d'achat. Depuis ce moment et jusqu'à aujourd'hui, il n'a cessé de toucher de nouveaux territoires.

L'émergence d'une culture du déplacement en Angleterre



Carte de navigation du guide agenda de Charles Lemire, *1884, coll. Michel Soulard*

QUAND LES ÎLES DU PACIFIQUE N'ÉTAIENT PAS ENCORE TOURISTIQUES

L'ANGLETERRE A ÉTÉ le premier territoire concerné par la multiplication des stations thermales puis balnéaires. L'engouement pour le thermalisme à partir du XVIIIe siècle parsème l'Europe de stations thermales. En dehors de l'Europe, seul le nord-est des États-Unis est affecté par le tourisme à la fin du XVIIIe siècle. Les élites étatsuniennes singent la *gentry* anglaise en fréquentant une poignée de stations thermales très sommaires. La diffusion se fait plus lentement pour les stations balnéaires. Le choléra et la fièvre jaune poussent nombre de citadins à quitter leur domicile en été et à « changer d'air » dans les montagnes environnantes.

À partir des années 1830-1840, nous constatons une accélération de la diffusion du tourisme, par la création de lieux touristiques nombreux. En Europe, les familles régnantes projettent la vie de cour sur leurs propres littoraux. La riviera de Crimée est découverte dès 1810-1820 par l'élite russe. Les Habsbourg d'Autriche jouissent de leurs littoraux dalmate et istrien dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Opatija (Croatie) devient alors un lieu touristique fameux. Ainsi apparaît une première densification de la trame des lieux touristiques en Europe, de même que dans l'est des États-Unis sous l'impulsion des élites.



Le territoire touristique s'étire le long des réseaux de la colonisation



Un des premiers lieux touristiques balnéaires d'Australie : la plage de Glenelg, *coll. privée*

Simultanément, le territoire touristique s'étire, principalement le long des réseaux de la colonisation. Car c'est elle qui est le plus puissant moteur de cette diffusion. Lorsque des Occidentaux, au XIXe siècle ou dans la première moitié du XXe siècle, s'installent loin de leur pays d'origine, ils développent des pratiques touristiques calquées sur celles d'Europe. Ce mimétisme culturel des colons, des expatriés et des élites déracinées est un puissant moteur de cette première mondialisation du tourisme.

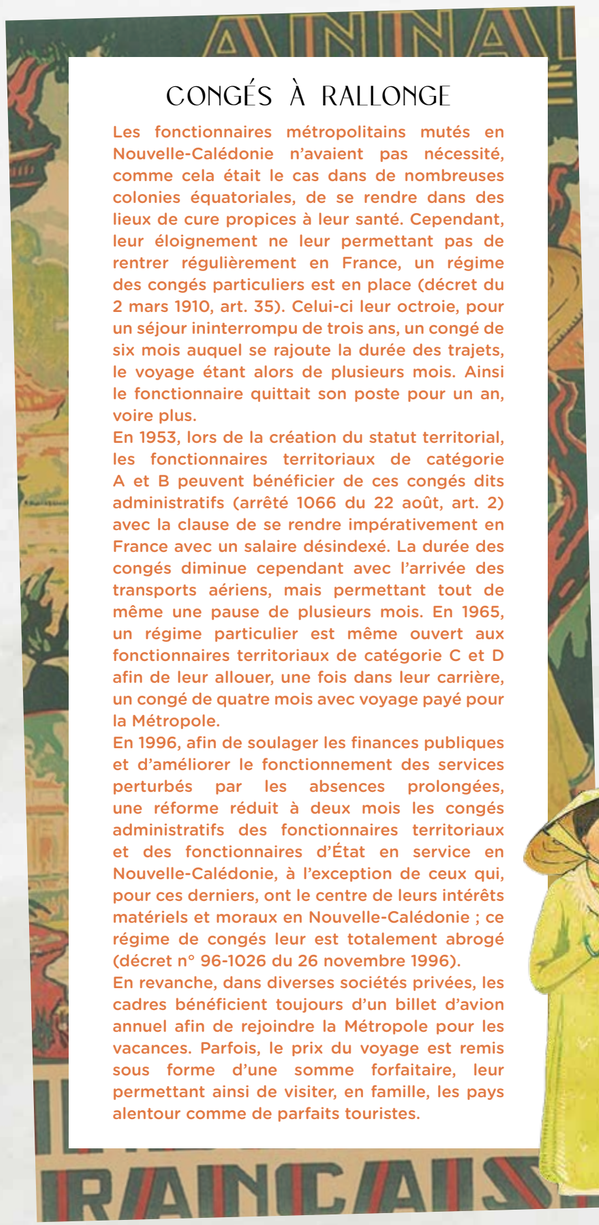
Sur la route des Indes, l'Égypte constitue un important jalon dans cette diffusion. Dès les années 1820-1830, des Britanniques en famille font escale à Alexandrie pour visiter les pyramides ou faire un pèlerinage en Terre sainte, avant de rembarquer à Suez, empruntant ainsi l'*Overland Route*. Mais l'attrait de l'Égypte est tel, suite aux découvertes archéologiques et aux séjours de nombreux artistes, que ce tourisme d'étape est progressivement dépassé par un tourisme de destination, que va exploiter le voyagiste Thomas Cook en mettant en place, en 1869, des croisières sur le Nil.

Le tourisme est une des facettes de l'européanisation du monde à l'œuvre à ce moment-là. Il se répand rapidement dans les colonies britanniques, où les pratiques sont, au départ, calquées sur celles de la mère patrie, et dans les lieux de colonisation européenne. Les premiers Britanniques s'installent en Australie en 1788. La croissance de la population d'origine européenne explique la formation, à partir du milieu du XIXe siècle, des premiers lieux touristiques balnéaires proches des villes principales, toutes littorales : Glenelg pour Adélaïde ; Manly pour Sydney ; St Kilda, Sorrento ou Queenscliff pour Melbourne ; Rottnest Island pour Perth ; Southport et Coolangatta pour Brisbane, un processus que l'on retrouve au Cap (Afrique du Sud) avec la formation de la localité balnéaire de Muizenberg dans les années 1880. Comme en Inde (cf. infra), ces Britanniques prennent la direction des montagnes en été. Près de Sydney, les Blue Mountains sont privilégiées à partir des années 1870. C'est aussi au même moment que le tourisme gagne la Nouvelle-Zélande.



LA VILLÉGIATURE DANS LES COLONIES

EN ASIE-PACIFIQUE



CONGÉS À RALLONGE

Les fonctionnaires métropolitains mutés en Nouvelle-Calédonie n'avaient pas nécessité, comme cela était le cas dans de nombreuses colonies équatoriales, de se rendre dans des lieux de cure propices à leur santé. Cependant, leur éloignement ne leur permettant pas de rentrer régulièrement en France, un régime des congés particuliers est en place (décret du 2 mars 1910, art. 35). Celui-ci leur octroie, pour un séjour ininterrompu de trois ans, un congé de six mois auquel se rajoute la durée des trajets, le voyage étant alors de plusieurs mois. Ainsi le fonctionnaire quittait son poste pour un an, voire plus.

En 1953, lors de la création du statut territorial, les fonctionnaires territoriaux de catégorie A et B peuvent bénéficier de ces congés dits administratifs (arrêté 1066 du 22 août, art. 2) avec la clause de se rendre impérativement en France avec un salaire désindexé. La durée des congés diminue cependant avec l'arrivée des transports aériens, mais permettant tout de même une pause de plusieurs mois. En 1965, un régime particulier est même ouvert aux fonctionnaires territoriaux de catégorie C et D afin de leur allouer, une fois dans leur carrière, un congé de quatre mois avec voyage payé pour la Métropole.

En 1996, afin de soulager les finances publiques et d'améliorer le fonctionnement des services perturbés par les absences prolongées, une réforme réduit à deux mois les congés administratifs des fonctionnaires territoriaux et des fonctionnaires d'État en service en Nouvelle-Calédonie, à l'exception de ceux qui, pour ces derniers, ont le centre de leurs intérêts matériels et moraux en Nouvelle-Calédonie ; ce régime de congés leur est totalement abrogé (décret n° 96-1026 du 26 novembre 1996).

En revanche, dans diverses sociétés privées, les cadres bénéficient toujours d'un billet d'avion annuel afin de rejoindre la Métropole pour les vacances. Parfois, le prix du voyage est remis sous forme d'une somme forfaitaire, leur permettant ainsi de visiter, en famille, les pays alentour comme de parfaits touristes.



Coll. Pierre Grézard

PEU ADAPTÉS à la chaleur humide des tropiques, jugée à cette époque-là particulièrement néfaste et dévastatrice, des dizaines de milliers de colons européens avec leur famille vont faire de même en cherchant refuge, au moment de la mousson, dans des lieux de préférence au-dessus de 2 000 m pour être préservés de la chaleur et du paludisme. Cette quête des hauteurs sous les tropiques conduit les Britanniques à développer aux Indes les *hill stations* dès les années 1820, à la suite de la grande épidémie de choléra de 1817 à 1821. À la fin du XIXe siècle, au moment de leur apogée, il y en a 80 environ. À partir de 1864, c'est l'administration et la conduite des affaires impériales qui migrent vers ces lieux durant la mousson, ce que Gandhi stigmatisa en parlant de gouvernement travaillant du 500e étage, suivant en cela les Néerlandais qui, en 1808, avaient partiellement délocalisé l'administration coloniale de Batavia à Buitenzorg (aujourd'hui Bogor) pour ensuite multiplier les *hill stations* sur Java. C'est toutefois Simla (2 200 m d'altitude), sur les contreforts himalayens, capitale d'été du *British Raj*, qui est considérée comme le modèle de celles-ci. En Malaisie, les Britanniques établissent des *hill stations*, telles Penang Hill, la plus ancienne, Gunung Kledang, Treacher's Hill, Maxwell's Hill ou Cameron Highlands, à 200 km au nord de Kuala Lumpur. Un golf est créé en 1889 à Nuwara Eliya (1 900 m d'altitude), à Ceylan (Sri Lanka). Dans la colonie britannique du Cap, le plateau semi-aride du Karoo semble particulièrement adapté. Matjiesfontein, sur l'axe Le Cap-Bloemfontein, prend son essor dans les années 1880.

Allemands, Français et Étatsuniens en font de même dans leurs colonies. À peine installés aux Philippines, les Étatsuniens font de Baguio (1 500 m d'altitude), en 1903, une localité du nord de Luçon, la capitale d'été du gouvernement colonial et une des *hill stations* les plus réputées d'Asie, devenue une ville prospère aujourd'hui.



Quant aux colons français, ils imitent les Britanniques en y greffant le modèle de la cure thermale quand ils le peuvent. En Indochine, c'est le modèle de Simla qui prévaut : en 1900, le gouverneur général Doumer choisit Dalat à 1 500 m d'altitude. Mais Dalat comme Bokor (Cambodge) n'eurent pas le succès de Simla ou de Darjeeling. Ifrane (1 600 m d'altitude) au Maroc est aussi développée sur ce principe à partir de 1929, tout comme Dalaba, à 1 100 m d'altitude, dans le Fouta-Djalon (Guinée), dont certains espéraient qu'elle devienne la capitale d'été de l'Afrique occidentale française. Le thermalisme et le climatisme coloniaux français apparaissent à Dolé-les-Bains (Guadeloupe) dans les années 1820, la décennie suivante à la Réunion avec Hell-Bourg. À Madagascar, colons et militaires développent Antsirabe, station thermale et climatique à 1 500 m d'altitude et à 170 km d'Antananarivo, considérée comme la Vichy de l'océan Indien. Des stations balnéaires offrent une alternative aux stations d'altitude et apportent également un changement d'air, tels Dô Son ou Kep-sur-Mer, lieux de villégiature balnéaire en Indochine.

LA NAISSANCE DU TOURISME DANS

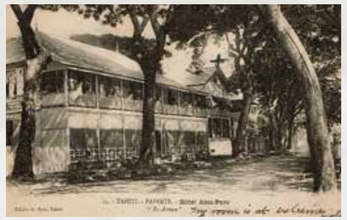
LES ÎLES TROPICALES

ET EN OCÉANIE



DANS L'HISTOIRE de la diffusion du tourisme à travers notre planète – à partir du foyer anglais, au milieu du XVIIIe siècle, jusqu'à l'Antarctique aujourd'hui –, les premiers touristes ne sont arrivés que tardivement dans les îles tropicales. Les premières à être affectées par cette activité, dans la seconde moitié du XIXe siècle, sont les Bahamas, par leur proximité à la Floride. Dès les années 1850, le gouvernement colonial se soucie de l'accueil des visiteurs pouvant arriver par bateaux à vapeur.

Henry Flagler, l'homme d'affaires à l'origine du développement du tourisme à Miami et sur son littoral, investit avec la construction du *Colonial Hotel* en 1900. Nassau devient un lieu de villégiature hivernale.



Hôtels tahitiens des années 1910, *coll. Max Shekleton*



Le Royal Hawaiian Hotel, *coll. Max Shekleton*

Dans l'océan Pacifique, l'archipel hawaïen joue le rôle d'éclaireur. Le *Royal Hawaiian Hotel* est le premier hôtel de luxe du Pacifique : ouvert en 1872 et situé à Honolulu, il propose à ses hôtes de visiter Waikiki, pittoresque par sa grande cocoteraie et ses *cottages* parsemant le rivage. À sept jours de bateau de la Californie, on ne recense que 2 040 touristes en 1886 dans l'archipel et si à la fin du siècle on rapproche Waikiki de Trouville ou de Brighton, la comparaison est plutôt osée. Cependant, l'annexion de ces îles aux États-Unis en 1898 favorise les investissements. Dans le reste du Grand Océan, le tourisme arrive plus tardivement. Il n'apparaît vraiment aux Fidji, en Polynésie française ou en Nouvelle-Calédonie que dans les premières décennies du XXe siècle. Au début des années 1930, on ne compte que 700 touristes par an à Tahiti.

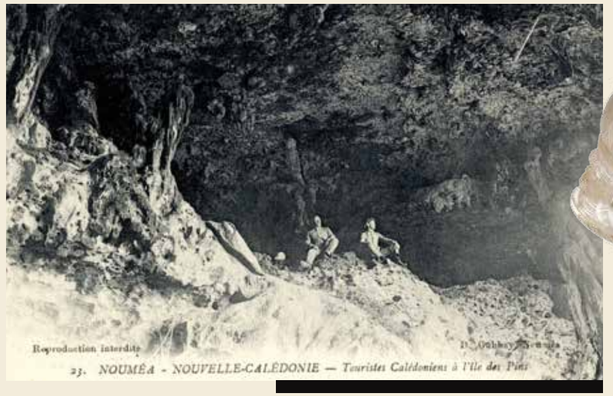


Tous les mois, deux paquebots, l'un venant de Sydney (Australie) et de Wellington (Nouvelle-Zélande) et l'autre de San Francisco (États-Unis), se rencontrent à Papeete et débarquent des visiteurs. Dans ces Établissements français de l'Océanie (EFO) est créé, en 1921, un Comité du tourisme océanien, suivi, en 1923, par la naissance du Tahiti Promotion Bureau, la même année qu'est créé le Suva Tourist Bureau aux Fidji. Il faut attendre les années 1920 pour qu'un premier hôtel soit ouvert à Tulagi (Salomon) et, dans les années 1930, les croisiéristes peuvent découvrir ces îles, confortablement installés dans les paquebots de la compagnie P&O.



IMPRESSIONS TOURISTIQUES

en Nouvelle-Calédonie au XIXe siècle



Coll. MDVN



Bien des explorateurs venus au XIXe siècle à la demande du gouvernement vont vanter les séjours dans une île sans paludisme ni chaleur intempestive. Parmi eux, Jules Garnier nous décrit un pays original dont il relate chaque étape dans son *Voyage à la Nouvelle-Calédonie, 1867-1868*, articles repris dans le journal *Le Tour du Monde*. De même, le docteur Jules Patouillet publie, en 1873, son *Voyage autour du monde, trois ans en Nouvelle-Calédonie*. Mais c'est à Charles Lemire, directeur des services télégraphiques calédoniens de 1874 à 1881, que nous devons le premier guide touristique de la Nouvelle-Calédonie, publié vers 1884.

Était-il possible, en 1884, trente ans après le séjour du « premier touriste » en Nouvelle-Calédonie, Louis Tardy de Montravel, d'acquérir un guide sur la jeune colonie avant d'y entreprendre un voyage depuis la France ? Oui ! Charles Lemire, qui avait séjourné dans l'île à partir de 1874 et l'avait littéralement arpentée pour préparer l'installation des lignes télégraphiques, venait de publier « Guide agenda Lemire », *De France en Australie, en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides*, Paris, Challamel.

Le guide, comme le laisse supposer son titre, concerne les lieux d'escale du navire, mais il fait la part belle à la Nouvelle-Calédonie, chère au cœur de l'auteur. À elle seule est consacrée environ la moitié du texte. Charles Lemire avait déjà écrit deux ouvrages majeurs sur la Nouvelle-Calédonie : *La Colonisation française en Nouvelle-Calédonie et dépendances...*, Paris/Nouméa, Challamel/Impr. du gouvernement, 1878, et *Voyage à pied en Nouvelle-Calédonie et description des Nouvelles-Hébrides*, Paris, Challamel, 1884.



« Guide agenda Lemire », *vers 1884, coll. Michel Soulard*

Le guide donne moins de détails, mais l'auteur, autant qu'il informe le voyageur, y exprime avec ferveur son vœu de voir la colonie se développer et par elle *« s'accroître la grandeur de la France et la prospérité de son commerce d'échanges »*.

Aujourd'hui, c'est avant tout l'aspect matériel du livre qui retient notre attention. Il a été conçu pour accompagner le voyageur en toutes circonstances : format « poche », solide couverture cartonnée. La troisième page de couverture protège, dans un compartiment en accordéon, deux précieuses cartes amovibles, l'une, des lignes de navigation dans le monde, l'autre, de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides. Sur le côté de cette même page, un étui cylindrique est destiné à maintenir un crayon pour assurer au livre sa fonction d'agenda. La moitié des trois cents pages sont en effet réservées à l'utilisateur qui va noter au jour le jour, dans des colonnes préparées, les positions (longitude et latitude), les températures et les distances parcourues ; qui va faire ses commentaires sur les lieux visités ; qui va inscrire ses activités sur l'agenda proprement dit où huit pages sont réservées à chacun des douze mois d'une année.

Voilà un guide moderne ! Deux paragraphes, au début, mettent le voyageur en face de la réalité : « dépenses du voyage » et « distances à parcourir ». Les cinq dernières pages ont servi à financer l'ouvrage : ce sont des publicités pour quinze hôtels ; pour des compagnies d'assurances ; pour des journaux dont *Le Néo-Calédonien* ; pour quelques rares commerces dont celui du photographe Allan Hughan. Ainsi les rubriques « Où se loger ? », « Où faire du "shopping" ? », « Comment s'informer ? » sont-elles assurées !

En cette décennie 1874-1884, personne ne pouvait avoir une connaissance aussi approfondie de la Nouvelle-Calédonie que Charles Lemire. Dans ce petit guide, il a mis toute la rigueur, tout le soin, toute la passion qui le caractérisent.

Michel Soulard

01

EN NOUVELLE-CALÉDONIE

PREMIÈRES VELLÉITÉS TOURISTIQUES



***Jardin de l'*Hôtel de la Gare,** *vers 1930, coll. MDVN*



***L'intérieur de l'*Hôtel de la Gare,** *vers 1910, album Fonbonne, coll. SANC*



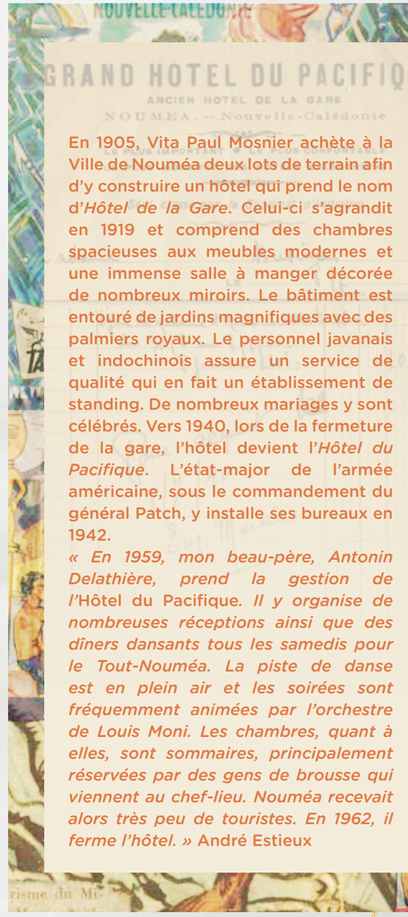
L'Hôtel de la Gare, *vers 1930, coll. MDVN*

EN JUILLET 1912, un syndicat d'initiative est créé à Nouméa par des personnalités locales. Dans un supplément au n° 34 de l'*Océanie française* (1917), si Marius Archambault indique que Nouméa est *« une ville promise à la villégiature »*, il note également que la ville n'est dotée que de *« quelques hôtels d'importance assez médiocre »* et qui réclament *« beaucoup d'améliorations »*. Il faut noter que la première demande de concession pour un terrain afin d'y construire un *« hôtel monumental »* remonte à 1894 et les institutions sont conscientes, dès cette époque-là, de l'intérêt financier d'accueillir des touristes étrangers. Une nouvelle demande, en 1913, émane du Syndicat d'initiatives de Nouvelle-Calédonie. Une partie de la réserve communale du mont Coffyn est réclamée. Le conseil municipal donne son accord de principe et établit même un projet de convention, mais le projet est ajourné à cause de la guerre et le projet de *Grand Hôtel du Mont-Coffyn* ne sera jamais réalisé. Le Syndicat d'initiatives focalise ses efforts sur l'*Hôtel de la Gare* pour en faire un véritable établissement pour touristes.

En 1928, le programme de développement de la Nouvelle-Calédonie du gouverneur Guyon met l'accent sur le tourisme et le développement de l'hôtellerie, à Nouméa et dans l'intérieur. L'objectif est d'inciter les touristes australiens débarquant à Nouméa à séjourner plusieurs semaines en Nouvelle-Calédonie afin de visiter la capitale et la brousse. Mais celle-ci est sous-équipée, comme en témoigne un article des années 1920 de *La France Australe* disant qu'*« il faut suspendre toute réclame, tout déclenchement de mouvement touristique faute d'hôtels suffisants en brousse. Un minimum de volonté collective est nécessaire, spécialement de la part des intéressés au mouvement touristique, des hôteliers de la brousse qui, malheureusement, semblent vouloir plutôt se dérober aux exigences de cette industrie, aux sollicitations du Syndicat d'initiatives...* » Cette situation ne trouvera pas de solution et empêchera la réussite du programme du gouverneur Guyon.

Notons que ce déséquilibre entre Nouméa et la brousse a perduré jusqu'à nos jours. En 1941, une nouvelle demande de la Société hôtelière française, qui regroupe la SLN, Ballande, la Banque de l'Indochine et des particuliers, est faite au conseil municipal pour une option d'achat du terrain de l'ancienne usine à gaz. Cet hôtel de 100 chambres permettrait d'accueillir la clientèle étrangère de la Pan Am. Le terrain n'est finalement pas retenu et l'option d'achat est levée. Un autre terrain est toutefois retenu à la pointe Chaleix, mais ce projet ne verra pas non plus le jour.





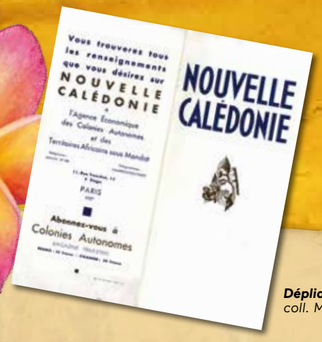
En 1905, Vita Paul Mosnier achète à la Ville de Nouméa deux lots de terrain afin d'y construire un hôtel qui prend le nom d'*Hôtel de la Gare*. Celui-ci s'agrandit en 1919 et comprend des chambres spacieuses aux meubles modernes et une immense salle à manger décorée de nombreux miroirs. Le bâtiment est entouré de jardins magnifiques avec des palmiers royaux. Le personnel javanais et indochinois assure un service de qualité qui en fait un établissement de standing. De nombreux mariages y sont célébrés. Vers 1940, lors de la fermeture de la gare, l'hôtel devient l'*Hôtel du Pacifique*. L'état-major de l'armée américaine, sous le commandement du général Patch, y installe ses bureaux en 1942.

« En 1959, mon beau-père, Antonin Delathière, prend la gestion de l'*Hôtel du Pacifique. *Il y organise de nombreuses réceptions ainsi que des dîners dansants tous les samedis pour le Tout-Nouméa. La piste de danse est en plein air et les soirées sont fréquemment animées par l'orchestre de Louis Moni. Les chambres, quant à elles, sont sommaires, principalement réservées par des gens de brousse qui viennent au chef-lieu. Nouméa recevait alors très peu de touristes. En 1962, il ferme l'hôtel. » André Estieux

Du Syndicat d'initiatives...



Le Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie et dépendances est créé en juillet 1912 afin de favoriser le développement du tourisme et de la villégiature sur la Grande Terre, les îles Loyauté et l'archipel des Nouvelles-Hébrides. La guerre met un frein à son développement.



Dépliant de 1935, *coll. Max Shekleton*



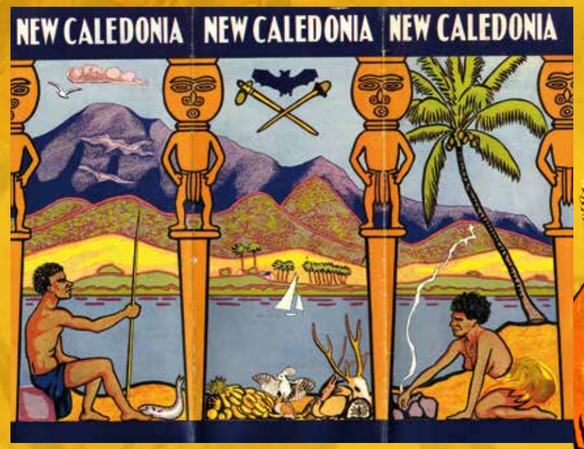
Dépliant du Syndicat d'initiatives, *1920, coll. Max Shekleton*

Le Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie édite, dans les années 1920, un dépliant, puis, en 1933, une brochure en anglais rédigée par Carlo Léoni. Cette dernière, illustrée d'une dizaine de photographies, présente l'intérêt touristique du Caillou et les commodités mises à disposition.

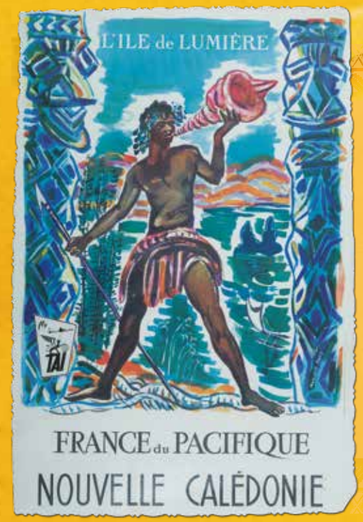
Le tourisme – les excursions – la chasse

« La Nouvelle-Calédonie est un admirable pays de tourisme ; les beautés naturelles qu'elle propose aux voyageurs sont innombrables : Hienghène et ses calcaires sculptés du bord de mer, hauts de 80 mètres, Ouarème et ses rochers admirablement taillés, la vallée du Diahot, Tao et ses chutes d'eau, la curieuse plaine des lacs, les admirables baies de Prony et du Mont-Dore, Poya et ses rochers, Koumac et ses grottes, Ciu et ses cascades, etc. Et le charme n'est pas moins grand aux îles Loyauté et à l'île des Pins, aux plages admirables que frange une végétation éternellement verte et dont les arbres, pins colonnaires si droits, si hiératiques que le naturaliste Forster, compagnon de Cook, les prit pour des colonnes de basalte. À noter l'absence des grands et des petits animaux dangereux ; par contre, le cerf abonde et, avec lui, des porcs, des chèvres, réfugiés dans les chaînes de l'intérieur et devenus sauvages. Nul ne peut chasser sans permis. »

Extrait du dépliant sur la Nouvelle-Calédonie réalisé par l'Agence Économique des Colonies Autonomes et des Territoires Africains sous Mandat, 1935, Paris.



Brochure de 1933, *coll. Max Shekleton*



Affiche du centenaire, *1953, coll. MDVN*

En 1953, le Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie connaît un réel renouveau avec l'organisation des nombreuses manifestations qui, à Nouméa comme en Métropole, ont eu lieu pour les fêtes du centenaire de la prise de possession. Ces dernières ont contribué à rappeler l'existence de ce territoire éloigné, trop peu connu des touristes. Cette même année, le Syndicat d'initiatives fusionne avec le Touring Club de Nouvelle-Calédonie pour devenir l'ESSI (*JONC* du 6/7/1953) qui a pour mission de favoriser les investissements hôteliers et de coordonner le développement de l'artisanat et des sites culturels (musée, aquarium...).

L'équipe de l'ESSI en 1960, *de gauche à droite : Charles Vacher, René Drain, Bernard Brou, Jean Buisson, Pierre Déméné, Paul Revercé, coll. Max Shekleton*



En 1955, le conseil municipal met à la disposition de l'ESSI une parcelle au square Olry pour la construction d'un local. Elle y demeure jusqu'en 1978, date à laquelle elle s'installe dans l'ancienne mairie. Le bâtiment du square Olry devient alors une boutique. C'est l'ESSI qui gère les élections des Miss Nouvelle-Calédonie, nos ambassadrices de charme.
Actuellement, l'Office de tourisme est établi au cœur de Nouméa, et il est chargé de l'accueil au sein de la capitale, mais rayonne également grâce aux huit points « I » installés dans les trois provinces. Suite à une convention signée en 2008 avec les GIE Tourisme Province Nord et Destination Îles Loyauté, l'Office de tourisme fait la promotion de l'ensemble de l'archipel.



Miss Fidji et Huguette Aubry, Miss Nouvelle-Calédonie, *1959, coll. Max Shekleton*



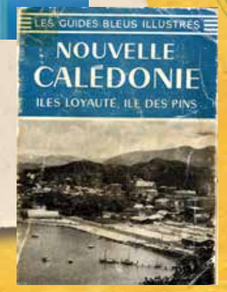
Guide officiel de Nouvelle-Calédonie, *1959, coll. Yves Jacquier*

Ce guide officiel, en français, est réalisé en 1959 par le Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie. La majeure partie des quatre-vingt-quatre pages a été rédigée par Édouard Mercier, comprenant l'histoire de l'archipel, les circuits pour le découvrir, des publicités, des cartes et des renseignements pratiques.



Succédant aux « Guides de voyage Joanne » publiés par la maison Hachette dès 1855, la collection des « Guides Bleus » débute en 1916 sous la direction de Marcel Monmarché. C'est sous le nom de cette collection qu'un guide de Nouvelle-Calédonie est publié en 1964. Rédigé par Georges Kling, l'ouvrage, de 218 pages, est largement illustré. Un nouveau guide est édité en 2005, dans la collection « Guides Bleus Évasion ».

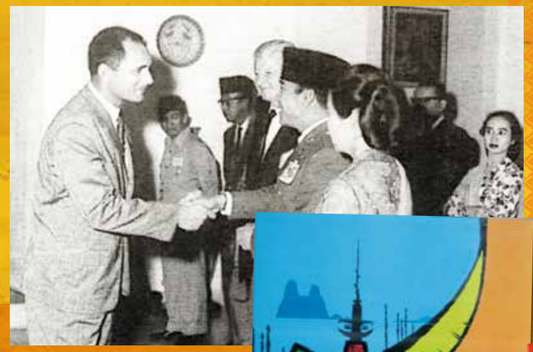




… à l'Office de tourisme



Le Conseil général de la Nouvelle-Calédonie adopte, le 17 juin 1955, la création et les statuts de l'Office de tourisme de la Nouvelle-Calédonie. Sa mission est principalement d'assurer la promotion de la Nouvelle-Calédonie en Australie et en Nouvelle-Zélande. Marcel Coursin en est le premier président, assisté de Albert Rapadzi, directeur de la SLN. Louis Eschembrenner le dirige de 1956 à 1966. Il sera remplacé, successivement, par Bruno Tabuteau, Michel Doppler (1969 à 1989), Jean-Claude Briault et Jean-Michel Foutrein. D'association privée, l'Office de tourisme devient, en 1964, un établissement public territorial doté d'une autonomie financière.



Louis Eschembrenner à la conférence PATA en Indonésie, *1958, coll. Louis Eschembrenner*

« La conférence PATA (Pacific Area Travel Association) réunit tous les ans les territoires Asie-Pacifique ainsi que les compagnies aériennes et maritimes afin de faire le point sur l'évolution et les résultats de chaque organisme touristique des différents pays de la région. J'étais toujours un peu dévisagé lors des premières réunions, la Nouvelle-Calédonie étant inconnue pour beaucoup. Tahiti, qui était représentée par une collègue, n'avait pas ce même problème. Mais quand la réunion eut lieu en Indonésie, j'ai eu l'honneur de serrer la main du président Soekarno, celui-ci était parfaitement au fait que cinq mille de ses compatriotes habitaient dans le territoire. La PATA éditait chaque mois un magazine qui relatait les travaux de chacun. Il y avait alors une symbiose très positive entre nous. » Louis Eschembrenner



Affiche de l'Office de tourisme, *1966, coll. MDVN*



« S'il y a eu la promotion de "Nouvelle-Calédonie, l'île de lumière" en 1953, lors des fêtes du centenaire, j'ai proposé par la suite le slogan "Nouvelle-Calédonie, île de l'éternel printemps". Cela faisait écho à celui de Singapour, "le pays de l'été éternel". »

Louis Eschembrenner

1966, coll. Max Shekleton

« De 1956 à 1966, j'ai cru dans le tourisme et ai fait largement la promotion du Caillou. Mais je demeure d'accord avec ce que me disait un collègue américain : "Le tourisme est l'apanage des pays à ventre creux. L'homme n'a pas tendance à servir son alter ego et le tourisme implique une notion de service." Aussi, tant que nous aurons la mine pour faire tourner l'économie, le tourisme sera un vain mot. »

Louis Eschembrenner

« De nombreux touristes américains, vétérans ou enfants de G.I., venaient en vacances en Nouvelle-Calédonie pour revoir les terres foulées lors de la guerre du Pacifique. Nous faisions également de la promotion auprès des Néo-Zélandais, principalement auprès de ceux de l'île du Sud qui cherchaient du soleil. Nous avions alors un atout vis-à-vis de Tahiti qui était plus loin et plus chère. De plus, en Nouvelle-Calédonie, les Anglo-Saxons espéraient une atmosphère européenne, un morceau de la France. Nous avions des hôtels de standing à Nouméa, comme le Nouvata*, puis le* Château Royal *qui ouvrit en décembre 1966. Pour promouvoir l'hôtellerie de brousse, au début des années 1960, j'envoyais deux taxis chaque mardi pour faire visiter la côte Est à des touristes durant trois jours ; le billet était en partie subventionné par l'Office de tourisme. »* Louis Eschembrenner



1960, coll. Max Shekleton

La création des GIE

À l'issue des accords de Matignon-Oudinot, la loi du 9 novembre 1988 attribue aux provinces une compétence de droit commun en matière de tourisme. Ainsi, en 1989, est créée Destination Nouvelle-Calédonie. En 1996, un groupement d'intérêt économique (GIE) réunit les trois provinces sous le nom de « Nouvelle-Calédonie Tourisme » dans le but d'appliquer une politique de promotion du pays sur le marché international. Le GIE est dissous dix ans plus tard, suite à des difficultés financières. Chaque province se dote alors de son propre GIE : « Nouvelle-Calédonie Tourisme Point Sud » (NCTPS) pour la province Sud, « Tourisme Province Nord » (TPN) pour la province Nord et « Destination Îles Loyauté » (DIL) pour la province des îles Loyauté. Cependant, afin de promouvoir la Nouvelle-Calédonie à l'échelle internationale, les trois provinces se fédèrent en 2012 sous le nom de « Nouvelle-Calédonie, Pacifique au cœur ».



1994, coll. NCTPS

De droite à gauche : Catherine Courrèges, directrice de Destination Nouvelle-Calédonie Australie, Shimizu Toko, directeur de Destination Nouvelle-Calédonie Japon, Anita Kenny, directrice de Destination Nouvelle-Calédonie Nouvelle-Zélande, Jean-Michel Foutrein, Sylvie Coquelet, Jean-Claude Briault, Marielle Devic, Jean-Jacques Ajapuhnya, T. Guyene, Hélène Touret, J. Kuesine, Shiraishi, Mélanie, d'une agence de publicité australienne, Philippe Delpias.

L'équipe Destination Nouvelle-Calédonie, *1990, coll. NCTPS*



« Nous avons compris depuis plusieurs années que la Nouvelle-Calédonie devait se vendre sous une seule bannière, une seule image, de là est né le "Pacifique au cœur" en 2012 », **explique Martine Lagneau, première vice-présidente de la province Sud en charge du tourisme et présidente de NCTPS.**

Yann Arthus-Bertrand a choisi la photographie du cœur de Voh pour la couverture de son livre *La Terre vue du ciel — Un portrait aérien de la planète*, publié en 1999. Cet ouvrage est l'un des plus vendus à travers le monde.

2010, coll. Jean-Christophe Gay



LE NORMANDIE
(Tiki Tapu)

En soirée le vendredi
et le samedi et en
matinée le dimanche
Danses tahitiennes

CE QUE LE TOURISME
DOIT AU PACIFIQUE

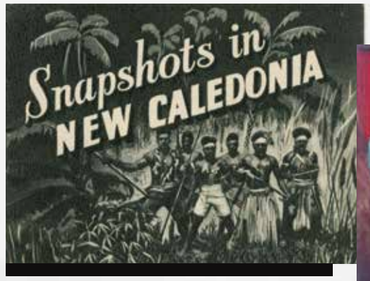
LE RÔLE D'HAWAÏ ne se résume pas au fait que cet archipel est le précurseur de la mise en tourisme des autres îles du Pacifique. L'affranchissement de la visée thérapeutique du bain de mer ne s'est produit qu'avec le nouveau rapport à l'eau, qui s'est mis en place au début du XXe siècle et qui est toujours en vigueur aujourd'hui. Au « bain à la lame », pratiqué dans une eau froide, s'est substitué un bain hédonique dans une eau tiède et sous un soleil jugé bénéfique. Ce qui peut paraître aller de soi n'a en fait rien d'évident. Il a fallu, pour que s'opère ce basculement et pour qu'émerge ce nouveau rapport à l'eau, au soleil et au corps, un système de valeurs inédit porté par des lieux et des acteurs spécifiques.

Le Pacifique, avec Honolulu, Jack London (1876-1916) et Duke Kahanamoku (1890-1968), est au cœur de cette révolution sociale dont Hawaï est un parfait symbole. Les écrits de Jack London, qui séjourna à Waikiki, en rendent compte. Il consacre, à partir de 1907, ce plaisir aquatique et formalise un nouveau modèle esthétique en peignant tout à la fois les frissons du surf, la température idéale de l'eau et l'association de la peau bronzée aux valeurs positives du sport. C'est à Waikiki que naît l'idée du bronzage, en relation avec l'a priori racial positif vis-à-vis des Polynésiens, hérité de Louis-Antoine de Bougainville (1729-1811) avec le récit de son périple autour du monde, publié en 1771.

À partir du mythe du « bon sauvage », les Étatsuniens s'emploient à classer les Hawaïens dans une catégorie inédite, faisant de la « race polynésienne » une branche du « stock aryen ». La figure érotisée de la vahiné polynésienne, déclinée en *hula girl* à Hawaï, a certainement favorisé cette assimilation, alors que l'imagerie européenne de la Mélanésie associe cette aire culturelle, jusqu'au début du XXe siècle, aux primitifs cannibales, au plus bas dans la hiérarchie des races de l'époque. La terreur qu'ils pouvaient susciter n'était pas compatible avec une mise en désir de ces lieux propre à préparer leur touristification.

L'Hawaïen Duke Kahanamoku, triple champion olympique de natation en 1912 et 1920, surfeur ayant fait découvrir ce sport lors de nombreuses démonstrations sur les côtes des États-Unis, d'Australie ou de Nouvelle-Zélande, et acteur ensuite à Hollywood, incarne, avec le métis irlando-hawaïen George Freeth (1883-1919), cette nouvelle esthétique du corps valorisant la peau brune. Il devient la figure emblématique du *beach boy,* héros athlétique à rapprocher des statues grecques sculptées d'ailleurs dans le bronze.







1959, coll. Sud Pacific



***L'hôtellerie à l'heure polynésienne au* Relais de Kanuméra,** *à l'île des Pins, coll. Louis-Georges Viale*
Le mythe polynésien s'exprime aussi dans le quotidien calédonien par la musique, les habitudes vestimentaires et, naturellement, par les installations hôtelières.

Ainsi, au début du XXe siècle, Hawaï est le lieu incubateur du *Sea, Sand and Sun* ; ses composantes esthétiques et balnéaires s'y mettent en place. Cette invention s'est ensuite diffusée sur le continent, via la Floride avec ses *sun hunters*, et hors des États-Unis, sur la Côte d'Azur, Juan-les-Pins ayant joué dans les années 1920 un rôle pionnier en Europe. Lieu de l'invention des « 3 S », Waikiki est aussi le foyer de la diffusion planétaire du surf, figure paroxystique des activités physiques sur la plage et dans l'eau qui n'ont cessé de se multiplier par la suite. Cinéma et radio contribuèrent à développer l'imaginaire touristique sur Hawaï, alors que les chemises hawaïennes (*aloha shirts*) étaient inventées dans les années 1930 par des tailleurs japonais et chinois sans relation avec le costume local, mais en les imprimant de figures « polynésiennes » (surf, hibiscus, cocotier, *hula girl*, etc.).

Enfin, c'est spécialement sur les rivages australiens et étatsuniens du Pacifique que le bronzage, au début du XXe siècle, est devenu un signe extérieur de richesse. En effet, dans les sociétés industrielles où la classe ouvrière s'est retrouvée exploitée en usine, la vie en plein air s'est muée en un privilège de ceux qui avaient les moyens de pratiquer des sports et de partir en vacances. Ainsi, par un renversement rapide des valeurs, d'un stigmate social le bronzage est devenu un signe de distinction (Segrave, 2005, p. 9).

TAHITI

« C'est en septembre 1963, à la Baie-des-Citrons, là où se trouvait le célèbre restaurant Le Marsupilami *de Jean Novella, que le* Tahiti Cabaret *a vu le jour. Pourquoi ce nom ? À l'époque, tout ce qui venait de Tahiti était à la mode, la décoration de la salle n'avait rien de luxueux, les tenues en paréos, les brasseurs d'air couverts d'écorce de cocotier, le bar avec son toit de paille et son décor en écorce de niaouli, sans oublier l'orchestre avec ses lumières rouges encastrées dans des nasses de bambou, étaient inédits sur le territoire. »*
Extrait de *Show Pacifique* de Gilbert Thong, L'Harmattan, 2007, p. 82

LE CLUB MED SOUS
LE CHARME POLYNÉSIEN



LE CLUB MÉDITERRANÉE, emblématique de la massification du tourisme et des « 3 S », ne s'est pas privé de convoquer l'imaginaire des mers du Sud pour mettre à la portée de beaucoup les « paradis lointains » réservés à quelques privilégiés.

L'idéal tahitien a été porté par le fondateur du Club, Gérard Blitz, dont l'épouse, Claudine, était originaire de Tahiti. C'est avec l'ouverture du village de Corfou, en 1952, que s'opère l'étonnant mélange entre la Méditerranée et le mythe polynésien. Claudine lança la mode du paréo, le premier symbole du Club. Les GO (gentils organisateurs) le portaient et les GM (gentils membres) l'achetaient dans les boutiques des villages de vacances. Elle introduisit également les colliers de fleurs, qui accueillaient les clients comme les visiteurs à Tahiti, et les *crazy signs* inspirés des danses polynésiennes. Le modèle du *fare* polynésien fut transposé, donnant le premier village de cases à Corfou. De surcroît, pour animer le village de vacances, Claudine avait envoyé tout un groupe d'étudiants tahitiens de Paris, qui jouaient de la musique et apprenaient à danser le tamouré (Peyre et Raynouard, 1971).

La veine de l'utopie et de l'exterritorialité fut exploitée, avec des toponymes suggestifs ou le collier-bar, la nouvelle monnaie du Club à partir de 1957. La même année, le Club Med racheta le Club Polynésie qui avait des villages en Corse, en Espagne et en Yougoslavie. Une société où l'argent est invisible et où règne l'abondance s'invente en Méditerranée, une vie de robinsonnade dans des enclaves polynésiennes créées pour l'occasion, bien que le Club Med n'hésite pas à s'installer en Polynésie française en 1955.



Gildas Goulié et une jolie jeune femme en bikini *sur une plage de Nouméa,* Sud Pacific, *1972, coll. Yves Jacquier*

Nul doute que les jolis GM portaient un maillot de bain deux pièces inventé en 1946 par le styliste français Louis Réard et qu'il baptise « bikini », du nom d'un atoll micronésien, parce qu'il devait faire sur les plages, selon son créateur, l'effet d'une bombe, comparable à celui des essais nucléaires qui allaient être effectués sur cette île du Pacifique, mais anatomique ! Enfin n'oublions pas qu'un des secteurs de la fameuse plage de Pampelonne, sur la presqu'île de Saint-Tropez, s'appelle « Tahiti » et qu'on y trouve des établissements touristiques dénommés « Kon Tiki » ou « Bikini ».



Les « 3 S »
***au* Relais de Kanuméra,**
à l'île des Pins,
coll. Louis-Georges Viale

NOUMÉA, LA MAL-AIMÉE

des écrivains-voyageurs des années 1930

Cet article, qui doit beaucoup aux contributions érudites de Louis-José Barbançon et de Michel Soulard, ne constitue qu'une première approche d'un vaste sujet qui reste à approfondir.



Magazine* Voilà, *n° 221, *15 juin 1935, dont la manchette présente deux bagnards, coll. Michel Soulard*

Si Nouméa figure, désormais, parmi les destinations touristiques reconnues dans le Pacifique, il n'en fut pas toujours de même au cours de son histoire. La lecture attentive des articles et des ouvrages réunis en annexe suffit pour s'en convaincre. On assiste ainsi, au début de la colonisation, à l'émergence d'une image négative du chef-lieu, résultant principalement d'une assimilation progressive entre la petite capitale politique et administrative de l'archipel et la présence à l'île Nou du bagne. Ce phénomène s'amplifie dans les années 1930 et la réputation faite à la ville devient tellement exécrable que le conseil municipal de la Ville de Nouméa, en dépit de la liberté de la presse, envisage de déposer plainte contre deux magazines, consécutivement à des articles jugés diffamatoires. Parallèlement, cependant, un certain nombre d'écrivains-voyageurs vont commencer à véhiculer une image plus attractive du chef-lieu, qui va progressivement s'imposer après la Seconde Guerre mondiale. Cette évolution contrastée, si ce n'est antinomique, n'est pas sans susciter un certain nombre de questions. Comment expliquer ce discrédit régulièrement propagé auprès de l'opinion métropolitaine, puis sa mutation vers une connotation de plus en plus positive et diversifiée ?

Répondre à cette question nécessite tout d'abord d'être bien conscient que la relation de voyage relève d'un genre littéraire spécifique dans lequel l'auteur rend compte de l'un ou de plusieurs de ses voyages, des peuples rencontrés, des émotions ressenties, des choses vues et entendues. Contrairement au roman, le récit de voyage privilégie le réel à la fiction. Pour mériter le titre de « récit » et avoir rang de littérature, la narration doit être structurée et aller au-delà de la simple énumération des dates et des lieux, comme un journal intime ou un livre de bord d'un navire. Cette littérature doit rendre compte d'impressions, d'aventures, de l'exploration ou de la conquête de pays lointains.

Après avoir connu une vogue importante au XIXe siècle puis au début du siècle suivant, les récits de voyage, considérés comme un genre mineur, sont ensuite tombés en désuétude, jusqu'à ce qu'ils soient redécouverts, notamment par les historiens. Désormais perçus comme une source historique qu'il convient de contextualiser et d'analyser, ils apportent des éléments précieux pour éclairer l'histoire des relations internationales, l'histoire sociale et politique de régions traversées par le voyageur, voire l'histoire des cultures matérielles, de l'alimentation, des religions, etc. Depuis une quarantaine d'années, les relations de voyage en Afrique, en Asie ou en Océanie écrites par des Européens depuis le XVIe siècle ont fait l'objet d'essais d'analyse historique, et des publications scientifiques comprenant un appareil critique développé ont été produites. Si elles ont notamment permis de dégager le concept de « découverte mutuelle », elles ont aussi révélé celui de « découverte antithétique », c'est-à-dire d'une littérature qui prétend dire l'autre et qui, en fait, renvoie principalement à celui qui la produit, car, comme le rappellent Grégoire Holtz et Vincent Masse, *« décrire l'autre, c'est parler de soi ; parcourir le monde, c'est parcourir sa bibliothèque ; découvrir, c'est redire*[1] *»*.

La constitution progressive d'une image négative

Au début, les témoignages dont on dispose attestent que si les premiers observateurs sont sensibles tant aux avantages géostratégiques qu'au cadre géographique de la future Nouméa, ils déplorent son aridité se traduisant par des problèmes récurrents de pénurie d'eau. Ainsi, l'officier Bitton, qui arrive dans la colonie en 1855, note que, du point de vue maritime, le site de Port-de-France est *« on ne peut plus avantageux. Une rade immense, ressemblant plutôt à un lac qu'à une mer, peut y abriter un nombre infini de bâtiments. Malheureusement, point d'eau »* et cela entraîne *« des difficultés dans les détails de la vie matérielle*[2] *»*.

Ce jugement se retrouve confirmé dans un ouvrage d'Ulysse de La Hautière publié en 1869, où l'auteur, après avoir rappelé que la presqu'île souffre cruellement du manque d'eau, ajoute cependant que *« Nouméa, vue de la rade et surtout du contrefort où s'élève la direction de l'artillerie, offre [...] l'aspect le plus pittoresque »*, et il lui prédit un avenir touristique, une fois certains travaux achevés : *« Lorsque la butte, dite Conneau, aura été jetée dans la partie du marais restant à combler, le charme du paysage fixera, nous n'en doutons point, bien des visiteurs australiens*[3] *. »*

Mais les perspectives touristiques, entrevues par Ulysse de La Hautière, vont se trouver fortement compromises par les témoignages à charge qui ne vont cesser de se succéder contre la petite cité, surtout si on la compare avec les opulentes métropoles du grand continent voisin : *« 27 septembre. — Lorsqu'on vient de quitter ces grandes et belles cités d'Australie, avec leurs édifices somptueux, leurs vastes artères où circule une foule affairée, leurs promenades et leurs parcs plantés de beaux arbres, leur ceinture de villas et de jardins, leurs populeux faubourgs qui se prolongent au loin dans une campagne bien cultivée, on ne peut se défendre d'une pénible impression en voyant Nouméa. Pour la première fois depuis six mois que j'avais quitté la France, je foulais un sol français. Mais que dire de cette triste bourgade, avec ses maisons basses, ses bicoques en planches et en tôle, ses rues négligées et presque désertes, ses grandes places sans ombre, ses bazars et ses bars où l'on parle autant l'anglais que le français ? Aux environs, une côte nue, un sol aride, sans eau, parsemé çà et là de buissons rabougris. Vraiment je me faisais une tout autre idée de la capitale de la Nouvelle-Calédonie*[4] *. »*



Coll. SANC

La déception qu'inspire le spectacle de la ville est encore plus amère pour les émigrants attirés par le mirage de l'eldorado du café (bientôt appelés « colons Feillet » du nom du gouverneur qui dirige cette campagne), comme Marc Le Goupils : *« L'aspect fort médiocre de Nouméa ne laisse point soupçonner tout ce que représente de travail et d'argent l'établissement de cette métropole [...] parmi des mamelons qu'il a fallu raser et des marais qu'il a fallu combler. Ces efforts financiers n'ont d'ailleurs doté Nouméa d'aucun édifice public digne d'une cité neuve et active. La cathédrale se voit de partout ; mais elle n'est pas belle. L'initiative privée n'a pas fait mieux que l'initiative publique : des bicoques basses, en bois et tôles ondulées, s'alignent sans grâce dans les rues du chef-lieu. Sur le pourtour même de la place des Cocotiers bâillent des palissades vermoulues, derrière lesquelles, en une courette mal tenue, s'ouvre un taudis. L'Administration est logée en des masures délabrées et sans prestige : les services du Secrétariat général, notamment, sont installés à faire honte*[5] *. »*



Marc Le Goupils (1860-1942)
Professeur de rhétorique au lycée Louis-le-Grand, attiré par la propagande du gouverneur Feillet, Marc Le Goupils séjourne en Nouvelle-Calédonie comme planteur de café à Sarraméa de 1898 à 1904, date à laquelle, s'estimant dupé, il repart en France.

Marc Le Goupils achève sa présentation de la ville par ce terrible constat : *« Tout est précaire, provisoire, pauvre et laid. »* Seuls les bâtiments édifiés par l'Administration pénitentiaire attestent d'une qualité architecturale certaine, ainsi évoquée par le journaliste Jean Carol : *« [...] un bagne majestueux avec des bureaux comme n'en ont pas beaucoup de ministères de petits royaumes européens, avec des jardins, des palais, des annexes et dépendances auprès desquelles les services du gouvernement local font pitié à voir*[6] *».*

Il ajoute avoir été frappé par le fait que *« le bagne est partout »* : *« Les condamnés ? Vous êtes au milieu d'eux. En voici un qui va vous porter vos bagages, moyennant l'honnête pourboire. Tout à l'heure, à l'hôtel, au café, chez le coiffeur, aux bains, vous serez servi par la même engeance. Dès demain, vous pourrez entrer en relations commerciales avec des transportés concessionnaires ou avec des relégués ayant boutique sur rue. Chez beaucoup de particuliers, chez tous les fonctionnaires, dans le palais du gouverneur, dans les villes et dans les bourgades, à la campagne, dans les usines, dans les centres de colonisation les plus peuplés, dans les coins de brousse les plus solitaires, vous vous frotterez à l'élément pénal*[7] *. »*

Il insistera, quelques années plus tard, sur cette « *choquante* » promiscuité avec la population *« saine »* : *« Vous pensiez voir le Bagne cantonné dans une partie plus ou moins grande de notre île, et vous vous imaginiez qu'ici les malfaiteurs au pouvoir de la justice étaient, comme en France, séparés des honnêtes gens ? Vous ne savez pas ce que c'est qu'une colonie pénitentiaire et vous n'avez aucune idée des phénomènes sociaux qui sont propres à la Nouvelle-Calédonie*[8] *. »*



Martin et Osa Johnson, *magazine* Voilà, *n° 316, 9 avril 1937, coll. Michel Soulard*

Dès lors, cette image de Nouméa comme lieu de la chiourme et du bagne est régulièrement associée à la ville tant dans les récits de voyage que dans les différentes fictions romanesques qui la mettent en scène. Il n'est pas jusqu'au premier documentaire tourné dans la ville : *The City of Broken Old Men, « La Ville des hommes âgés et brisés »*, réalisé par Martin et Osa Johnson lors de leur séjour à Nouméa du 23 juin au 3 juillet 1919, qui échappe à cette règle. Par la suite, la présentation de ce film à Nouméa suscite tellement de controverses, notamment de la part d'Alin Laubreaux, que la censure cinématographique sera mise en place[9].

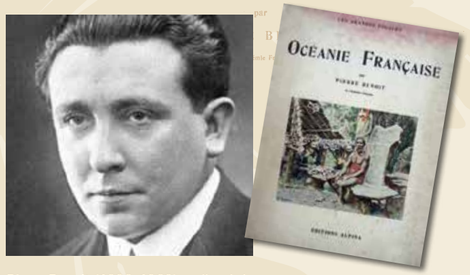
Clovis Savoie (1862-1928), *in* Histoire de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances sous les gouverneurs militaires par un vieux résident calédonien

Ayant effectué la majeure partie de sa carrière à la chambre de commerce de Nouméa, Clovis Savoie peut être considéré comme le premier historien local.

Ce rappel permanent du passé pénal de l'archipel explique le véhément appel que lance, en 1922, Clovis Savoie aux lecteurs français à la fin de son ouvrage :

« Dites à vos amis que la Nouvelle-Calédonie
n'est plus la terre du bagne.
Que depuis 1896 il n'est plus venu de forçats en Nouvelle-Calédonie.
Que depuis 1896 la Pénitentiaire s'est éteinte lentement, par la réduction constante de ses effectifs de forçats et de relégués.
Que la liquidation du mobilier et du matériel du pénitencier-dépôt de l'île Nou est aujourd'hui terminée (1922).
Que la Nouvelle-Calédonie, ce pays béni du beau soleil et du bon climat, est devenue terre libre comme n'importe quel département français.
Faites disparaître une légende qui nuit à la bonne réputation de notre île magnifique.
Dites-tout cela à vos amis. Merci[10]*. »*

En février 1927, des journaux locaux comme *La France Australe* et *Le Démocrate* se font l'écho de la volonté de certains Calédoniens de changer le nom de l'île qui rappelle par trop le bagne[11]. Un concours est même organisé par *La France Australe* à cet effet.



Pierre Benoit (1886-1962), *coll. privée*

Grand voyageur, membre de l'Académie française, homme de droite, Pierre Benoit reflète un aspect du monde intellectuel de l'entre-deux-guerres, qu'il a marqué par son œuvre romanesque.

Le 21 mars 1928, Pierre Benoit, auteur déjà renommé depuis la publication en 1919 de *L'Atlantide*, arrive à Nouméa à l'occasion d'une croisière qu'il effectue dans le Pacifique. Consécutivement à ce voyage, il publie, en 1933, un livre portant sur l'Océanie française, dans une collection intitulée « Les Grandes Escales » et où figurent des noms connus de la littérature française d'alors, comme Pierre Mac Orlan, André Maurois ou Charles Maurras. L'ouvrage est constitué, pour moitié environ, d'un texte descriptif et, pour l'autre, d'illustrations, dont cinq en couleurs, exclusivement consacrées à la Polynésie. La structure et le contenu de ce livre constituent une sorte d'aboutissement du couple mythique « cannibales et vahinés[12] ». En effet, l'ouvrage est pour l'essentiel consacré aux Nouvelles-Hébrides, réputées abriter les derniers cannibales, et à Tahiti, décrite, quant à elle, comme *« la plus belle chose qui soit au monde »*, *« une double réussite : un chef-d'œuvre de la nature allié à un chef-d'œuvre de l'esprit »*, *« un rêve matérialisé »*, en résumé, un paradis où le séjour s'achève par un bain de minuit en compagnie de jeunes femmes nues. À côté de ce couple mythique, Nouméa, dépeinte comme non romanesque, fait pâle figure, ou plutôt triste figure : *« Nouméa ! bien sûr, ce nom ne constitue pas une excellente matière lyrique. On y situerait plus difficilement qu'à Venise, au Caire, aux îles Borromées, l'intrigue d'un roman distingué. Francis Carco le sait bien et lorsqu'il lui arrive d'aller dans le monde, il est sûr de l'effet qu'il produira en rappelant qu'il est né ici*[13]*. »*

Il n'empêche que Francis Carco (que Pierre Benoit connaissait, par ailleurs, très bien puisqu'ils avaient fondé ensemble, avec quelques amis, l'association « Le Bassin de Radoub », après la Première Guerre mondiale) l'avait chargé de demander au conseil municipal l'attribution d'une rue, demande à laquelle la Ville donnera une suite favorable, comme le prouve cet extrait des procès-verbaux du conseil municipal du 26 mars 1928.


Conseil Municipal.
Session ordinaire de Février. Séance du 26 Mars 1928.
Séance du 26 Mars 192[illegible]

Coll. Service des archives de la Ville de Nouméa





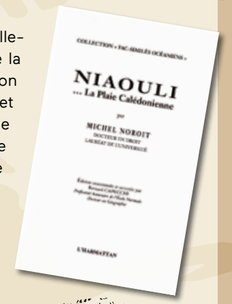
François Carcopino-Tusoli, dit Francis Carco, *coll. privée*

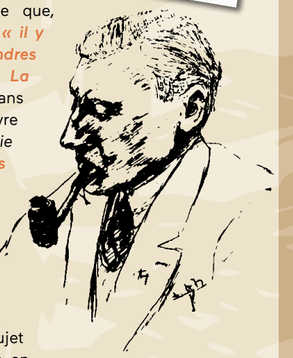
Francis Carco est un écrivain, poète, journaliste et auteur de chansons d'origine corse, né le 3 juillet 1886 à Nouméa et mort le 26 mai 1958 à Paris.

Ainsi, si Francis Carco affirmait qu'il lui importait peu d'être né à Nouméa plutôt qu'ailleurs, car *« il faut naître quelque part*[14]*»*, il n'a visiblement pas dédaigné que son souvenir soit préservé dans la ville qui l'avait vu venir au monde en 1886, malgré sa piteuse réputation et son pitoyable aspect. Aspect à propos duquel Pierre Benoit revient dans la suite de son récit en ajoutant que *« rien n'est plus laid que cette pauvre Nouméa »*. Mais, à la décharge de celle-ci, il rend la Métropole responsable du sentiment d'abandon que procure la petite cité : *« C'est la mère patrie qui est responsable d'un tel état de choses. Sur le berceau de sa fille nouvelle-née, elle ne s'est penchée que pour lui faire cet effroyable cadeau : le bagne. Depuis, rien n'a été tenté pour l'aider, pour seconder son effort de relèvement. Quelle ville ! Pas d'égouts. Un port croulant. Pas d'éclairage, si ce n'est quelques becs de gaz, qu'on n'allume pas, par économie, les nuits de lune. Et pourtant, qu'il serait aisé de remédier à cette détresse pour donner à Nouméa le rôle que tout la prédestine à remplir, celui d'une des premières rades de ce Pacifique où vont se jouer les destinées du monde. »*

Ainsi, en dépit des protestations de Clovis Savoie, et alors que, depuis 1920, les bâtiments de l'Administration pénitentiaire sont progressivement désaffectés[15], la décennie des années 1920 s'achève donc sur une production de récits de voyage mais aussi d'essais littéraires dominée par une récurrence de l'identification de la Nouvelle-Calédonie à « la Nouvelle », accompagnée d'une vision misérabiliste de la ville, qui en fait un lieu par définition a-touristique. Quand on sait le rôle fondamental joué par les récits de voyage dans le développement ultérieur du tourisme, on imagine le désespoir que pouvaient éprouver les édiles municipaux qui tentaient, contre vents et marées, de promouvoir cette activité. Or, durant la décennie suivante, la présentation ou la représentation de la ville par les premiers médias de l'époque, loin de s'améliorer, continue à se dégrader.

L'exacerbation des années 1930 ou Nouméa présentée comme un espace répulsif pour l'activité touristique





Michel NOROIT

A. Stievenard, alias Michel Noroit, *auteur d'*Être colonial ou ne pas être. Niaouli ... la plaie calédonienne...

L'année 1931 sera déterminante pour la Nouvelle-Calédonie. Ainsi, la loi du 31 mars désaffecte la Nouvelle-Calédonie comme terre de déportation au profit exclusif de la Guyane. Puis, le décret du 1er mai la désaffecte définitivement comme lieu d'exécution de la relégation, avant que le décret du 2 août, quant à lui, la désaffecte comme colonie pénitentiaire.

Et pourtant, la même année, sous le nom de plume de Michel Noroit, paraît un véritable brûlot intitulé *Être colonial ou ne pas être. Niaouli ... la plaie calédonienne...* Dès l'introduction, l'auteur annonce que, dans le cadre de l'empire colonial, *« il y a des plaies béantes dont les moindres ne sont pas les moins dangereuses. La Calédonie en est une. »* Prétendant, dans un premier temps, assurer une œuvre thérapeutique visant à *« mettre la plaie à nu »* afin d'informer *« les Français qui sont les derniers à savoir ce qui se passe chez eux*[16] *»*, il s'applique ensuite consciencieusement à dépeindre de façon extrêmement négative les différents aspects de la vie calédonienne d'alors, tels qu'il les a perçus. Mais, pour lui, et son titre est à ce sujet explicite, ce sont les Européens nés en Nouvelle-Calédonie, qu'on appelle alors « les Niaoulis », qui sont principalement la cause de tous ces problèmes : *« Le niaouli est un arbre généralement chétif. [...] Je crois que les Calédoniens ont tort de le choisir comme symbole et qu'ils manquent de perspicacité lorsqu'ils s'intitulent fièrement les* ***Niaoulis*** *pour s'opposer aux Français qu'ils confondent avec les autres étrangers sous le terme méprisant de* ***Mannzoreils***[17]*. »*

Il leur reproche d'être médisants et ce serait, selon lui, la persistance de *« l'ombre du bagne »* qui serait à l'origine de ce qu'il définit comme le caractère *sui generis* de l'archipel.

« Personne n'y est considéré », car les ragots et la calomnie y sont monnaie courante : *« Il n'est pas nécessaire de chercher très loin pour découvrir la clef d'une telle situation de fait. En vérité, n'y a-t-il pas eu à l'origine de la colonisation un milieu approprié, un milieu contre nature où la brutalité des mauvais instincts a dû se fondre dans le creuset d'une discipline rigoureuse et dégradante ?*
— Eh oui, le Bagne ! Cet ignoble creuset où l'individu ne pouvait se complaire que dans la délation, la basse flatterie et la fanfaronnade, et d'où ne pouvait sortir — il fallait s'y attendre — qu'une propension inévitable à la haine, à la crainte et au mensonge[18]*. »*



Coll. MDVN

Il leur reproche aussi d'être xénophobes et, mis à part les Kanak, n'éprouve qu'une piètre estime pour les diverses communautés qui peuplent alors la Nouvelle-Calédonie. Exaspéré par la volonté d'autonomie que manifestent les Calédoniens, il en appelle dans sa conclusion à *« un effort colonial exceptionnel, puissamment conscient et raisonné et énergiquement appliqué afin de régénérer cette terre qui a grand besoin d'être labourée de fond en comble pour que s'évaporent les miasmes qu'elle renferme et qui jusqu'ici l'ont rendue impropre*[19] *»*.



Littérature et Colonies

— ... Quand il s'agit des colonies françaises, dit orgueilleusement l'Homme-de-Lettres, si la littérature n'existait pas, il faudrait l'inventer!

— La colonisation me paraît pourtant, répondit l'Économiste, un fait avant tout économique et politique.

— En êtes-vous bien sûr? Quelle est la colonie dont les échanges commerciaux avec la France et le monde entier sont les plus réduits?

— Il m'est facile de vous répondre : c'est incontestablement Tahiti. Et c'est aussi celle où il y a le moins de Français. Tahiti, depuis un demi-siècle, est devenu aux trois quarts américain et chinois. Pour les Américains, surtout depuis l'ouverture du canal de Panama, la « Nouvelle-Cythère » de Bougainville apparaît comme un *play ground* où l'on a toujours pu s'affranchir des sévérités de la prohibition, se désaltérer de champagne et de whisky dans un paysage radieux, sous un ciel enchanteur. Pour le Chinois, c'est une autre sorte de paradis : un paradis commercial pour bouchers, boulangers, blanchisseurs, épiciers, marchands de goulto et de nouveautés. Quant à cette race maorie, dont les mœurs et la beauté enchantèrent Cook et Bougainville...

— Et Loti!

— ... Et Loti, j'allais le dire, elle a presque disparu. La plus grande partie de la population est formée d'un métissage de Chinois, de blancs, et de ce qui restait de ces Maoris. On peut s'en rendre compte même sans y aller : d'après les tableaux de Gauguin. Et encore Gauguin avait-il, en sa qualité de peintre, choisi ses modèles en trichant un peu... Il n'y a de communications régulières et faciles qu'avec les Etats-Unis. Le budget est en déficit chro-

***Article paru dans* L'Océanie française**
d'août-octobre 1933

Certes, cette diatribe, œuvre d'un fonctionnaire amer et dont les idées sont typiques de l'extrême droite française des années 1930[20], n'a sans doute bénéficié que d'une audience limitée en Métropole. Mais ces écrits se situent dans la continuité d'un certain nombre d'autres parutions qui tendent alors à se multiplier. La plupart reviennent de façon systématique sur le passé pénal de la colonie et la dégénérescence morale qui en résulterait. Elles ne sont donc pas de nature à redorer l'image de la Nouvelle-Calédonie auprès du grand public métropolitain. Ni, à plus forte raison, à pouvoir générer un courant touristique même modeste au moment où, par exemple, débute, notamment en Afrique du Nord, un tourisme hivernal pratiqué par certains Européens fortunés[21].

Face à cette déferlante dévalorisante et à ses effets négatifs pour la Nouvelle-Calédonie, *L'Océanie française* (bimensuel qui s'attache depuis ses origines, en 1905, à essayer de défendre et de valoriser l'espace auquel il se consacre) fait paraître, en 1933, un article intitulé « Littérature et colonies[22] ». Celui-ci avait été précédemment publié sous la plume de Pierre Mille dans *Le Temps*[23]. L'article vise à mettre en exergue les différences considérables quant aux deux principales colonies françaises en Océanie.



Coll. MDVN

Mais il commence par rappeler qu'en cette période marquée par l'effervescence suscitée par la grande Exposition coloniale de 1931, une sorte de lobby visant à promouvoir la colonisation et les colonies grâce à la littérature s'est mis en place, à l'instar du mouvement impulsé au Maroc par Lyautey : *« Maintenant, tout le monde va au Maroc [...] et l'on doit cela à Lyautey. [Il] a été le premier à comprendre que, sans littérature, il n'y a pas de colonies pour les Français. [...] Et c'est à cet exemple que les autres proconsuls des colonies, en Indochine, en Afrique occidentale, ont fait venir des Durtain, des Dorgelès, des Pourtalès et des Martin du Gard. Et puis des peintres, des sculpteurs. [...] Albert Sarraut a créé le prix de littérature coloniale. Tous les journaux ont maintenant une page coloniale. [...] Et tout ça, si on y réfléchit, vient de Lyautey. Avant lui, on considérait aux colonies les hommes de lettres comme des empêcheurs de danser en rond. Tandis que maintenant il y a même des reporters [...] comme Albert Londres*[24]*. »*

La conséquence, selon le journal, du fait que la Nouvelle-Calédonie n'ait été valorisée par aucun homme de lettres (ce fut même plutôt le contraire) est que *« Tahiti vient d'obtenir une petite subvention de 5,5 millions, alors qu'on n'a pas pensé à faire quoi que ce soit pour la Nouvelle-Calédonie qui souffre aussi de la crise et dont les 18 000 braves gens ne vendent plus ni leur café, ni leur coprah, ni rien du tout, alors qu'ils sont pourtant obligés de s'approvisionner en produits français, et commencent à se dire : si nous étions réunis à l'Australie, ça irait mieux ».* Et l'article s'achève sur cette conclusion sans ambages : *« Loti n'a pas parlé de la Nouvelle-Calédonie, voilà le mal ! »*

La persistance de l'image négative accolée à la ville n'a pas manqué d'affecter vivement son conseil municipal, essentiellement composé de membres issus de la colonisation libre. Ceux-ci sont d'autant plus lassés et irrités par la multiplication des récits consacrés soit aux « chapeaux de paille » ou à leurs descendants, soit aux Kanak qu'ils ne sont issus d'aucun de ces deux groupes. Aussi sont-ils avides de s'affirmer comme étant la seule identité respectable de la colonie. Dans la série des grands reportages de *Voilà*, un article, publié le 15 juin 1935, intitulé « Français dans le monde », va cristalliser leur mécontentement. D'autant que ce magazine édité par Gaston Gallimard, associant des reportages photographiques à sensation et des grands noms de la littérature française d'alors, a une large audience[25].

À la suite de cet article, lors de la séance du 4 septembre 1935, le maire de Nouméa, Ernest Massoubre, donne lecture d'un projet de plainte rédigé par trois conseillers municipaux : C. Desmazures, C. Jacques et J. Pétersen, contre le magazine *Voilà* et ainsi motivé : *« Estimant que ces allégations constituent des diffamations calomnieuses publiques nuisant à toute la population colonisatrice de l'île ; que cet article nous porte, dans nos rapports et nos affaires avec la France et l'Étranger, et à nos enfants, le plus grand des préjudices moraux et matériels auprès de toute la population française de la Métropole et des Colonies, auprès aussi des populations étrangères, qu'il s'agisse de considération ou d'affaires*[26]*. »*

Le projet d'action en justice s'achève sur la volonté exprimée que, grâce à cette démarche, « *prenne fin le dénigrement systématique des habitants de cette île confondus en masse avec les anciens bagnards* ».

Dans la discussion qui suit, sur proposition du maire, est adopté à l'unanimité le principe selon lequel il faut inclure dans cette plainte d'autres journaux comme *Détective* qui, sous la signature d'Alain Laubreaux, a publié des articles « *non moins calomnieux sur la population calédonienne* ». Et cela est « *d'autant plus regrettable qu'il est lui-même calédonien et a de la famille fixée dans ce pays* ». Alain Laubreaux était, cependant, coutumier du fait, puisque, dès 1930, comme le rappelle Michel Soulard[27], il écrivait dans son roman *Le Rocher à la Voile* : *« Vous n'imagineriez pas de ville plus sotte, plus laide, plus sale, tant d'hypocrisie rasant le sol et plus ridicule parodie de la société bourgeoise, installée à demeure sous les cocotiers, c'est la sous-préfecture multipliée par dix sans échappée possible par le train du soir*[28]*. »*

Les passages qui suivent, extraits d'une série de cinq articles intitulée *Après le bagne,* parue dans le magazine *Détective,* sont certainement parmi ceux qui ont le plus suscité la colère et l'indignation du conseil municipal, essentiellement parce qu'ils rappellent à quel point la segmentation de la société calédonienne est encore profondément liée à l'héritage de la colonisation pénale : *« Ceux qui ont été à la Guyane, ou autrefois à La Nouvelle, savent ce que c'est qu'un "homme libre". Cela ne doit pas s'entendre au sens dont l'a illustré Barrès. J'oserais à peine qualifier d'expression cet accouplement d'une épithète et d'un substantif. La bouche qui les prononce ne les sépare pas plus que l'esprit qui en formule la pensée. L'idée d'homme et l'idée de liberté se sont fondues comme pour donner naissance à un mot unique formé de deux racines différentes. Je trouverais très bien, pour ma part, qu'on écrivît "hômlibre" comme ça se prononce. "hômlibre" est, par opposition au forçat, l'être de race blanche, quel qu'il soit, du plus puissant au plus humble, qui n'est pas au bagne, ou qui n'en vient pas. En Nouvelle-Calédonie, hormis les indigènes canaques et les domestiques asiatiques, la population était divisée en deux grandes catégories : les hômlibres et les saouettes. Elles-mêmes se partageaient en de nombreuses subdivisions. Les saouettes, désignant tout ce qui avait passé par le bagne, ou, comme on disait, le Grand Collège, ou encore, si vous préférez : Orgon, comprenaient les forçats en cours de peine, les libérés, les relégués, et même les réhabilités. La règle était absolue. Un hômlibre arrêté, jugé, condamné par le tribunal correctionnel du lieu restait un hômlibre, même après un séjour à la prison civile de Nouméa*[29]*. »*



Alin Laubreaux, *magazine Voilà, n° 129, 9 septembre 1933, coll. Michel Soulard*

Né le 9 octobre 1899 à Nouméa, Alin Laubreaux meurt le 15 juillet 1968, en exil, à Madrid. Journaliste et écrivain, il est, en 1947, condamné à mort par contumace pour faits de collaboration.

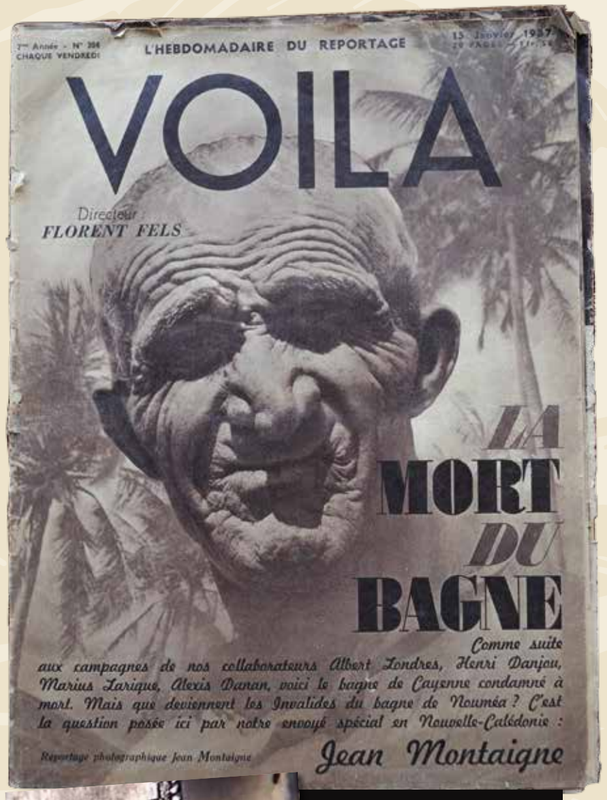
Alain Laubreaux (qui, dès 1932, avait rajouté un « a » à son prénom, sans doute lassé des remarques qui devaient lui être faites à ce sujet) évoque à quel point le bagne reste présent dans les mémoires, comme une sorte de marqueur social que rien ne parvient à effacer : *« Le bagne aboli, les Calédoniens vivent toujours dans sa hantise. Il a créé entre eux des castes sociales dont ils ne sont pas près d'être affranchis. Si le libéré se résignait au mépris du citoyen libre, ses fils et ses petits-fils en souffrent et s'indignent qu'on ait pu supprimer la Pénitentiaire sans détruire son souvenir dans l'esprit des hommes. Une haine de classe divise encore la population. Le descendant du forçat éprouve pour ses origines l'écœurement d'un fils de parvenu pour les siennes, mais pour celui-là la révolte s'ajoute à la honte. [...] Ainsi, qu'on le veuille ou non, le bagne domine et dominera longtemps ce pays que des utopistes ont voulu coloniser par lui, et qu'il ensorcèle d'un charme malsain. [...] C'est ici, et non ailleurs, qu'on vérifie la tragique parole de l'Écriture et que la faute des pères retombe sur la tête des fils jusqu'à la septième génération*[30]*. »*

Finalement, il va s'avérer que la Ville, ne disposant pas des compétences juridiques en ce sens, ne peut ester en justice. Par une lettre en date du 25 octobre 1935, elle va alors demander au gouverneur de s'en occuper, mais ce dernier ne donnera pas suite à ce projet de plainte[31].

L'année suivante est marquée par la parution d'un roman à clefs, un genre littéraire dont on sait que la spécificité est de permettre, en s'abritant derrière le paravent transparent de la fiction, de régler des comptes tout en s'épargnant d'éventuelles poursuites judiciaires. Si ce roman n'accorde finalement que peu d'importance à l'héritage pénal, il est, en revanche, principalement axé sur la phobie maçonnique. Il se situe donc dans la continuité de la grande opposition entre cléricaux et anticléricaux qui fut l'une des principales caractéristiques de la vie politique de la IIIe République, notamment au moment de la loi de séparation de l'Église et de l'État en 1905, mais qui avait été devancée en Nouvelle-Calédonie[32], comme le rappelle Ferri-Pisani : *« La loge [est] plus puissante ici que n'importe où ailleurs. C'est au point qu'il est impossible à un gouverneur de rester à la Nouvelle s'il n'est pas franc-maçon. Aussi la colonie a-t-elle toujours devancé la métropole dans les mesures anticléricales à prendre[33]. »*

En conséquence, selon Ferri-Pisani, *« avec les frères, cela faisait une septième race. Récapitulons : colons, fonctionnaires, Canaques, Japonais, Tonkinois, Javanais, francs-maçons, anciens bagnards… Quelle salade[34] ! »* Cette dernière exclamation est révélatrice de la façon dont Ferri-Pisani perçoit la diversité calédonienne, c'est-à-dire comme un agrégat de communautés disparates et non comme une société multiculturelle riche de sa diversité. Il poursuit ensuite son propos en indiquant qu'il commencera ses interviews *« par le bas »*, en l'occurrence, par les anciens bagnards. En 1937, ces derniers occupent une fois de plus le devant de la scène en faisant la première page du magazine *Voilà* qui consacre cette fois-ci un numéro à « la mort du bagne ».

Aussitôt, les journaux locaux répliquent. Un lecteur du *Bulletin du Commerce* va jusqu'à déclarer : *« Tant que les murs seront debout, tant que quelques bureaux existeront, la propagande infecte subsistera, et la Calédonie sera toujours un vaste bagne… »*, et il demande l'interdiction des appareils photo, la destruction des archives par le feu, la démolition du camp central et des prisons de Nouville[35]. En 1938, un nouvel article demande à nouveau la démolition des bâtiments du bagne : *« Quand tout sera rasé, le bagne aura vécu[36]. »* Cette volonté de détruire le patrimoine bâti le plus imposant de la colonie ainsi que la lecture des principaux récits consacrés à Nouméa pourraient laisser penser qu'à la fin des années 1930 la ville avait définitivement renoncé à toute ambition dans le domaine touristique.


2me Année - N° 106 CHAQUE VENDREDI

L'HEBDOMADAIRE DU REPORTAGE

15 Janvier 1937

VOILA

Directeur : FLORENT FELS

LA MORT DU BAGNE

Comme suite aux campagnes de nos collaborateurs Albert Londres, Henri Danjou, Marius Larique, Alexis Danan, voici le bagne de Cayenne condamné à mort. Mais que deviennent les Invalides du bagne de Nouméa ? C'est la question posée ici par notre envoyé spécial en Nouvelle-Calédonie :

Reportage photographique Jean Montaigne

Jean Montaigne

***Une du magazine* Voilà,** *15 janvier 1937, coll. Louis-José Barbançon*

L'hebdomadaire propose un article sur la mort du bagne en Nouvelle-Calédonie.



Visite du bagne de l'île Nou, *alors désaffecté, en 1939, extrait d'un film familial, coll. Dave Krumland-Ragot*

En effet, quel touriste aurait pu envisager de se rendre dans une ville réputée laide et aux populations corrompues par l'écrasant héritage de la colonisation pénale ?

Et pourtant, un certain nombre de facteurs sont, durant ces années-là, à l'origine d'une activité touristique, certes, modeste, mais d'ores et déjà marquée.

La lente amorce d'une activité touristique

Alors que dans les dépliants sur l'archipel édités dans les années 1920 ne figure aucune information touristique, il en va autrement dans les années 1930.

Dorénavant, les principales curiosités de l'archipel y sont recensées, de même que les moyens de transport, notamment avec l'extérieur. Ces derniers ne cessent de s'améliorer, pour les liaisons maritimes, avec la fin du monopole des Messageries maritimes. Mais surtout, à la veille de la guerre, en 1939, Nouméa constitue désormais une des escales de la ligne transpacifique mise en place par la Pan Am.

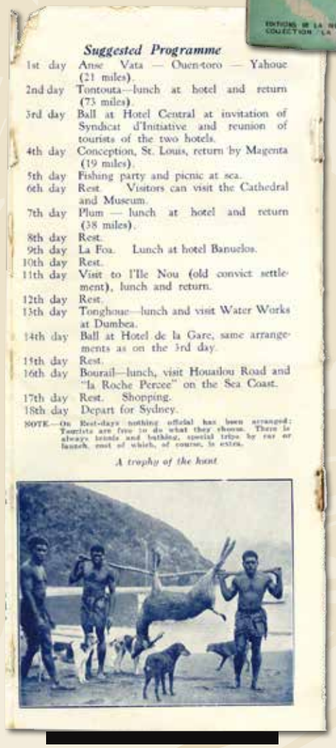
Parallèlement à ce mouvement touristique s'opère une mutation de l'orientation des récits de voyage consacrés à la Nouvelle-Calédonie qui reçoit dorénavant, quasiment chaque année, des écrivains-voyageurs. La plupart du temps, ceux-ci empruntent tout bonnement les bateaux des Messageries maritimes et profitent des escales pour rapidement découvrir le pays, quitte à compléter leur documentation en recourant à des sources écrites avant eux, et même, donc, si le voyage relaté ne correspond pas toujours au voyage réel.

Cependant, leurs écrits témoignent d'une inflexion très nette par rapport à la majorité de ceux de leurs prédécesseurs : le dénigrement systématique laisse désormais place à une certaine exaltation de la « petite France du Pacifique », qui apparaît, dès 1930, avec cette description de Pierre Daye : *« Ne croyez pas à du paradoxe : Nouméa m'a plu. Sans doute était-ce par réaction. Car sa renommée demeure fâcheuse et l'on a rappelé l'opinion de Robert-Louis Stevenson sur "l'affreuse Nouméa". Je n'ai pas eu le loisir — parce que les correspondances de bateaux sont mal assurées — de séjourner dans la ville aussi longuement que je me l'étais promis. Et, en vérité, je ressentis du regret de mon involontaire hâte. Je n'affirmerai point que la capitale de la Nouvelle-Calédonie soit une des villes les plus séduisantes que je connaisse. Elle n'égale pas Suva. Mais elle m'a paru très supérieure à beaucoup d'autres cités coloniales. Elle jouit à tout le moins de cet avantage de se développer selon un vaste plan d'ensemble, de posséder des rues et des avenues bien tracées, d'être — en dépit de la poussière — propre et spacieuse, de compter quelques magasins importants, des autos de bonne marque, des hôtels suffisants, un cercle agréable, beaucoup d'activité industrielle et commerciale. Cela semble assez rare, tout ce progrès, dans ce coin-ci du monde[37]. »*


GEORGES FERRÉ

BAGNARDS COLONS & CANAQUES

Couverture du livre de Georges Ferré, *coll. centre culturel Tjibaou*


Suggested Programme

1st day Anse Vata — Ouen-toro — Yahoue (21 miles).
2nd day Tontouta—lunch at hotel and return (75 miles).
3rd day Ball at Hotel Central at invitation of Syndicat d'Initiative and reunion of tourists of the two hotels.
4th day Conception, St. Louis, return by Magenta (19 miles).
5th day Fishing party and picnic at sea.
6th day Rest. Visitors can visit the Cathedral and Museum.
7th day Plum — lunch at hotel and return (38 miles).
8th day Rest.
9th day La Foa. Lunch at hotel Banuelos.
10th day Rest.
11th day Visit to l'Ile Nou (old convict settlement), lunch and return.
12th day Rest.
13th day Tonghoue—lunch and visit Water Works at Dumbea.
14th day Ball at Hotel de la Gare, same arrangements as on the 3rd day.
15th day Rest.
16th day Bourail—lunch, visit Houailou Road and "la Roche Percee" on the Sea Coast.
17th day Rest. Shopping.
18th day Depart for Sydney.

NOTE.—On Rest-days nothing official has been arranged; Tourists are free to do what they choose. There is always tennis and bathing, special trips by car or launch, cost of which, of course, is extra.

A trophy of the hunt

Extrait d'un dépliant d'information des années 1930, *en anglais, proposant un circuit de 18 jours en Nouvelle-Calédonie, bateau compris, pour la somme de 55 livres australiennes, coll. Max Shekleton*

En 1931, le journaliste Georges Ferré, après avoir consacré plus de la moitié de son livre aux anciens bagnards ou à leurs descendants, décrit finalement la Nouvelle-Calédonie comme un fidèle reflet de la France métropolitaine dans le Pacifique : *« Nouméa est une petite ville de province. La campagne est peuplée de fermes familiales comme notre Normandie. Les plaines Nord ont l'air d'avoir été découpées dans un pan du Far West, tandis que les cocotiers, au contact des campagnards à l'accent breton ou lorrain, prennent un air tout à fait gaulois[38]. »*

Il va même jusqu'à trouver un certain charme romantique à la ville, au pays ainsi qu'à ses habitants qui auraient développé un lien privilégié avec la nature : *« Les Calédoniens ont conservé jusqu'à un certain sentiment aboli, une sorte de penchant pour ce qui est poétique et tendre dans le cadre de la nature. Les promenades de l'Anse-Vata, au soir tombant, en font foi. Les jeunes gens vont voir crouler le soleil derrière le phare Amédée tandis que les vagues mordent la plage de leurs minces lèvres écumeuses[39]. »*

Cette évolution positive de l'image de la Nouvelle-Calédonie devient manifeste dans un article que Georges Ferré fait paraître le 12 septembre 1935 dans *La République*, qu'il débute par ces mots : *« La Nouvelle-Calédonie fut pour moi l'objet d'un attachement véritable. »* Puis, quelques phrases avant la fin, l'auteur confie : *« J'étais venu en Nouvelle-Calédonie attiré par le mirage des colonies lointaines et j'y ai retrouvé la France. »*

Cette célébration enthousiaste du mythe réactualisé de « la France australe » lui vaut les remerciements chaleureux du conseil municipal de la Ville de Nouméa, lors de sa séance du 25 novembre 1935. À cette occasion, on procède même à la lecture complète dudit article, car *« il nous change d'une certaine littérature[40] »*. Ce revirement spectaculaire n'est cependant pas sans poser un certain nombre de questions. N'y aurait-il pas eu, par exemple, certaines sollicitations ou pressions de la part des élus de la Nouvelle-Calédonie en ce sens, d'autant que le conseil municipal évoque la parution concomitante d'un article du *Monde Colonial Illustré* consacré à la célébration du 14 Juillet à Nouméa ?

Entre-temps, en 1934, ont paru deux ouvrages partiellement ou totalement consacrés à la Nouvelle-Calédonie, participant tous deux au renouveau de la perception de cette colonie au travers de thèmes qui constitueront plus tard certains de ses principaux atouts touristiques.



Ralph Reynell Bellamy et son épouse, Jill,
coll. centre culturel Tjibaou

Le premier ouvrage a pour auteur Ralph Reynell Bellamy[41], un Anglais qui, dans les années 1920, s'est d'abord lancé en compagnie de sa femme, Jill, dans l'exploitation d'une plantation de café. L'expérience n'ayant pas été concluante, le couple tient ensuite un *store* dans le Nord calédonien jusqu'à ce qu'il se décide à rentrer en Angleterre. Outre le récit de leurs tribulations, racontées avec verve et, parfois, une pointe d'humour toute britannique, l'auteur livre, à la fin de l'ouvrage, son sentiment sur cette expérience et évoque notamment les regrets qu'elle leur a laissés, une fois rentrés en Angleterre. Le couple, face au conformisme de la société anglaise, regrettera ainsi la diversité et l'originalité des contacts humains qu'il avait pu nouer en Nouvelle-Calédonie. Dans un tout autre registre, tous deux seront également nostalgiques de la facilité avec laquelle ils pouvaient aller pêcher et chasser. Le livre comporte d'ailleurs de nombreuses photographies illustrant cet aspect de leur existence passée.



En fait, à travers ce livre, transparaît une perception venant de l'intérieur et non de l'extérieur comme ce fut le cas dans l'écrasante majorité des écrits précédents. Cette présentation de l'éden calédonien fait écho à celle qui se manifeste chez les écrivains que Virginie Soula définit comme relevant *« du premier ancrage littéraire et identitaire*[42] », tels Georges Baudoux et Jean Mariotti. Ralph Reynell Bellamy partage, avec le premier, un intérêt réel pour des personnalités hors du commun qui vivent dans l'île et, avec le second, un émerveillement devant l'extraordinaire richesse de la nature calédonienne.

« J'ai eu l'impression de me retrouver en Corrèze… »

La campagne calédonienne
vue par Raymond Savignac,
Dans le sillage des caravelles,
p. 188

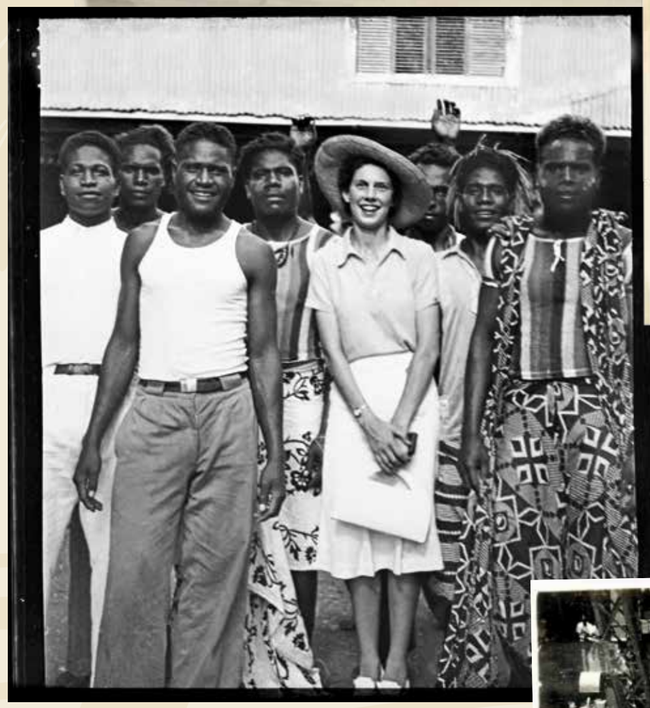
Le second ouvrage paru en 1934, écrit par Raymond Savignac, est un autre récit de voyage intitulé *Dans le sillage des caravelles*[43]. Ce livre est avant tout la relation, selon un genre littéraire déjà abondamment pratiqué avant lui[44], du long périple en mer qui l'a conduit en Nouvelle-Calédonie et qui lui permettra, ensuite, de regagner la France. Outre le thème de la petite France des antipodes, cet ouvrage est le premier à s'intéresser à la richesse des fonds marins, notamment en relatant des scènes de pêche à l'île Ouen, accompagnées d'illustrations.

Guy Chantepleure, *pseudonyme de Jeanne-Caroline Violet (1870-1951)*

Mais concernant les récits de voyage, *Escales océaniennes*, publié par Guy Chantepleure[45], est de loin le plus intéressant du point de vue touristique. En effet, derrière ce pseudonyme se cache la romancière Jeanne-Caroline Violet, épouse d'un diplomate en poste en Australie, Edgar Dussap. Sa relation d'une croisière organisée au départ de Sydney aborde leur escale en Nouvelle-Calédonie, qui devait normalement durer trois jours. Partis sur le *Lapérouse* le 23 juin 1932, ils essuient du mauvais temps lors de la traversée, ce qui rallonge celle-ci d'un jour. Ils n'arrivent finalement que le 26 juin à Nouméa où ils sont accueillis, avec un groupe d'autres croisiéristes, par le responsable du « comité d'initiative » de la ville, qui va leur servir de guide durant leur séjour : ***« Le tourisme est d'importation récente en Calédonie[46], mais il commence à s'y organiser, et Nouméa, comme toute ville de France qui se respecte, a son comité d'initiative. Celui-ci s'est chargé d'établir un programme pour utiliser au mieux les deux jours — ce devait être trois — que les passagers du Lapérouse passeront sur la "Grande Terre". Nous obéissons humblement à ce programme assez restreint par la force des choses[47]. »***

Le 27 juin, qui est le premier jour, débute par une promenade en automobile jusqu'à la Tontouta où le pont est alors en construction, suivie par une visite de la ville durant l'après-midi. Le lendemain, ils visitent la mission de Saint-Louis, puis se rendent à Plum, à la rivière des Pirogues et au Ouen Toro. Enfin, le 29 juin, alors que cette dernière journée aurait normalement dû être consacrée à la visite de l'île Nou, ils ont tout juste le temps de découvrir le musée de Nouméa, ***« exclusivement réservé aux manifestations de l'industrie rudimentaire — je n'ose dire de l'art — des indigènes[48] »***, avant d'appareiller pour les Nouvelles-Hébrides.







Ce type de croisière comportant des visites organisées a dû se maintenir jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale, comme en témoigne l'album Alconlay constitué de clichés pris lors d'une escale en 1937. L'album fut ensuite remis par la famille au service des Archives de la Nouvelle-Calédonie[49].





Ida Treat

Enseignante, journaliste et grand reporter pour plusieurs revues, cette Américaine a voyagé de Pékin aux îles du Pacifique, en passant par l'île de Bréhat sur laquelle elle écrivit, en 1942, un livre intitulé *Une île dans la tourmente,* évoquant l'Occupation.

Il convient aussi de signaler, accompagnant le processus *« de la prise de conscience d'une identité*[50] », la série d'articles, principalement consacrés à la population kanak, publiés par la journaliste américaine Ida Treat dans le magazine *Vu* sous l'intitulé *Nuages sur le Pacifique*[51]. Pour ce grand reporter proche du Parti communiste français[52], qui s'était rendu juste auparavant en Chine, ce titre est une référence aux menaces prémonitoires que le péril asiatique, notamment représenté par le Japon, fait peser sur la région. Mais Ida Treat s'interroge aussi sur le devenir de la présence européenne en Nouvelle-Calédonie, prise en étau entre une population kanak en plein renouveau et le dynamisme des communautés représentées par les engagés asiatiques. Ainsi, par rapport à tous les écrits précédents parus sur la Nouvelle-Calédonie, cette série est particulièrement novatrice, car elle associe la présentation réaliste, c'est-à-dire non exotique, des peuples du Pacifique avec les principaux enjeux géostratégiques à l'échelle de toute l'Océanie, si ce n'est de l'Asie. Ce faisant, elle relève plus d'une approche journalistique que du récit de voyage proprement dit.

Finalement, en 1940, à la veille de la guerre du Pacifique anticipée par Ida Treat, l'espoir formulé par Ulysse de La Hautière en 1869, soit soixante et onze ans plus tôt, que la Nouvelle-Calédonie puisse bénéficier d'un flux touristique venant d'Australie commence à se concrétiser. Or, les quelques éléments dont on dispose sur le déroulement de ces séjours permettent de constater que les vestiges du bagne paraissent incontournables.



« On lit le journal en flânant au soleil », *magazine* Vu, *n° 392, 18 septembre 1935, coll. Michel Soulard*



Coll. particulière

Ainsi donc, après avoir constitué le principal pôle répulsif de l'archipel, le site de Nouville est-il devenu une étape obligatoire de la découverte de la ville et de la Nouvelle-Calédonie. L'explication de ce renversement symbolique, associé aux débuts du tourisme en Nouvelle-Calédonie, ne peut se comprendre et s'analyser qu'à la lumière de l'évolution du phénomène colonial.

La diabolisation, ou plutôt la pénalisation, de l'image de la ville correspond en gros à la phase dite du roman colonial où ***« ces fictions à bon marché, loin d'être étrangères à la littérature, dévoilent à la fois les songes de puissance animant les Homais de l'expatriation et la fantasmatique de la fin du siècle dans sa déclinaison populaire***[53] ***»***.

En effet, si le bagne fait tellement recette, c'est qu'il fournit une littérature plus à même d'être commercialisée auprès du grand public, avide d'histoires fortes, voire sordides. Dans ce cadre, au sein de l'Océanie française, on assiste à une sorte de répartition des rôles déjà évoquée autour de la dualité « cannibales et vahinés » respectivement représentés par les Nouvelles-Hébrides et Tahiti. Quant à la Nouvelle-Calédonie, devenue « la Nouvelle », elle est systématiquement identifiée au bagne.

Mais cette trilogie symbolique, surtout en ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, commence à s'estomper durant la décennie des années 1930 avec l'intérêt croissant pour l'empire colonial désormais présenté comme l'indispensable complément de la puissance française.
Consacrant tardivement les espoirs de la colonisation Feillet, Nouméa la mal-aimée des écrivains-voyageurs en quête d'exotisme devient progressivement « la vitrine de la France dans le Pacifique » et c'est désormais en tant que telle qu'elle va, pendant longtemps, commercialiser son image touristique.

Christiane Terrier

Notes

[1] Grégoire Holtz et Vincent Masse, « Étudier les récits de voyage, bilan, questionnements, enjeux » in *Arborescences*, revue d'études française, n° 2, 2012.
[2] Bitton, *Nouvelles Annales de la marine et des colonies*, tome 15, année 1856.
[3] Ulysse de La Hautière, *Souvenirs de la Nouvelle-Calédonie*, Challamel aîné, 1869, 297 p.
[4] Edmond Cotteau, *En Océanie, Voyage autour du monde en 365 jours, 1884-1885*, Hachette et Cie, 1895, 228 p.
[5] Marc Le Goupils, « Un normalien colon » in *La Revue de Paris*, 15/10/1907, p. 748-760.
[6] Jean Carol, *La Nouvelle-Calédonie minière et agricole, Enquêtes coloniales*, P. Ollendorf, Paris, 1899, 121 p.
[7] *Ibid.*
[8] Jean Carol, *Le Bagne*, P. Ollendorf, Paris, 1903, réédité par Ed. du Caillou, 1979, p. 15-16.
[9] Louis-José Barbançon, conférence « The City of Broken Old Men », Salon du livre *Lire en Polynésie*, Papeete, novembre 2009.
[10] Clovis Savoie, *Histoire de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances sous les gouverneurs militaires par un vieux résident calédonien*, Imprimerie nationale, Nouméa, 1922, 274 p.
[11] Alain Funel, « Calédoniens ils sont, Calédoniens ils resteront ! », *Bulletin de la Société d'études historiques de Nouvelle-Calédonie*, n° 81, 4e trimestre 1989, p. 69-70.
[12] Roger Boulay, *Hula hula, pilou pilou, cannibales et vahinés*, Ed. du Chêne, 2005, 183 p.
[13] Pierre Benoit, *Océanie française*, Ed. Alpina, Paris, 150 p., p. 9.
[14] Francis Carco, *Maman Petitdoigt*, 1re édition, Davis et Cie, Paris, 1920, 48 p., p. 7, 2e édition, G. Crès et Cie, Paris, 1922, 90 p., p. 7.
[15] Louis-José Barbançon, *L'archipel des forçats, Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*, Ed. du Septentrion, 2003, 448 p., p. 429 (dépêche ministérielle prescrivant la concentration, au Camp Est, des éléments de la transportation internés au camp central et une réorganisation du service pénitentiaire à des fins de liquidation).
[16] Michel Noroit, *Être colonial ou ne pas être. Niaouli … la plaie calédonienne…*, J. Peyronnet, Paris, 1932, réédition chez L'Harmattan en 2007, 90 p., p. 5.
[17] *Ibid.*, p. 10.
[18] *Ibid.*, p. 31.
[19] *Ibid.*, p. 89.
[20] Dans ses commentaires préalables à la réédition de 2007 d'*Être colonial ou ne pas être. Niaouli … la plaie calédonienne…*, Bernard Capecchi procède à une minutieuse étude d'A. Stievenard, alias Michel Noroit, ce magistrat muté à Nouméa sans doute contre son gré, et notamment contre ses orientations politiques, p. 7-154.
[21] Colette Zytnicki et Kazdaghli Habib (dir.), *Le tourisme dans l'empire français. Un outil de la domination coloniale ? Politiques, pratiques et imaginaires (XIXe-XXe siècles)*, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2009, Paris, 444 p.
[22] Pierre Mille, « Littérature et colonies », article du *Temps*, reproduit dans *L'Océanie française*, n° 132, août-octobre 1933.
[23] *Le Temps* est alors un journal important, lu principalement par les élites et soutenu par un consortium regroupant de nombreuses organisations patronales. Quant à Pierre Mille, il semble avoir été le premier à parler de roman colonial ou de littérature coloniale. Mais il n'a jamais composé un ouvrage complet sur cette littérature. Journaliste et romancier, il s'est contenté de publier des articles et des interviews. Des extraits de ses textes, dont le premier date de 1908, ont été publiés dans le volume *Barnavaux aux colonies*, publié chez L'Harmattan en 2002.
[24] Pierre Mille, « Littérature et colonies », *op. cit*.
[25] Le premier numéro, paru le 28 mars 1931, a ainsi rassemblé des reportages d'Albert Londres et de Joseph Kessel.
[26] Procès-verbal du conseil municipal de Nouméa du 4/9/1935 – cote NCAM98800_1D0023, service des archives de la Ville de Nouméa.
[27] Michel Soulard, « Alain Laubreaux, la jubilation des mots » in *Episodes*, n° 2, 2009, 132 p., p. 8-13.
[28] Alin Laubreaux, *Le Rocher à la Voile*, Albin Michel, Paris, 1930 ; réédition Grain de Sable, Nouméa, 1996, 212 p., p. 40.
[29] Alain Laubreaux, série intitulée *Après le bagne, Détective*, n° 348, 27/6/1935, 4 : « Des hommes libres ».
[30] Alain Laubreaux, *op. cit., Détective*, n° 344, 30/5/1935, 1 : « La Nouvelle ».
[31] Informations contenues dans les procès-verbaux de la séance du 19 novembre 1935 du conseil municipal de Nouméa.
[32] Christiane Terrier, « Églises et État en Nouvelle-Calédonie de 1853 à 1914 ou les raisons d'une séparation inachevée », in *La loi de 1905 et les colonies*, sous la direction de Jean-Marc Regnault, Société Française d'Histoire d'Outre-mer, Paris, 2005, 334 p., p. 81-102.
[33] Ferri-Pisani, *Les tourmentés du Pacifique. L'outre-mer livré aux francs-maçons*, Les Éditions de France, 1936, 358 p., p. 15.
[34] *Ibid.*, p. 16.
[35] Bernard Brou, « Chronologie de la Nouvelle-Calédonie de 1925 à 1945 », *Bulletin de la Société d'études historiques de Nouvelle-Calédonie*, n° 26, 1er trimestre 1976, p. 46.
[36] Ibid., p. 66
[37] Pierre Daye, *Beaux Jours du Pacifique*, Librairie Valois, Paris, 1930, 248 p., p. 135.
[38] Georges Ferré, *Bagnards, Colons et Canaques*, p. 147.
[39] *Ibid.*, p. 142.
[40] N'oublions pas qu'à la même période, le conseil municipal essaie de convaincre le gouverneur de porter plainte pour diffamation contre les auteurs d'articles parus dans les magazines *Voilà* et *Détective*.
[41] Ralph Reynell Bellamy, *Mixed Bliss in Melanesia*, Ed. John Long Limited, 286 p.
[42] Virginie Soula, *Histoire littéraire de la Nouvelle-Calédonie (1853-2005)*, Karthala, 2014, 320 p., p. 101-128.
[43] Raymond Savignac, *Dans le sillage des caravelles*, Ed. des Annales coloniales, 1934, 236 p.
[44] Depuis le XIXe siècle, les récits de ce type, véritables « *road movies* » avant l'heure, sont très nombreux, mais le genre fait encore recette pendant l'entre-deux-guerres avec la parution, en 1927, des *Iles au parfum de santal (Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides)* de Jeanne d'Orliac, Ed. Baudinière, Paris, 1929, 248 p., en 1928, de *L'Océanie française* de Pierre Benoit, mais aussi, en 1932, de *The Real South Seas* de Ralph Reynell Bellamy, Ed. John Long Limited, 253 p., puis, en 1933, sous la plume de Michel Noroit, de *De Marseille à Nouméa*, Société d'éditions maritimes, géographiques et coloniales, 179 p.
[45] Guy Chantepleure, *Escales océaniennes. Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides*, 1935, Calmann-Lévy, Paris, 214 p.
[46] Sur ce point, Jeanne-Caroline Violet, alias Guy Chantepleure, commet une erreur, car le tourisme est bien plus ancien qu'elle ne l'imagine, puisque le Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie et dépendances avait été créé dès le mois de juillet 1912.
[47] Guy Chantepleure, *op. cit.*, p. 25.
[48] *Ibid.*, p. 82.
[49] Album Alconlay, 1937, collection Marie Grano, 171Fi.
[50] Virginie Soula, *op. cit.*, p. 129.
[51] Ida Treat, *Nuages sur le Pacifique* in *Vu* n° 390, 4/9/1935 : article 6 ; Vu n° 391, 11/9/1935 : article 7 ; *Vu* n° 392, 18/9/1935 : article 8 ; *Vu* n° 393, 25/9/1935 : article 9 ; *Vu* n° 394, 2/10/1935 : article 10.
[52] Au moment de son passage en Nouvelle-Calédonie, Ida Treat est encore l'épouse de Paul Vaillant-Couturier, secrétaire général du Parti communiste français. Elle épousera par la suite André Bergeret, commandant de corvette, qui rejoignit la France libre et le général de Gaulle à Londres.
[53] Jean-Marie Seillan, « La (para)littérature (pré)coloniale à la fin du XIXe siècle », revue *Romantisme*, Le fait colonial, n° 139, 2008.

QUAND LE PACIFIQUE
SE TOURISTIFIE



Dans les années 1950, Nouméa est l'escale d'environ quatre paquebots par an : le *Carinthia*, l'*Oronsay*, l'*Orcades* et l'*Orion*. À bord, quelque 3 000 riches touristes, principalement de nationalité britannique, font le tour du monde. Max Shekleton et Jean Maron les accueillent à la descente des chaloupes pour leur faire visiter la ville en baby-car. Ce petit bus est une invention de Bill Barney. G.I. durant la guerre du Pacifique, Bill épouse une Calédonienne et doit se trouver un métier. Il aménage alors seize places dans un fourgon Renault. L'idée est reprise et les baby-cars de couleur bleue vont se multiplier dans les rues de Nouméa et en brousse tout au long des années 1950 à 1980. Ils seront peu à peu remplacés par des 303 Mercedes de 60 places.



Baby-cars sur la place des Cocotiers, *1970, coll. MDVN*



En brousse, *coll. Jacques Nozeran*



Bus de Bil Barney, *coll. Paoli*

SI LA SECONDE GUERRE mondiale suspend les pratiques touristiques, la militarisation de l'archipel hawaïen après Pearl Harbor encourage l'hôtellerie, l'armée louant en totalité les principaux hôtels pendant le conflit. Friands de spectacle, les boys dynamisent Waikiki. Autant dire que le secteur touristique est prêt à affronter le boom de l'après-guerre avec l'augmentation des flux et la mise en place d'un hébergement pour les classes moyennes. L'ouverture du *Reef Hotel* en 1955, avec ses 350 chambres, marque un tournant. L'« hôtel-building » devient le modèle hôtelier des années 1970 à Waikiki, le plus célèbre étant le *Sheraton Waikiki* avec ses 1 900 chambres, sans équivalent dans le monde au moment de son ouverture en 1971. Les compagnies aériennes proposent des tarifs de lignes intérieures avec la mise en service du Boeing 707 et du DC 8. Elles poussent à la construction d'hôtels pour accueillir un nombre de touristes en forte progression (100 000 en 1955, 250 000 en 1959, 500 000 en 1964). Du côté d'Hollywood, on continue de faire la promotion de l'archipel, que ce soit, en 1953, avec le célèbre film *Tant qu'il y aura des hommes (From Here to Eternity)* de Fred Zinnemann ou, en 1961, avec Elvis Presley qui joue dans *Sous le ciel bleu d'Hawaï (Blue Hawaï)* de Norman Taurog. Dans le même temps, les touristes japonais commencent à venir en nombre. On en compte 120 000 sur 1,7 million de touristes en 1970, 455 000 sur 2,8 millions en 1975 et 1,8 million sur 6,9 millions en 2000. Les capitaux japonais s'intéressent à Hawaï, rachetant en 1974 les trois plus beaux hôtels de la chaîne Sheraton à Waikiki et à Maui. Au milieu des années 1980, le quart des chambres hôtelières appartient à des sociétés japonaises et 60 % en 1991. Le tourisme est devenu avec l'armée un des deux piliers de l'économie hawaïenne, remplaçant la canne à sucre ou l'ananas, dont les plantations se sont effondrées. La station touristique de Waikiki est le géant du Pacifique. Elle concentre à elle seule 8 % du produit intérieur brut de cet État fédéré, ce qui signifie qu'elle produit à peu près autant de richesses que la Nouvelle-Calédonie et plus que la Polynésie française !



Notons que la Seconde Guerre mondiale et la présence étatsunienne dans nombre d'îles du Pacifique Sud ne sont également pas sans relation avec leur intégration au circuit touristique. La construction d'infrastructures (pistes d'aviation, routes, ports, etc.) et la présence conséquente d'étrangers ont préparé à l'accueil des touristes en nombre et ont véritablement fait émerger un artisanat local, valorisant et monétarisant un patrimoine qui n'avait intéressé jusque-là que quelques anthropologues (Burlo, 1989).

Paradoxalement, l'après-guerre dans le Pacifique Sud n'est pas favorable au tourisme. James Michener dans son ouvrage *Return to Paradise* (1951) montre que nombre de gouvernements découragent les visiteurs de venir, effrayés par l'arrivée d'une foule d'Océaniens fuyant le danger atomique à la suite des essais nucléaires sur Bikini ! Il évoque ses problèmes pour obtenir un visa d'entrée à Tahiti, mais il révèle également les mêmes difficultés pour séjourner au Tonga, dans les Samoa américaines ou occidentales. Le rationnement du carburant limite pendant quelques années la mobilité des visiteurs sur l'île principale de Fidji, Viti Levu, où il s'agit plus d'hommes d'affaires et d'officiels que de véritables touristes. Au total, en 1958, 12 000 arrivées internationales ont été enregistrées par les services de l'immigration, auxquelles il faut rajouter 3 800 croisiéristes.

01

LE RETOUR TRÈS INÉGAL
DES TOURISTES EN OCÉANIE

À TAHITI, il faut attendre l'inauguration de l'aéroport de Faaa en 1960 pour qu'un boom de fréquentation advienne : on passe de 1 472 visiteurs en 1959 en Polynésie française à 8 563 touristes en 1961 et à près de 25 000 en 1967. Au même moment, Lewis Milestone tourne en technicolor, à Tahiti et à Bora Bora, *Les Mutinés du Bounty (Mutiny on the Bounty),* qui sort sur les écrans en 1962 et connaît un succès planétaire. Hollywood s'empare du mythe tahitien et Marlon Brando se marie avec la jeune Tarita Teriipaia, qui interprète Maimiti, celle dont le lieutenant Fletcher Christian tombe amoureux. Il a deux enfants avec elle, achète l'atoll de Tetiaroa, proche de Tahiti, et décide de s'y installer, ce qui renforce l'attrait de ce territoire.

Après la Seconde Guerre mondiale, le retour des visiteurs en Nouvelle-Calédonie se fait longtemps attendre. On ne compte que quelques centaines de touristes par an durant les années 1950. En 1966, il y a plus de touristes à Norfolk que dans ce territoire d'outre-mer et la forte progression de la fréquentation en 1967 se traduit par une pénurie de chambres d'hôtel et une pénurie de main-d'œuvre au moment du boom du nickel.



« La semaine du 27 au 31 août 1962 a été une période faste pour le tourisme calédonien. 600 passagers du navire Aurélia à Nouméa et 219 du navire Monterey auxquels il faut ajouter les voyageurs du Calédonien et du Polynésien ont laissé une somme d'environ un million de francs dans le territoire, et ceci en une seule journée. Si les escales touristiques se multiplient, on pourrait voir fleurir cette industrie et naître ces ressources dont on parle depuis longtemps… » *Coll.* Sud Pacific, *1962*

Si on dénombre 113 951 touristes en 2015 en Nouvelle-Calédonie, c'est sans compter les 444 124 croisiéristes des 213 paquebots qui ont fait escale à Nouméa ou aux îles cette même année.



Évolution du flux touristique en Nouvelle-Calédonie



Sources : ISEE et Pacific Asia Travel Association (PATA)

La Nouvelle-Calédonie ne semble pas intéressée par le développement touristique avec un budget de 18 millions de F CFP pour l'Office de développement touristique en 1972 contre 82 millions pour son équivalent en Polynésie française. En 1969, en plein boom du nickel, le rapport d'activité touristique est très pessimiste avec une capacité hôtelière (322 chambres) toujours aussi faible (Fournel-Vermot, 1974).

La forte progression du flux à partir de 1973 (voir graphique), alors que l'économie subissait un spectaculaire ralentissement, révèle que le tourisme pouvait rendre moins vulnérable le territoire aux fluctuations du cours du nickel, mais cette dynamique fut interrompue par la période insurrectionnelle des années 1980.

On passa de 90 655 touristes en 1984 à 47 804 en 1985, interrompant une période de progression. Il a fallu attendre 1996 pour retrouver le niveau de fréquentation de 1984, avec une stabilisation à 100 000 touristes par an depuis une vingtaine d'années, ce qui en fait une destination très secondaire, Hawaï en accueillant soixante-dix fois plus, Guam onze fois plus et les Fidji six fois plus.





LE MODÈLE
DES ÎLES-HÔTELS

À UNE ÉCHELLE PLUS FINE, les enclaves touristiques se sont multipliées dans le Pacifique Sud. L'île-hôtel est devenue la forme démocratisée de l'insulation vacancière, transformant le séjour en une expérience ouverte à une population de plus en plus large, ce qui peut être paradoxal et ne va pas sans contradiction. Des îlots en Polynésie française, dans l'archipel des Mamanuca aux Fidji ou sur la Grande Barrière de corail (Australie) ont vu se mettre en place une infrastructure hôtelière de classe internationale demandant des investissements importants : construction d'une petite centrale thermique, d'une usine de dessalement d'eau de mer, d'un port ou d'une piste d'atterrissage, etc.

Ce n'est pas un hasard si le phénomène débute en Australie en 1950, avec l'ouverture du *Royal Hayman Hotel* sur Hayman Island dans les îles Whitsunday (Queensland), quand on sait qu'à ce moment-là la compagnie aérienne Ansett est le premier opérateur hôtelier du pays. S'il existait un rudimentaire hébergement touristique sur Green Island et Magnetic Island avant la Seconde Guerre mondiale, on change d'époque au milieu du XX^{e} siècle. Ansett et de nouvelles compagnies aériennes vont être à l'origine de l'ouverture d'autres îles-hôtels sur Daydream, Brampton, Great Keppel, Lindeman, Hamilton, Dunk, Lizard ou Bedarra. Plus au nord, dans la région de Cairns, Green Island, Dunk Island ou Fitzroy Island vont aussi devenir des îles-hôtels. Le cas d'Hamilton Island (6 km²) est édifiant.



Le Sheraton Toopua à *Bora Bora,* *2005, coll. Jean-Christophe Gay*

Inhabitée en 1980, l'île a été totalement métamorphosée en quelques années, avec immeubles de vingt étages, aéroport (457 000 passagers en 2011), marina, clubs de vacances, piscines géantes…
Sur le milliard et quelques millions de touristes internationaux en 2015, le monde insulaire Pacifique ne pèse quantitativement pas lourd : une dizaine de millions de touristes, dont 8 millions pour le seul archipel hawaïen, qui reste le géant touristique de cet ensemble.



Toutefois, en vingt ans, le flux vers le reste de l'Océanie a triplé. Le potentiel de développement est encore important, malgré l'éloignement par rapport aux grands foyers émetteurs de touristes, rendant les destinations océaniennes très dépendantes du secteur aérien et très vulnérables au contexte géopolitique et économique mondial (guerre du Golfe, attentats du 11 septembre 2001, crises économiques, etc.). Si les îles du Pacifique ne représentent qu'un millième du tourisme international, celui-ci leur doit beaucoup en termes d'imaginaires et de pratiques, comme nous venons de le voir. Inversement, le tourisme est devenu une activité incontournable pour ces îles.



Le South Sea Island *aux Fidji*, *2011, coll. Jean-Christophe Gay*

LE TOURISME,
UN BILAN CONTROVERSÉ

EN DÉPIT DE FLUX relativement modestes – puisqu'en dehors d'Hawaï, seule Guam dépasse actuellement le million de touristes –, le tourisme est devenu une activité essentielle pour la viabilité de certains territoires et micro-États océaniens, comme Guam, les Mariannes du Nord, Palau, Fidji, Cook ou Vanuatu. Bien que venant après la colonisation et la christianisation, qui ont transformé en profondeur les sociétés locales, les effets du tourisme restent controversés.



On l'accuse de nombreux maux, sans toujours avoir à l'esprit qu'il est désormais l'unique activité permettant d'enrayer l'émigration et le dépeuplement des îles secondaires au profit des grandes agglomérations comme Auckland (Nouvelle-Zélande) ou Sydney (Australie). Il est aussi le seul secteur capable de réduire l'assistanat, qu'il s'agisse des collectivités françaises du Pacifique, dont la prospérité factice repose sur les transferts colossaux venant de Métropole, ou des États et territoires relevant du modèle MIRAB (« Migration, Remittances, Aid & Bureaucracy »), développé par Geoff Bertram et Ray F. Watters (1985), c'est-à-dire dont les ressources proviennent des transferts des émigrés et de l'aide internationale, alimentant une bureaucratie pléthorique. Le tournant touristique pris, ces vingt dernières années, par de nombreuses petites économies insulaires (PEI) relevant de ce modèle et aboutissant à la mise en évidence du modèle SITEs – c'est-à-dire « Small Island Tourist Economies » (Mc Elroy, 2006) – ne concerne qu'une minorité de PEI océaniennes, contrairement à la Caraïbe, voire à l'océan Indien avec Maurice, les Seychelles ou les Maldives.



Le tourisme, secteur de l'économie qui offre des emplois sur l'ensemble de l'archipel



Le tourisme est l'affaire de tous, comme l'explique Stéphane Bouquillard : *« […] les sacrifices sont grands pour la population, notamment : sentiment d'envahissement, perte d'authenticité, non-valorisation d'une identité, risque de pollution, précarité du travail. Sacrifices qui engendrent une volonté manifeste de non-développement touristique. »* Pourtant, comme le rappelle Jean Rambaud, vice-président de l'Union des hôtels de Nouvelle-Calédonie, l'industrie du tourisme est la deuxième du pays. Elle gère 24 milliards par an. *« Il faut bien voir que, pour 8,4 francs investis pour le tourisme, les recettes s'élèvent à 39,5 francs, d'après les calculs réalisés dans le cadre du schéma territorial de développement du tourisme, des services et des loisirs en 2015 »,* note Martine Lagneau, première vice-présidente de la province Sud en charge du tourisme et présidente de Nouvelle-Calédonie tourisme de la province Sud (NCTPS).

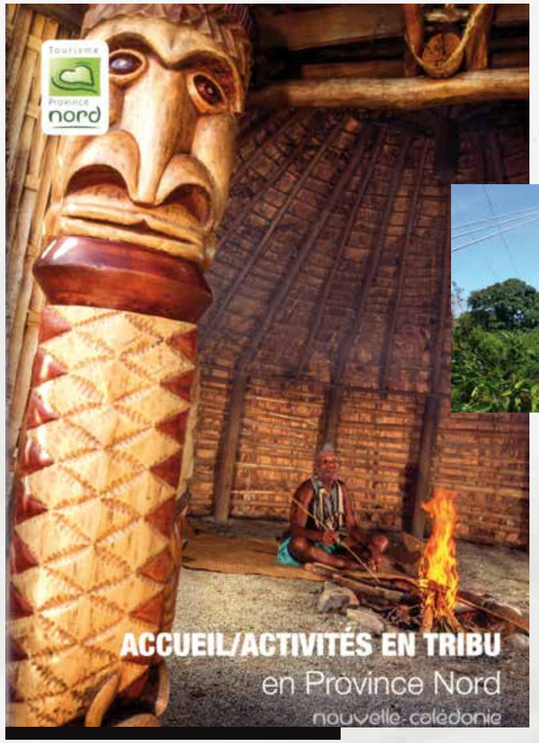
Les enquêtes de Tourismette, *bande dessinée réalisée par Gielbé dans le cadre de la promotion touristique conduite par le GIE tourisme de la province Sud, 2002, coll. NCTPS*



VERS UN TOURISME

VALORISANT LES PATRIMOINES

SOUVENT DÉNONCÉ comme un phénomène détruisant les cultures « traditionnelles », le tourisme peut être un moyen de définir les identités locales et de forger les revendications politiques. La polémique apparue en Polynésie française à la suite du cyclone Oli (4 février 2010) et des déclarations de son ministre de la Culture, en réponse aux hôteliers de Bora Bora qui souhaitaient refaire les toitures des bungalows en palmex, un succédané du pandanus, est à ce propos édifiante. Suite aux bouleversements liés au Centre d'expérimentation du Pacifique, avec la monétarisation et l'importation massive de matériaux de construction, les toits en tôles ondulées y ont progressivement remplacé les matériaux de construction traditionnels. Ce n'est que grâce à une décision des pouvoirs publics imposant à l'hôtellerie internationale ce « cachet polynésien », le toit en pandanus, que cette filière, comprenant les cueilleurs, les producteurs de paquets, les négociants ou les confectionneurs de toits, a été sauvée. Cet exemple montre que le tourisme offre, à l'évidence, une seconde vie à différents aspects du patrimoine (danses et chants, architecture, artisanat, etc.). L'émulation qui existe entre les troupes de danse des îles Sous-le-Vent est aussi symptomatique de ce patrimoine, non seulement préservé mais dynamisé. Les espaces les plus touristifiés, tels Bora Bora ou Oahu, sont devenus le creuset d'une société nouvelle où cohabitent des populations d'origine européenne, des autochtones, des Polynésiens d'autres îles attirés par les emplois touristiques ainsi que d'autres communautés.
Ainsi le tourisme et la dynamique patrimoniale sont à l'origine de nouvelles sociabilités. La production par le tourisme de lieux variés a son importance dans le rapport de cette activité avec les sociétés océaniennes. Certains sont séparés de la population locale, telles les îles-hôtels.

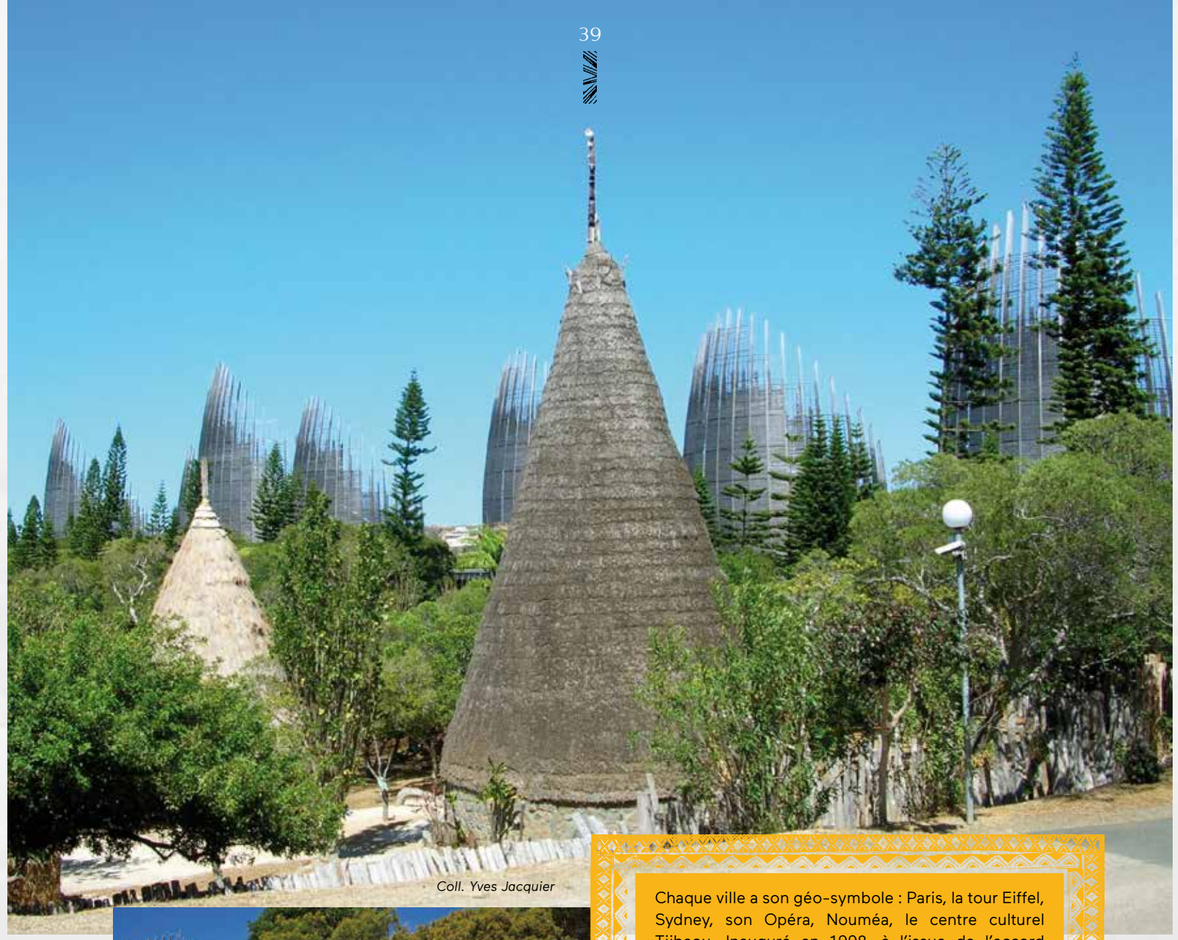




La passerelle Marguerite, à La Foa, *2011, coll. Jean-Christophe Gay*

D'autres sont totalement ouverts, comme la célèbre station balnéaire de Waikiki. Palaos s'est tourné vers un tourisme haut de gamme focalisé sur la découverte d'un écosystème exceptionnel pour limiter les effets de la fréquentation, mais l'arrivée massive et récente des Chinois remet en cause ce modèle. Le rapport visiteur/visité ne se joue pas de la même façon, mais, dans tous les cas et qu'on le veuille ou non, le tourisme constitue une source de transformation des sociétés locales.

« Peut-être est-ce finalement une chance que l'on se réveille un peu tard, à l'heure où l'on parle de tourisme et de développement durable, note Stéphane Bouquillard dans sa thèse de 2015/2016 intitulée *"Comment faire du tourisme un appareil créateur de valeur pour la Nouvelle-Calédonie ?". Cela permet de réfléchir à un tourisme respectueux de l'environnement et de l'identité des cultures locales. »*



Coll. Yves Jacquier



Au centre culturel Tjibaou, *lors du Salon du tourisme, 2016, photographie Delphine Mayeur, coll. ADCK-CCT*

Chaque ville a son géo-symbole : Paris, la tour Eiffel, Sydney, son Opéra, Nouméa, le centre culturel Tjibaou. Inauguré en 1998, à l'issue de l'accord de Nouméa, ce centre merveilleusement intégré dans son environnement a été conçu par Renzo Piano, dans l'esprit de Jean-Marie Tjibaou, pour présenter au monde la culture kanak. Aujourd'hui, l'établissement s'ouvre à toutes les cultures qui peuplent la Nouvelle-Calédonie.



L'Opéra de Sydney, *coll. Yves Jacquier*

DES LONGUES TRAVERSÉES

À LA CROISIÈRE DE MASSE

Le Rocher à la Voile était aux Calédoniens ce que la tour Eiffel est aux Parisiens : le rendez-vous des amoureux. Il était également le lieu des ultimes « au revoir » à ceux qui partaient par-delà les mers.

Le Rocher à la Voile, *1959, coll. MDVN*



Chapitre 02



DU *CLIPPER*
AU PAQUEBOT



LE BATEAU A LONGTEMPS ÉTÉ le seul moyen de communication entre la Nouvelle-Calédonie et le reste du monde. Aussi l'histoire de ce territoire est-elle étroitement liée à l'évolution de ce mode de transport.

Jusqu'en 1854, semble-t-il, il ne s'agit que de voiliers et les premiers *steamers* (bateau à vapeur) apparaissent très lentement dans cette partie du Pacifique, car si la machine à vapeur et son adaptation au transport maritime rendent subitement plus accessibles les lieux éloignés, on préfère encore pendant un certain temps les *clippers,* des bateaux à voile rapides transportant des marchandises (du verbe anglais *to clip* pris dans l'acception de « filer à vive allure »), car on constate que la durée moyenne du voyage est plus courte et qu'ils sont plus économiques que les *steamers*. Les débuts de la colonisation de la Nouvelle-Calédonie ont reposé sur les *clippers,* qui servent à transporter les passagers de France à la colonie aux abords difficiles en raison de son récif-barrière.

Ainsi, jusqu'à la prise de possession française en 1853, l'île des Pins, reconnue comme l'endroit le plus favorable pour l'abordage des bateaux, est le premier lieu à être régulièrement fréquenté. Les échanges commerciaux sont réorientés vers Port-de-France (Nouméa) dans la seconde moitié des années 1850 (Cordier-Rossiaud, 1957).



Photographies de l'album Rime, 1896, coll. SANC

Le passage de la ligne



***À bord du* Polynésien**



Escale à Colombo

En 1895, les escales sont les suivantes : Port-Saïd en Égypte, Mahé aux Seychelles, parfois Adélaïde, Melbourne et Sydney en Australie. En 1898, Mahé est remplacée par Colombo, à Ceylan (Sri Lanka).

Avant l'ouverture du canal de Suez (1869), on met plus de 100 jours pour se rendre en Nouvelle-Calédonie, au départ de Bordeaux et en passant par le cap de Bonne-Espérance. Il faut attendre 1882 pour que soit mise en place une liaison régulière entre Marseille et Nouméa, suite à la convention signée entre le gouvernement français et la Compagnie des Messageries maritimes (devenue CGM en 1977, puis CMA CGM en 1996).

C'est le *Natal,* un navire à vapeur équipé de voiles également, qui assure les premières liaisons en deux mois environ, via le canal de Suez, Aden, les Seychelles, la Réunion, Maurice, Adélaïde, Melbourne et Sydney. À partir de 1887, le trajet est réduit à 45 jours environ par la suppression des escales réunionnaise et mauricienne avec les paquebots l'*Australien,* le *Polynésien,* le *Ville de La Ciotat* et l'*Armand Béhic*.



VOYAGE DE LUDOVIC TEYSSANDIER DE LAUBARÈDE

Marseille-Nouméa en 1887

Mon cher cousin,
Partis de Marseille le 9 mars 1887, je passe à Port-Saïd, premier port de relâche. Il est 1 heure, je descends, une chaleur épouvantable ; le vent du désert souffle et envoie par bouffées un air brûlant rempli d'une épaisse poussière de sable.
Je me promène dans la ville, assez originale du reste, pendant toute la journée. [...] Ensuite, à 7 heures, je rentre à bord et nous partons à 8 heures, éclairant le canal devant nous à la lumière électrique.
Alors commence un nouveau spectacle que j'étais loin d'attendre, l'avant du navire, éclairant comme en plein jour, laissait voir sur les bords du canal des nuées de canards, oies, grues, pélicans et autres oiseaux qui ne s'envolaient pas du tout à notre passage, et qu'il aurait été très facile de prendre.
Enfin, le jour venu, le spectacle parut un peu plus beau et surtout dans toute son étendue ; autour du canal sont d'immenses plaines de sable couvertes par moments d'eau salée, lieux de rassemblement de tous les oiseaux énumérés plus haut, le désert commence là et on ne voit que sable à perte de vue. Nous avons toute la journée une chaleur accablante, malgré cela on voit tout le long du canal des caravanes de chameaux et autres bêtes du désert passer l'isthme pour aller de Suez à Port-Saïd et toujours des nuées de canards pendant les deux jours que nous avons mis à traverser ce travail de géant. Enfin, nous arrivons à Suez, que l'on voit de loin, la ville étant à 4 kilomètres du port. Personne ne descend, le navire ne restant que 4 heures en rade.
De là, nous nous dirigeons sur Aden. La traversée s'effectue très bien, pas de mauvais temps, quoique la mer soit un peu grosse. Nous arrivons à Aden, triste pays, l'aspect est splendide à l'œil nu. Je descends avec le sergent seulement et nous allons visiter cette ville moitié européenne moitié arabe. Après 2 heures de promenade, ou plutôt de souffrance, sur le dos d'un bourriquot arabe, nous parvenons aux forts anglais, formidables travaux bâtis dans le roc et qui rendent absolument imprenable ce pays malheureux. Des rochers immenses, arides, secs, brûlés par le soleil au point que je ne me rappelle pas avoir vu un seul arbre dans la journée que j'ai passée. [...] Après un dîner copieux et pris le champagne, nous rentrons à bord, et nous voilà en route, cette fois pour la Réunion (Bourbon).
Il est 7 heures du matin, on mouille, je suis tout prêt à descendre. On lève l'ancre et nous nous dirigeons vers Maurice, où nous sommes restés en quarantaine à cause de la fièvre jaune qui était à terre. Je n'[ai] donc pas pu voir ce port qui est une ancienne possession française.
Cette fois, nous partons pour faire ce que l'on appelle de la grande traversée, on reste 15 jours sans voir la terre ; le temps est beau, la mer est calme, mais la température est froide dans ces parages.
Cependant, nous arrivons en Australie, pays splendide sur tous rapports. Nous mouillons à Adélaïde, où personne ne descend, le navire ne reste que 2 heures, temps nécessaire au déchargement des colis et des lettres, puis on reprend la route, suivant toujours la côte de très près jusqu'à Melbourne, où le navire accoste à quai.
J'en profite aussitôt pour aller visiter cette ville immense de grandeur et de beauté. J'ai parcouru la ville de 9 heures du matin jusqu'à minuit et pendant tout le lendemain sans jamais en trouver la fin, elle est immense, les rues sont de véritables boulevards et les maisons, presque toutes à étages, sont magnifiques.
C'est véritablement incroyable de voir une ville de cette taille et aussi jeune ; elle n'a que 40 ans et elle est habitée par plus de 300 000 habitants, tous assez riches, je ne me rappelle pas avoir vu de pauvres dans les deux jours que j'y suis resté. J'y ai déjeuné, le deuxième jour, presque pour rien, le menu se composait d'un bifteck assez gros et délicieux, un poulet, un plat de pommes de terre, de la salade, une bouteille de vin (très bon) et du dessert, le tout pour la modique somme de 39 sous, pas même 40. Enfin je rentre à bord et le bateau partait le matin suivant à 4 heures pour Sydney, dernier port de relâche avant le fameux Nouméa. TSVP
Sydney apparaît, le surlendemain, au fond d'une immense baie. La rade est superbe, entourée de collines couvertes de forêts, cocotiers ou autres arbres des colonies. La ville est encore plus belle que Melbourne, je m'abstiendrai donc de vous donner des détails sur mes promenades durant les deux jours que j'y suis resté. Nous arrivions à Nouméa après 4 jours de traversée.
Le phare apparaît d'abord le premier, ainsi que les récifs qui entourent l'île, puis la rade. Le navire mouille et nous descendons pour nous rendre à la caserne. Le soir, je suis allé dîner chez M. de Sonneville. Nouméa est toujours le même, aussi triste qu'autrefois, quoiqu'un peu agrandi. J'y reste 3 jours, puis je suis détaché au poste de l'île Nou, habitation permanente des forçats. Je viens à Nouméa presque tous les jours.
Voilà à peu près tout ce que je pouvais vous dire d'intéressant.
Embrassez pour moi Marie, Gaétan, Henri. Offrez mes respects à Madame de Lavernelle.
Aux MM. Javerzac, que je n'oublie pas. M. et Mme De Saint-Quentin, les Lascan.
Votre tout dévoué,
[signature]
Nouméa, le 25 août 1887
Pour mon adresse, vous n'avez qu'à mettre simplement :
Caporal d'infanterie de Marine (faire suivre) – Nouvelle-Calédonie.



Ludovic, dit Eudoxe, Teyssandier de Laubarède *avec son père Félix, son épouse Céline, leur première fille Madeleine et leur aide indonésienne sur leur propriété de Sarraméa, coll. Yves Jacquier*

LES PAQUEBOTS,

DE LA VAPEUR AU DIESEL



Affiche des Messageries maritimes *d'Hervé Baille, coll. MDVN*

***Brochures du* Tahitien *et du* Calédonien,** *coll. Yves Jacquier*

DURANT LA PREMIÈRE MOITIÉ du XXe siècle, la propulsion à vapeur est progressivement remplacée par le moteur Diesel, plus puissant et avec une autonomie plus importante. Les bateaux deviennent plus rapides, comme le prouve l'évolution des navires assurant la liaison Métropole-Nouvelle-Calédonie. Ainsi l'*Éridan II*, mis en service en 1929, paquebot-poste avec deux moteurs Diesel, file à 14 nœuds contre seulement 12 nœuds pour le paquebot mixte *Ville de Strasbourg*, lancé neuf ans plus tôt et mû par trois chaudières à charbon (cf. tableau ci-contre). La ligne Marseille-Nouméa par le canal de Suez est maintenue jusqu'en 1924, remplacée progressivement par la liaison Dunkerque-Nouméa, via Panama et Tahiti, ouverte en 1919.
Après son interruption pendant la Seconde Guerre mondiale, le service reprend à partir de 1944 et la liaison est prolongée jusqu'à Sydney dans les années 1950.



Deux paquebots mixtes identiques, le *Calédonien II* et le *Tahitien*, construits spécifiquement pour la ligne Marseille-Antilles-Panama-Tahiti-Nouméa-Australie et filant à 19 nœuds, assurent à partir de 1952 les dernières années de service, avec un départ de Marseille vers Nouméa tous les deux mois.
En 1972, trop fortement concurrencée par l'avion, la ligne est supprimée. Dans les années 1950-1960, il y avait également la possibilité de se rendre à Sydney, puis de prendre une compagnie britannique comme la P&O Orient Line ou deux compagnies italiennes, la Lloyd Triestino di Navigazione ou la Flota Lauro, qui embarquaient des passagers à Sydney pour les débarquer à Gênes, en passant par le canal de Suez.

Ces relations entre Métropole et Nouméa ne sont pas des liaisons touristiques. Les passagers à bord de ces navires sont des fonctionnaires, des militaires, des commerçants, des Néo-Calédoniens rendant visite à la famille, quelques aventuriers ou autres personnes au statut incertain. Il y a bien peu de touristes à bord, de si longues traversées étant difficilement compatibles avec le tourisme, sauf pour les rentiers et autres personnes bien nées. Toutefois, les bateaux de la marine marchande ont été largement utilisés par les touristes dans les premiers temps.

	Noms (et sisterships)	Période	Propulsion	Vitesse (en nœuds)	Nombre de passagers cabine + rationnaires (militaires émigrants démunis)
Le Natal, 1810 	*Natal* *Melbourne* *Calédonien* *Sydney* *Salazie* *Yarra* *Océanien*	1882-1917 1882-1921 1882-1917 1882-1922 1883-1912 1883-1917 1884-1922	Huit chaudières à charbon	12/15 15/16 15/16 15/16 15/16 15/16 15/16	209 209 + 1 200 rat. 209 + 1 200 rat. 209 209 209 209 + 1 200 rat.
Le Ville de La Ciotat, Nouméa, vers 1900 	*Australien* *Polynésien* *Armand Béhic* *Ville de La Ciotat* *Néra* *Dumbéa*	1890-1918 1891-1918 1892-1924 1892-1915 1888-1923 1888-1928	Douze chaudières à charbon	17 17 17 17 17 17	352 + 234 rat. 352 + 234 rat. 352 + 234 rat. 352 + 234 rat. 957 1 14
L'El Kantara, 1914 	*El Kantara* *Louqsor* *Gange*	1905-1926 1905-1930 1916-1917 (dessert Nouméa à partir de 1919)	Deux chaudières à charbon	13 13 13	94 + 1 200 rat. 94 + 1 200 rat. 54 + 1 200 rat.
	*Céphée*	1912-1936 (saisi aux Allemands en 1918 il dessert Nouméa en 1934)	Cinq chaudières à charbon	11 5	234
	Antinous *Boussole* *Astrolabe* *Recherche* *Espérance*	1913-1931 1920-1960 1921-1944 1923-1976 1923-1963		11 11 10 5 11 10	120 94 + 1 200 rat. 94 + 1 200 rat. 94 + 1 200 rat. 94 + 1 200 rat.
	Ville de Strasbourg *Ville d'Amiens* *Ville de Verdun*	1922-1952 (dessert Nouméa à partir de 1930)	Trois chaudières à charbon	12 13 5 12	66 + 280 rat. 90 + 478 rat. 86 + 478 rat.
1935, coll. Yves Jacquier 	*Éridan*	1920-1956 (dessert Nouméa à partir de 1935)	Moteurs Diesel	14 5	191 + 1 068 rat.
	Commissaire Ramel	1920-1940 (dessert Nouméa à partir de 1935)	Chaudières à charbon puis moteurs Diesel à partir de 1926	12 puis 14	207 + 416 rat.
Le Sagittaire, Nouméa, 21 mai 1946 	*Éridan II* *Sagittaire*	1928-1956 1929-1959 (dessert Nouméa à partir de 1939)	Moteurs Diesel	14 5 14	152 + 742 rat. 180 + 122 rat.
Le Calédonien, 1972 	*Pacifique* *Calédonien* *Tahitien*	1951-1970 1952-1972	Moteurs Diesel	19 19 7 19 7	281 + 260 rat. 241 + 122 rat. 241 + 122 rat.

Paquebots affrétés et étrangers : Chung King *(1950),* Chung Chow *appelé aussi* Résurgent *(1950),* Océanien *(1938-1967),* Mélanésien *(1925-1963)*

VOYAGE D'EDMOND DEQUEN

Marseille-Sydney-Nouméa, en 1924-1925

J'ai pris place dans la cabine 318 où j'ai comme compagnon de cabine M. Willy Prestre, ingénieur suisse qui se rend en Australie. À 16 heures, le paquebot siffle. Nous voilà partis, le soir descend vite.



Le Céphée à Port-Saïd, *1924, coll. Cœcilia Brun*

Mercredi 3 décembre 1924

Nous sommes dans la mer Tyrrhénienne et nous nous dirigeons vers la Sicile. La matinée s'est passée à jouer à la palette sur le pont. Les passagers français étant peu nombreux, je suis amené à faire connaissance avec beaucoup d'étrangers. En première classe, quelques missionnaires anglais pour les îles Fidji, quelques français pour la Nouvelle-Calédonie et des sœurs. Deux de ces missionnaires se rendent à Nouméa où ils comptent faire leur service militaire.



Edmond Dequen *en costume blanc, coll. C. Brun*

Jeudi 4 décembre 1924

Notre bateau fait ses 270 milles marins en 24 heures. Ce qui fait du 21 km de moyenne à l'heure. Il ne bouge pas trop sur l'eau. Je crois bien qu'il est assez chargé.

Vendredi 5 décembre 1924

Beaucoup de ces émigrés se rendent en Australie pour la construction du métropolitain. [...] Dans la soirée nous avons organisé un petit concert suivi de danse jusqu'à peu près 11 h. [...] Les Messageries maritimes ne tiennent pas les records de propreté et d'organisation.

Samedi 6 décembre 1924

Nous longeons la côte vers Port-Saïd. Le temps est on ne peut plus beau. Nous sommes passés vis-à-vis de Corfou vers midi. Une bonne sieste au soleil m'a collé une bonne migraine qui ne s'est passée que tard dans la soirée.

Mardi 9 décembre 1924

Par une nuit très belle nous étions en vue du phare de Port-Saïd vers 3 heures du matin. À 6 heures nous étions à quai. Ce qui frappe le plus en arrivant, c'est de voir le déplacement des forces navales anglaises pour les troupes d'Égypte. [...] Tout d'abord nous prenons place dans une barque pour nous mener à terre. Le type nous demande chacun 3 francs + au débarquement nous devons payer un droit d'entrée de 2 francs, pour aller, autant pour le retour. [...] Devant les boutiques de toutes sortes sont installées des boutiques de changeurs en plein vent. Toutes les monnaies ont cours, toutes les langues se parlent. Le français et l'anglais dominent.

Mercredi 10 décembre 1924

Nous faisons route sur Aden où nous devons arriver vers mardi prochain. À bord nous commençons à nous mettre en blanc. Les pare-soleil sont baissés. Un air un peu plus frais balaye le pont et la sieste prend une partie de l'après-midi.

Jeudi 11 décembre 1924

Nous entrons dans le golfe de Suez à 5 heures du matin. Les matelots nous font décamper du pont pour le lavage. La matinée s'est passée à faire des photos et du sport. [...] La scission entre les premières et les secondes est maintenant complète. Ils dansent de leur côté et nous du nôtre. Ça ne nous empêche pas de bien rigoler et de passer de bonnes soirées. Les nuits sur le pont sont douces et calmes.

Vendredi 12 décembre 1924

Tout va au plus mal sur ce bateau. L'eau douce est distribuée avec tant de parcimonie que c'est à peine si nous pouvons faire notre toilette. Les W.C. sont bouchés et leur odeur ne permet pas de se tenir dans les cabines. Le docteur recommande d'éviter le soleil le plus possible. Même étant près des stores, il faut porter le casque colonial. La chaleur est tellement forte qu'il est impossible de faire des photos ; l'eau tiède décolle la gélatine et gâte tout. Nous en avons fait des typiques, à cheval sur le petit cheval des enfants sur le pont. [...] Nous avons devisé très tard sur le pont, la nuit fut excellente. Nous avons été suivis par une paire de dauphins pendant quelques heures. Nous avons pu admirer la phosphorescence de l'eau.

Samedi 13 décembre 1924

Ce matin, sur le pont, nous avons été inondés, nos chaises longues étaient entourées d'eau de tous côtés et j'ai pris un bon bain de pieds. La chaleur devient terrible, surtout quand il n'y a pas de vent.

Lundi 15 décembre 1924

Sommes arrivés à Aden vers 2 heures de l'après-midi sous un soleil de plomb. Nous sommes mouillés à 500 mètres de la ville. Comme partout les barques environnent le navire. Ici, je ne sais pourquoi, les marchands ne peuvent monter sur le navire. [...] Ils détournent la question en établissant un va-et-vient avec une corde de raphia



Marché de Port-Saïd, *1924, coll. Cœcilia Brun*

et un cabas. Du bord nous discutons le prix. Si l'affaire est conclue, l'objet acheté est mis dans le cabas, et nous tirons sur la ficelle. Au retour nous mettons l'argent. Les cartes postales sont très jolies.

Mercredi 17 décembre 1924

Je fais du sport. J'ai dégoté ce matin une corde à un matelot, nous en avons fait. Le vent s'est calmé, la mer est belle, le temps aussi.

Vendredi 19 décembre 1924

Une petite soirée est organisée pour Noël. Officieusement on m'a demandé pour jouer du violon. Le coiffeur n'est pas très cher, huit francs pour une coupe de cheveux, la barbe et friction.

Lundi 22 décembre 1924

À déjeuner nous avons eu du porc, chose très rare ici. Les pommes de terre ne sont pas fort bien pelées. Tous les jours nous avons quelque chose à réclamer. Tout doit venir d'un manque d'organisation du commandement.

Mardi 23 décembre 1924

Dans la journée rien ne s'est produit. Le soir au coucher du soleil nous avons aperçu le rayon vert.

Mercredi 24 décembre 1924

Nous comptons être à Colombo dans la matinée. Vers 10 heures du matin, nous y étions en escale. [...] Quelques grands hôtels, des clubs, des grandes maisons de commerce. Ce qui frappe ici, c'est une merveilleuse végétation bien différente de celle des autres pays. [...] Les rues principales sont bordées d'arcades sous lesquelles se trouvent des changeurs, des marchands, des charmeurs de serpents, des marchands de perles, de cartes postales, des guides. Tous ces types sont collants, fort polis et d'une persévérance extrême pour vendre leur camelote. La ville est très propre.

Jeudi 25 décembre 1924

Ce n'est que vers midi que nous sommes partis pour Fremantle. Ici nous avons la plus longue traversée, environ 13 jours. Le matin, la messe de Noël a eu lieu sur le gaillard d'avant à 8 heures. À bord, le service télégraphique met au point un appareil pour prendre des télégrammes de presse de Bordeaux. C'est la première fois que nous avons un peu de nouvelles de France.

Dimanche 28 décembre 1924

Ce jour est comme les autres, aussi monotone. Rien ne le distingue des autres. Toujours le calme plat de la mer, rien à l'horizon. Nous paraissons perdus au milieu de l'océan. Le temps est magnifique et lourd. Nous avons 30° à l'ombre le midi. [...] Le poker se joue beaucoup à bord. Il s'y perd des sommes folles.

Jeudi 1er janvier 1925

Nous avons passé un nouvel an épatant. Je ne m'attendais pas à ce qu'il fût si gai.

Mardi 6 janvier 1925

Nous sommes arrivés [à Fremantle] de très bonne heure. Nous avons mouillé au large. Nous ne pouvons descendre avant que le service sanitaire et la douane soient passés. La visite médicale est faite, elle paraissait sévère, elle a simplement consisté à l'examen des mains, c'est tout. Et avec quel apparat ! Jamais en France on ne le ferait. Ici nous voyons des requins. Le visa des passagers a eu lieu dans une belle pagaille. Suis sorti en ville vers 4 heures, après les fortes chaleurs. La ville n'a rien d'intéressant, les magasins sont bien achalandés.

Jeudi 8 janvier 1925

Beaucoup de passagers sont allés se baigner sur les plages de Fremantle. Tous sont revenus avec des coups de soleil. Il est même étonnant qu'il n'y ait pas plus de cas d'insolation. Les émigrants en partie sont débarqués. Ils errent en ville à la recherche de travail. De ceux débarqués précédemment par le Ville de Strasbourg, *quelques-uns n'ont pas trouvé de travail. Ils partent donc avec le Céphée espérant avoir plus de chance à Melbourne ou Sydney.*

Vendredi 9 janvier 1925

Nous longeons la côte occidentale. Vent de bout et frais. Température 22°. Malgré cela il fait frais. Nous avons remisé les blancs. [...] Les gens deviennent de plus en plus aigris et méchants.

Lundi 12 janvier 1925

Le temps est toujours mauvais. Nous en avons marre d'être logés à l'étroit.

Lundi 19 janvier 1925

À 19 heures nous étions amarrés à Dawes Pt. Quai 3 (Sydney). Le contrôle des passeports a lieu.

Jeudi 22 janvier 1925

J'ai fait mes adieux à l'équipage du Céphée et suis monté à bord du Dupleix.

Dimanche 25 janvier 1925

Le temps se maintient, le vent change toujours. C'est triste ici. Pas d'amusement. Rien. Le peu de passagers qu'il y a sont âgés.

Lundi 26 janvier 1925

Voilà deux mois que je suis parti de France. Le temps semble bien long d'être sans nouvelles. [...] À Nouméa l'accostage a été difficile. L'échelle a buté contre le St Vincent de Paul. *Le bossoir s'est cassé, le tout est tombé à la mer. C'est le comble de la pagaille pour les Messageries maritimes. Il y avait beaucoup de monde sur le wharf. La gent féminine domine. Quelle déception en arrivant ! À Sydney tout est lumineux, ici seuls les bateaux sont éclairés à l'électricité. Des lumignons à huile servent à éclairer le port. Pas de formalités pour descendre. La douane ne demande rien. Il pleut un peu, le temps est lourd, à l'orage. Je me suis rendu à l'*Hôtel Montaigne. *J'ai été très bien reçu.*

VOYAGE D'UNE RELIGIEUSE

de la congrégation des Sœurs missionnaires de Marie, en poste à Hienghène

Nouméa-Gênes, 1970, à bord du Roma *de la Flota Lauro*



Jeudi 14 mars, 14 heures, aérodrome de La Tontouta

Depuis une heure, j'ai quitté Nouméa. Il y a là, avec moi, des amis qui ont eu la gentillesse de m'accompagner. Déjà, sur le terrain, le Boeing 707 qui m'emmènera à Sydney attend ses passagers. Dans l'aérogare, un haut-parleur diffuse en sourdine une légère musique, afin d'atténuer la peine de la séparation. Les formalités d'usage (douane, police) accaparent mes dernières minutes. Puis, c'est l'appel des passagers. Une hôtesse de l'air me donne un ticket où est notée ma place. En haut de la passerelle, je me retourne pour faire un signe d'adieu à ceux que je vois très loin déjà.

Puis, j'entre dans ce palace volant. J'ai un fauteuil près d'un hublot, à l'avant. Attachons nos ceintures. Les réacteurs sont mis en marche. Nous décollons. Rapidement, les côtes calédoniennes s'estompent de mon champ de vision.

Pendant quelque temps, nous volons au-dessus d'une mer de nuages, sous une voûte azurée. Mais le steward n'entend pas nous laisser inactifs. Il donne à chaque voyageur de nombreux papiers à remplir. Je m'amuse de voir chacun appliqué à sa tâche, penché sur la petite table qui peut se rabattre sur le siège avant. Puis, sans doute pour récompenser ces grands élèves, les devoirs étant bien faits..., on nous sert un goûter copieux : thé, canapés, gâteaux.

Pendant cette collation, le ciel s'est dégagé : plus de nuages, il semble que nous volons entre deux firmaments. Au micro, l'hôtesse annonce que nous survolons l'île de Norfolk. La mer paraît calme ; dans le sillage lumineux des rayons du soleil, nous n'apercevons que quelques rides sur l'océan. Mais c'est une illusion. Près des côtes australiennes, je constate de visu que l'océan est, au contraire, très agité.

Voici Sydney, ses faubourgs au tracé rectiligne et ses maisons de style anglais. Nous atterrissons loin du centre de la ville. Nous avons mis deux heures et demie pour franchir les 1 978 kilomètres qui séparent la Calédonie de Sydney.

À l'aéroport, formalités. Un taxi m'emmène ensuite au siège de la compagnie maritime. Là, j'apprends que le Roma *part dès le lendemain matin. Aussi ne verrai-je que peu de choses de cette grande ville de plus de deux millions d'habitants.*

Vendredi 15 mars

Il est 11 heures. Le navire va lever l'ancre. La coutume veut que les mains des passagers lancent des serpentins de couleur.

Samedi 16 mars

Dès le réveil je sens une forte houle qui fait tanguer le bateau. Lorsque je mets les pieds par terre, j'ai le cœur sur les lèvres. Malgré tous mes efforts pour tenir le coup, je dois m'avouer vaincue à 11 heures du matin. Un sommeil réparateur remplace le déjeuner de midi. À 4 heures de l'après-midi, je suis en meilleure forme, ce qui me permet d'aller prendre le thé à la salle à manger. Ai-je acquis définitivement le pied marin ? La suite du voyage nous le dira... [...]

Dimanche 17 mars

Pendant toute la nuit, le bateau a ralenti les machines et tourné en rond, en rade de Brisbane. Nous n'accostons qu'à 13 heures, car d'autres bateaux doivent, avant nous, aller à quai. Enfin, à 14 heures et demie, nous pouvons descendre.



Le Roma

Samedi 23 mars

[...] Puisqu'il n'y a pas beaucoup de « news » aujourd'hui, je vais vous présenter le Roma.

Il est très différent du Mélanésien. *D'abord, c'est un paquebot, et non un cargo. Il a été conçu pour transporter le plus grand nombre de passagers possible : il a donc cinq étages de cabines. Aussi est-il très haut, surmonté d'une belle cheminée bleue garnie d'une étoile. Aux étages des cabines, il y a peu d'espace de « plein-air » sur les coursives et sur les ponts. Il faut monter complètement en haut pour voir de l'espace ; le pont des jeux est assez vaste et comprend 2 piscines. Les passagers de 1ère classe ont, en outre, une piscine couverte.*

En bas, se trouvent plusieurs salles : un très grand bar, une salle de jeux, un hall avec des fauteuils confortables ; la bibliothèque est le seul havre de silence (obligatoire) bien que située en face de la nursery. La salle à manger est immense, puisqu'elle peut contenir 400 personnes ; sur le côté aussi, se trouvent quatre annexes. Les repas sont servis en deux fois, car nous sommes plus de 1 000 passagers à bord.

Partout l'air est conditionné, si bien que lorsqu'on sort sur les ponts, on est surpris par la chaleur humide qui contraste avec la fraîcheur de l'intérieur. Les cabines sont situées, pour la plupart, en avant du bateau.

Plusieurs récepteurs de télévision (une dizaine environ) sont répartis au bar, dans la salle de jeux, au salon, à la salle à manger, à la nursery. Nous pouvons regarder les programmes australiens tant que nous longeons les côtes de ce continent. Par la suite, le bateau émettait lui-même les images. C'est ainsi qu'à 9 heures et demie, le matin, les nouvelles (en langue italienne et en langue anglaise) sont lues par une speakerine. Ensuite, à 11 heures et demie, il y a un concert par l'orchestre du bord, donné dans les salons des premières ; nous voyons les musiciens sur l'écran pendant notre déjeuner. À 15 heures 30, un autre concert de musique légère est télévisé. Le soir, le film projeté peut être vu aussi sur les écrans de télévision des diverses salles. De même, les festivités (danses, fêtes, passage de la ligne) sont retransmises sur le petit écran.

Beaucoup de distractions sont organisées pendant la traversée : tous les soirs, cinéma ou danse. Fréquemment à la même heure, deux films sont projetés : un dans la salle à manger, en langue italienne, l'autre sur le pont, en anglais. Des tournois sportifs ont lieu : ping-pong, jeu de palet, pillow fighting, *etc.*

Notre bateau est un monde en miniature avec ses 1 300 personnes de toutes nationalités : Italiens, pour la plupart, Anglais, Australiens, Chinois, Indiens, Maltais, Libanais, Yougoslaves, Allemands, Suédois, Hollandais. Nous ne sommes que quatre Français et semblons perdus parmi cette « tour de Babel » où dominent nettement, cependant, l'anglais et l'italien. [...]

Dimanche 24 mars

Fête du passage de la ligne. À 16 heures, sur le pont, les néophytes volontaires attendent... anxieusement leur tour. Après un rapide interrogatoire par Neptune et sa cour, c'est le lavage de tête obligatoire et le bain non moins forcé dans la piscine. Le soir, à 21 heures 30, au grand bal organisé, les prix sont décernés avec honneur, et les certificats de baptême remis aux participants.

Mardi 26 mars

L'arrivée à Singapour est prévue pour ce soir à 21 heures. [...]

Mercredi 27 mars

De bonne heure, nous sommes à terre. Et, dès la sortie du quai, nous sommes assaillies, Sœur Marie-Thérèse et moi, par une nuée de conducteurs de « trisha » qui nous offrent leurs services. [...] Nous verrons successivement le marché, les grandes avenues, un temple bouddhiste, un quartier résidentiel, et nous arrêterons pour visiter un temple hindou. [...] Le soir, nous faisons du « shopping » dans le quartier commerçant de Singapour qui renferme, dans ses petites boutiques, de si jolies choses qu'elles ont vite fait de vider notre bourse. [...]

Mercredi 3 avril

Bombay ! Escale marquante de mon voyage ! Non pas tant par les monuments ou sites visités, mais par la découverte concrète de la misère étalée dans toute son horreur et sous tous ses aspects au grand jour. [...]

Vendredi 5 et samedi 6 avril

Quelle chaleur !... C'est le cri unanime de tous les passagers. Aussi, de nombreux amateurs évoluent dans la piscine, tandis que d'autres jouent aux cartes dans les salles climatisées du bateau. Là seulement, on trouve la fraîcheur. Sur le pont, c'est le « farniente »... On se laisse vivre... La mer est étonnamment calme.

Lundi 8 avril

Ce matin, nous sommes entrés dans la mer Rouge, annonce la note affichée à l'office, comme chaque jour, pour marquer le point. [...]

Mercredi 10 avril

Brr... ! Quel froid de canard ! [...] N'avions-nous pas eu, hier, la plus chaude journée de notre voyage, puisque le thermomètre marquait 35° ? Oui, mais aujourd'hui, il indique 21°... [...] Ce soir, nous arrivons à Suez.

Jeudi 11 avril

L'office du bateau a organisé une excursion vers Le Caire si prometteuse de lieux historiques à visiter que je n'ai pu résister à la tentation. J'y vais.

À 7 heures du matin, une pétrolette nous conduit du bateau au quai où un confortable car américain nous attend. Jusqu'au soir, un guide parlant anglais nous commentera les lieux visités avec un sens très poussé du devoir... [...] Nous voici à Héliopolis qui est, en somme, un faubourg de la grande ville du Caire construit en plein désert. Le Caire est une très belle capitale, la première ville d'Afrique, avec Le Cap, nous affirme-t-on. [...] Nous traversons donc la ville dans toute sa longueur, et notre car nous conduit aux portes du désert, vers les trois pyramides que l'on aperçoit de très loin. Pour gravir la petite colline sur laquelle elles sont édifiées, les touristes empruntent généralement des chameaux. Nous obéissons à cette règle, et nous voici juchés sur ces flegmatiques ruminants... La lente caravane grimpe jusqu'à l'esplanade, guidée par des chameliers arabes. La pyramide de Chéops, la plus grande de toutes, a d'abord notre visite. D'un peu plus loin, on a la perspective des trois pyramides, et du Sphinx au visage énigmatique. Sous le ciel bleu pâle de ce matin d'avril, la couleur de sable doré de ces monuments paraît encore plus belle. [...] On ne se lasserait pas de regarder pareil spectacle. Mais le temps nous presse, et le car nous emmène à nouveau dans la ville pour y visiter le musée. [...] Enfin, nous allons flâner et faire des achats-souvenirs dans les souks populeux de la ville. À la fin de l'après-midi, nous repartons par Ismaïlia où nous nous arrêtons pour dîner. Ensuite, pendant 70 km environ, nous roulons encore dans le désert, mais avec la compagnie de plusieurs bateaux empruntant le canal de Suez que nous longeons sans arrêt jusqu'à Port-Saïd. Là, nous retrouvons le Roma *qui a mis toute une journée, avec les formalités à remplir et les attentes successives, pour passer le canal.*

Pâques 1963 – 14 avril

Nous arrivons à Malte sous un ciel printanier dans lequel s'envolent joyeusement les carillons des cloches pascales. Nous n'y restons que deux heures, sans approcher du quai. Aussi, du pont, voyons-nous de jolies gondoles accoster le navire pour ramener à terre les passagers parvenus au terme de leur voyage. Puis, après Messine, c'est l'escale de Naples où toute l'exubérance des Italiens du Sud se déploie avec force explosion de joie pour accueillir les voyageurs du bout du monde, de retour au pays.

Mardi 16 avril

Enfin, Gênes voit la fin de notre traversée, qui, tout au long de ces 32 jours, nous a apporté des enrichissements de toutes sortes par les échanges avec nos compagnons et les découvertes de civilisations et de pays très différents des nôtres.

LES PREMIERS

CROISIÉRISTES

DANS LE PACIFIQUE SUD, à partir de 1884, les premiers touristes venus d'Australie parcourent la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les îles Salomon ou les Nouvelles-Hébrides, installés sur des goélettes faisant notamment le ramassage du coprah (Douglas, 1996, p. 49). Outre sa fonction de moyen d'accès, le bateau permet de résoudre le problème de l'accueil dans des zones inhabitées ou dénuées de structures d'hébergement.

Parallèlement, des compagnies de navigation investissent dans l'hébergement. C'est ainsi que la Matson Navigation Company, fondée en 1882, a joué un rôle capital dans la touristification des îles Hawaï dès la fin du XIXe siècle. Transportant d'abord des marchandises, elle a perçu le potentiel touristique de l'archipel en se dotant de paquebots rapides et en proposant des hébergements luxueux à terre comme en mer, en ouvrant, en 1927, le nouveau *Royal Hawaiian Hotel* (cf. p. 11), premier hôtel de très haut de gamme à Waikiki. Dans le Pacifique Sud, la compagnie Burns Philp & Company (BP), pionnière en matière de liaisons maritimes régulières en Mélanésie, comprend au début du XXe siècle qu'il est nécessaire d'offrir à ses passagers un hébergement à terre de qualité. En 1901, elle loue un hôtel à Port Moresby (Papouasie) avec un bail de cinq ans (Douglas, 1996, p. 59). Quelques décennies plus tard, la BP fait l'acquisition du *Papua Hotel* et de l'*Hotel Moresby,* contrôlant ainsi les lieux de séjour de ses clients.

Des lieux commencent à être fréquentés par des voyageurs en raison des escales nécessaires pour le ravitaillement en charbon des navires, tel Suva (Fidji) où pour accueillir les passagers en transit, que l'on peut considérer comme les premiers touristes, quelques hôtels sont créés. En 1914, l'Union Steamship Company y ouvre le *Grand Pacific Hotel* pour ses passagers effectuant une traversée transpacifique. Il peut être considéré comme le premier établissement touristique des Fidji. En 1926, 3 000 étrangers visitent ces îles.



L'Éridan *en 1930, coll. MDVN*



Daisy Alconlay, une touriste australienne, *lors de son passage à Nouméa en 1937, album Alconlay, coll. SANC*



En Nouvelle-Calédonie, la perspective, à la fin des années 1920, d'être relié à la mère patrie, grâce aux navires des Messageries maritimes, par l'est (via le canal de Panama) et par l'ouest (via Sydney et le canal de Suez) est alléchante. Beaucoup d'espoirs sont mis dans cette ligne française qui permet de faire le tour du monde et qui débarque à Nouméa des touristes australiens naviguant à bord du *Ville de Strasbourg*, de l'*Éridan* et du *Céphée* pour un séjour qui allait jusqu'à trois semaines.

DES

DÉBUTS HÉSITANTS



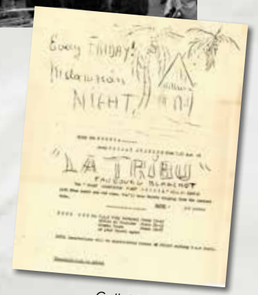
Coll. Jacques Nozeran



Fête à bord, *coll. Jacques Nozeran*



« Notons l'effort remarquable fait par l'Agence Nouméa-Tours qui dirige Freddy Boyer. C'est à elle que les touristes de l'*Aurélia* doivent l'agréable soirée passée à *La Tribu* où bougna et pilous firent grande impression sur nos visiteurs... »
Coll. Sud Pacific, *1962*



Coll. Max Shekleton

Dans les années 1960, Freddy Boyer dirige l'Agence Nouméa-Tours ainsi que le restaurant La Tribu, *au Faubourg-Blanchot, où l'on pouvait déguster la cuisine locale.*

EN 1934, LE *CÉPHÉE* EFFECTUE un tour du monde vers l'est et, l'année suivante, il fait escale aux Tuamotu et aux Marquises (Polynésie française) à titre de croisière. Mais ce tourisme en Nouvelle-Calédonie bute sur le faible équipement hôtelier de la brousse (cf. supra) et sur des droits de port trop élevés, qui vont détourner un certain nombre de compagnies maritimes, telle la compagnie du superbe paquebot étatsunien *Stella Polaris*, dont le directeur jure de ne plus revenir en Nouvelle-Calédonie après présentation de la note.

À partir de 1933 et jusqu'en 1937, semble-t-il, les navires néerlandais de la KPM (*Van Rees*) et de la compagnie Orient Steam Navigation Company ou Orient Line (*Oronsay*, *Orama*, *Karoola*) font escale 48 heures à Nouméa.

Durant cette décennie de croisières qui s'achève en 1937, la Compagnie des Messageries maritimes a débarqué 2 000 touristes qui ont généré 10 000 nuitées, alors que l'Orient Line totalise 5 000 croisiéristes ayant généré très peu de nuitées à terre. Cette activité sera sans lendemain, contrairement aux Fidji qui abolissent l'obligation de passeport pour les croisiéristes en 1935. Deux ans plus tard, on recense dans cet archipel 1 328 touristes, 6 426 croisiéristes et 13 923 passagers en transit (Scott, 1978, p. 43).

Le contraste entre la Nouvelle-Calédonie et Fidji est encore plus flagrant dans les années 1950. La Nouvelle-Calédonie est de plus en plus marginalisée dans le trafic transpacifique, alors que les Fidji deviennent progressivement une plaque tournante, à la fois sur le plan maritime et sur le plan aérien. En 1958, Fidji enregistre 12 000 touristes (contre moins de 493 en Nouvelle-Calédonie), 3 800 croisiéristes (la Nouvelle-Calédonie fait un peu mieux), 24 000 passagers en transit par la voie maritime et 36 000 en transit par la voie aérienne. Celle-ci deviendra hégémonique rapidement et le bateau connaîtra une période creuse avant que ne se produise le boom des croisières, qu'elles soient basées ou pas (cf. infra).

02







« Le navire touristique Fairstar a fait escale mercredi à Nouméa avec à son bord 1 400 passagers. Après quatre jours de pluie, le beau temps avait à nouveau fait son apparition et les touristes purent pleinement profiter de leur séjour de 24 heures : shopping, joie de la plage, visite de la ville. Le soir, ils découvraient Nouméa by night dans les restaurants et les dancings où des programmes étaient spécialement mis sur pied pour leur intention. "Nous ne pensions pas que Nouméa était une ville aussi gaie", devaient dire beaucoup d'entre eux à leur départ. »
Coll. Sud Pacific, *1967*

L'ÈRE DES PAQUEBOTS



Le Club Med 2, *coll. Max Shekleton*





Coffret du Club Med 2, *coll. Yves Jacquier*

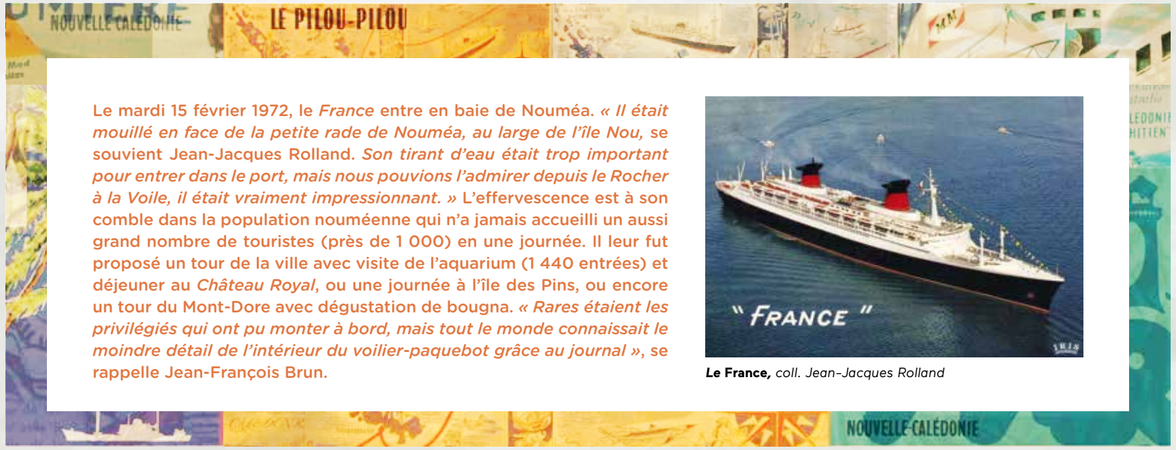
« L'accueil sur le Club Med 2 fut incontestablement merveilleux, l'ambiance quotidienne fort appréciée, le buffet agrémenté d'une grande variété de pains. L'intérêt du voyage fut la découverte des îles du Vanuatu dont celles de l'extrême Nord où les habitants n'avaient pas vu beaucoup d'Européens. »
Thérèse et André Jacquier

LA COURTE PÉRIODE du *Club Med 2*, de 1992 à 1997, a marqué les esprits en Nouvelle-Calédonie. Ce paquebot, lancé en 1991, ressemblant à un grand yacht à voiles qui rappelle un cinq-mâts goélette, était immatriculé à Mata-Utu (Wallis-et-Futuna). Les armateurs bénéficient ainsi des dispositions d'un Code du travail beaucoup moins exigeant que celui de la Métropole, mais le gouvernement leur impose d'opérer dans les parages de la Nouvelle-Calédonie et de Wallis-et-Futuna d'octobre à avril. Basé à Nouméa durant l'été austral, le paquebot fait de courtes croisières, de 3 à 7 jours, autour de la Nouvelle-Calédonie, entre l'île des Pins, Hienghène, Ouvéa et Port-Vila (Vanuatu). Il part quelques fois vers les îles du nord du Vanuatu.

Le reste de l'année, le *Club Med 2* a un second port d'attache, Guam, afin de conquérir le marché japonais par des escapades autour de Saipan ou dans les archipels de Palau. Hélas, malgré son succès auprès des Néo-Calédoniens, qui goûtaient son luxe et ses équipements, le taux de remplissage ne dépasse pas les 40 %, en raison d'une clientèle étrangère, notamment japonaise, insuffisante. En février 1997, le *Club Med 2* fait ses adieux à Nouméa, devant l'ampleur de l'échec commercial, pour être repositionné en Polynésie française, mais là encore le succès financier ne fut pas au rendez-vous.



Le départ du *Club Med 2* a toutefois été compensé par l'arrivée de paquebots étrangers plus banals mais plus fréquents, par le choix de la compagnie australienne P&O Cruises de faire de Nouméa un de ses principaux ports d'escale dans le sud-ouest du Pacifique et de desservir d'autres lieux en Nouvelle-Calédonie.
Après une chute importante dans les années 1980, en relation avec la période insurrectionnelle, puisqu'en 1979 le flux était loin d'être négligeable avec plus de 50 000 croisiéristes, la croissance de leur nombre a été exponentielle ces vingt dernières années, puisqu'on est passé de 21 300 en 1998 à 444 000 en 2015.



Le mardi 15 février 1972, le *France* entre en baie de Nouméa. *« Il était mouillé en face de la petite rade de Nouméa, au large de l'île Nou,* se souvient Jean-Jacques Rolland. *Son tirant d'eau était trop important pour entrer dans le port, mais nous pouvions l'admirer depuis le Rocher à la Voile, il était vraiment impressionnant. »* L'effervescence est à son comble dans la population nouméenne qui n'a jamais accueilli un aussi grand nombre de touristes (près de 1 000) en une journée. Il leur fut proposé un tour de la ville avec visite de l'aquarium (1 440 entrées) et déjeuner au *Château Royal*, ou une journée à l'île des Pins, ou encore un tour du Mont-Dore avec dégustation de bougna. *« Rares étaient les privilégiés qui ont pu monter à bord, mais tout le monde connaissait le moindre détail de l'intérieur du voilier-paquebot grâce au journal »*, se rappelle Jean-François Brun.

Le France, *coll. Jean-Jacques Rolland*

Nouméa est désormais le premier port de croisière de la France d'outre-mer avec 357 000 croisiéristes et 169 paquebots accueillis en 2015. Ainsi des milliers de visiteurs y débarquent plusieurs fois par semaine et donnent un air de vacances à cette ville, en déambulant et faisant du shopping à pied dans le centre-ville, en louant des vélos, des scooters, en empruntant le petit train touristique, en partant en excursion au phare Amédée…

Coll. Jean-Christophe Gay

Entrer ou sortir de Nouvelle-Calédonie : côté mer

Depuis sa création, au début de la colonisation, jusqu'en 1968, le port de Nouméa est administré, tant pour ses infrastructures que pour son fonctionnement, par le service des Travaux publics. Mais afin de répondre plus promptement aux besoins des usagers portuaires, la gestion du port est alors confiée à un établissement public qui deviendra, dès 1992, un port autonome.



Direction du port en 1900, *près de la flottille, coll. MDVN*



La première gare maritime, *coll.* Sud Pacific

Le 18 novembre 1967, la gare maritime Albert-Satragne (du nom d'un ancien ministre des Travaux publics) est inaugurée. *« Une belle réalisation qui dote le port de Nouméa de dignes installations à l'heure où semble vouloir se développer le tourisme »*, peut-on lire dans le mensuel *Sud Pacific*.



La deuxième gare maritime, *coll. MDVN*



La troisième gare maritime, *conçue par l'architecte François Raulet, coll. Yves Jacquier*

Le 15 décembre 1992, au terme d'une croisière inaugurale, les passagers du *Club Med 2* débarquent sous la grande toile blanche de la nouvelle gare maritime. Le cyclone Béti déchirera la toile en 1996 ; elle sera remplacée par un toit en dur en 2001.

Avec la création de la digue, une nouvelle gare maritime est construite en 1973 sur les plans de l'architecte Gilles Thouvay. Elle est à présent investie par le Musée maritime de Nouvelle-Calédonie.



Quais de Nouméa, *2016, coll. port autonome*



Coll. Mathilda Chol

Aujourd'hui, la moitié des paquebots qui font escale à Nouméa ne peuvent plus s'amarrer au quai des Long-Courriers où la profondeur n'est pas suffisante pour leur tirant d'eau. Aussi s'amarrent-ils au port commercial, peu conçu pour l'accueil des touristes. Le port autonome a donc inscrit à son schéma directeur la réalisation d'un véritable terminal d'ici 2024. Le quai de la grande rade passerait ainsi de 750 mètres à 1 400 mètres avec un espace aménagé pour les croisiéristes.

02

ESCALES AUX ÎLES

Si Hienghène, Poum ou Ouvéa

Si elles ne sont plus fréquentées par les croisiéristes, il n'en va pas de même de l'île des Pins, de Lifou et de Maré, très appréciées. La première accueille des paquebots depuis 1984, le *Fairstar* ayant été le premier navire australien à faire escale à Kuto.

Avec 213 000 croisiéristes en 2015, Lifou est juste derrière l'île des Pins (220 000 croisiéristes en 2015). Le comité de développement du district de Wetr est à l'origine de la création de la SARL Mejine Wetr qui organise le court séjour de ces visiteurs. À chacune des 105 escales (en 2015), ce sont plusieurs millions de F CFP qui sont injectés dans l'économie du nord de l'île.

Maré est la dernière venue, puisque les premiers bateaux sont arrivés en 2012, mais l'île reçoit déjà aujourd'hui 154 000 croisiéristes.

Quant au service maritime des Loyauté à partir de Nouméa, il a été particulièrement agité, avec faillite, conflits politiques, non-autorisation de desserte, naufrage et échouage ou changement de navires (ferry *Président Yeiwéné*, catamaran *Marie-Hélène*...).

Aujourd'hui, peu de touristes empruntent le bateau pour s'y rendre, l'avion étant plus compétitif et plus fiable.





La troupe We Ce Ca a été créée par Tim Sameke, *« un homme de défi »*, comme le note Claire Thiebaut lors d'une interview de l'artiste en 2013 pour *Endemix*. *« En 1996, je réponds à un appel à projets de la province Sud qui souhaite dynamiser l'accueil des touristes. Plusieurs artistes répondent à l'offre et je suis finalement retenu, notamment grâce à mon expérience passée avec le Wetr et au fait que j'ai déjà travaillé dans le milieu touristique. En 1994, j'étais l'un des interprètes lors du premier toucher de bateau australien à Lifou. Peu avant, j'étais parti "en reconnaissance" avec deux autres jeunes à Fidji et au Vanuatu, car le comité de développement du Wetr voulait s'inspirer de leur organisation touristique pour notre île. [...] En 1990, on se moquait des danses kanak, quinze ans plus tard, les enfants de toutes origines se pressent pour apprendre à danser le tchap et le pilou. »*

La troupe We Ce Ca *accueille les paquebots de touristes au quai de Nouméa, 2000, coll. privée*

« Nous connaissions bien les croisières des années 1960 pour avoir souvent navigué en Méditerranée. Nous étions alors deux cents passagers à bord. Tout le monde se connaissait et se côtoyait. Puis, ces sept dernières années, nous avons à nouveau reloué une chambre dans un hôtel qui se déplace. Nous avons ainsi sillonné l'océan Pacifique de l'Australie à la Nouvelle-Zélande jusqu'aux îles Hawaï. Nous sommes à présent 2 800 personnes à bord. Fini l'esprit familial ! C'est devenu une petite industrie hôtelière organisée comme une ville avec des cinémas, des théâtres, des boutiques, des restaurants, etc. Mais tout est parfait : la nourriture, les spectacles, l'hygiène, l'organisation des visites des escales, les services, l'amabilité et le professionnalisme du personnel. Les croisières se multiplient et sont sans cesse bouclées. Elles se développent dans le Pacifique, espace encore peu connu mais riche d'histoire et loin de l'insécurité de certains ports de la Méditerranée. L'an passé, au cours de la croisière, nous avons eu deux escales en Nouvelle-Calédonie. C'est étonnant de voir son pays en touriste. Les escales calédoniennes étaient très appréciées autour de nous. Les îles offrent un réel dépaysement aux Anglo-Saxons, et Nouméa, la vision d'une ville propre, riche et sans une foule qui s'agglutine au bas de la passerelle pour vous harponner comme cela se fait dans de nombreuses îles. »
Jacques Nozeran



Jacques et Maéva *à bord du* Radiance of the Seas, *2016, coll. Jacques Nozeran*

Nombre de touchers de paquebots et de passagers faisant escale dans les différents lieux de Nouvelle-Calédonie

	Nouméa		Île des Pins		Lifou		Maré		Ouvéa		Hienghène		Îlot Casy		Poum		Nombre de touchers	
	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax	esc	pax
1990	34	37 236															34	37 236
1995	39	32 654	7	6 559	4	3 693											50	42 906
2000	56	46 705	18	15 012	10	8 340											84	70 057
2005	54	73 594	41	55 883	21	28 623			7	10 572	4	5 452			24	32 712	151	206 836
2010	86	148 356	55	93 658	56	103 082	1	35					1	35	13	23 822	212	368 988
2011	115	202 201	74	131 888	73	134 871											262	468 960
2012	135	231 476	90	161 062	91	167 727	17	37 139					1	22			334	597 426
2013	146	296 282	11	210 113	99	203 048	25	47 135					1	44			382	756 622
2014	170	350 357	108	219 316	101	205 371	60	133 194					1	49			440	
2015	169	357 323	100	222 691	105	214 399	71	153 794					2	267			447	948 474

Source : Port autonome de Nouméa (esc : escale ; pax : nombre de passagers)

Lifou, « l'île aux multiples visages »

Plage de Peng, *2014, coll. Jean-Christophe Gay*

Plus vaste que la Martinique ou que Tahiti, l'île de Lifou concentre environ la moitié de la population loyaltienne, et se modernise, à l'image de ces vieux châteaux d'eau, remplacés par des citernes à même le sol et munies d'un surpresseur. Son chef-lieu, Wé, a connu un développement spectaculaire avec la provincialisation qui en a fait la capitale des îles Loyauté.

C'est le long d'un axe allant de Mu à Easo et passant par Wé que se localisent principalement l'activité touristique et commerciale de l'île ainsi que les trois portes d'entrée de l'île : l'aérodrome de Wanaham, première structure aéroportuaire en dehors du Grand Nouméa en termes de trafic, le port de Wé et le débarcadère d'Easo, où arrivent les croisiéristes.

Leur accueil est exemplaire de l'implication de la société locale, plus précisément le comité de développement du Wetr, dans l'essor du tourisme, avec la création de la SARL Mejine Wetr qui organise le court séjour des 213 000 croisiéristes en 2015. En dépit de ces espoirs, le développement touristique est parfois freiné par des questions foncières.



Au débarcadère des paquebots, coll. Albert Sio



« À Lifou, beaucoup d'infrastructures d'accueil et de prestations ont été mises en place : des danses, des démonstrations culturelles, des ventes de plats traditionnels et de produits artisanaux. J'adore voir de jeunes enfants dire à leurs parents qu'ils ont apprécié telles activités (danse, pêche, plongée, tour en bus…) ou voir les touristes se prêter au jeu des danses et des chants traditionnels ! C'est toujours étonnant, ce moment de partage entre deux personnes appartenant à deux cultures différentes ! Mais nous devons encore nous améliorer pour développer le tourisme à Lifou. Il faudrait notamment revoir les mentalités de certaines personnes sur les îles (alcool) ; ça gâche l'image de l'île qu'on donne aux touristes ! Surtout que le tourisme de croisière est en pleine expansion sur les îles. Lifou dresse un projet colossal pour 2018-2019, afin de devenir une immense plateforme touristique. Actuellement, le nombre de touristes autorisés à descendre est encore restreint (500 personnes pour 3 000 croisiéristes), afin de préserver l'environnement ; c'est important de garder un équilibre entre la nature et le tourisme. »
Léonard Molé, BTS Tourisme 2016-2017

Maré, « l'île qui parle à votre cœur »



Coll. MDVN



L'hôtel Nengone à Maré, *2009, coll. Jean-Christophe Gay*



Le gîte Seday, *2009, coll. Jean-Christophe Gay*



L'île la plus méridionale et la plus haute de l'archipel loyaltien est plus agricole que touristique, toutefois la croisière progresse rapidement, puisque, depuis l'arrivée régulière des premiers paquebots en 2012, le nombre de croisiéristes est passé de 35 000 à 154 000 en 2015, ce qui fait de Tadine le 12e port de croisière français.



Le Betico II, à Tadine, *2009, coll. Jean-Christophe Gay*

L'île des Pins, « le joyau du Pacifique »





Tente et bar de la grande salle du Relais de Kanuméra, 1958, coll. Sud Pacific

Georges Pisier, dans son livre *Kounié ou l'île des Pins*, répertorie les arrivées et les nuitées au *Relais de Kanuméra* et au *Kunié-Kaa* et dénombre environ mille touristes en 1960 et plus de trois mille en 1970. Il convient d'y ajouter les campeurs, les yachtmen ainsi que les jeunes des colonies de vacances de l'armée qui loue alors pendant trois mois des bâtiments de la mission en baie de Kuto.

« En accord avec la grande chefferie, Henri Martinet construit, en 1956, un hôtel de 60 lits dénommé Relais du Capricorne *avant de devenir le* Relais de Kanuméra. *Il est revendu en 1985 à l'UTH, filière hôtelière de l'UTA. C'est durant leur gérance que le bâtiment principal est détruit par un incendie dû à un mauvais entretien de la cheminée. L'accident est tout d'abord suspect, car il concorde avec la période à laquelle la chefferie refuse au président de l'UTH, M. Combard, l'autorisation d'implanter un village de vacances de 600 lits dans la presqu'île de Kuto. Si on veut développer le tourisme, c'est aux Kunié de le faire. Augustine Vama avait déjà ouvert son hôtel dans les années 1960. À leur tour, à la fin des années 1980, d'autres ouvrent un gîte :* Chez Christine, Chez Wilfried, Nataïwatch. *Il y a aussi le* Gîte de Kodjeue, *ceux de la* Reine Hortense, *de* Manamaki *et* Chez Régis. *Aujourd'hui subsistent* Nataïwatch *(Kanuméra),* Kuberka *(Kuto),* Chez Régis *(Oro), aux côtés des hôtels (*Méridien, Oure Tera Resort, Hôtel Kou-Bugny, Hôtel Kodjeue*). Il y a aussi huit structures d'accueil chez l'habitant, soit avec des chambres d'hôte, soit pour planter la tente. »*
Guillaume Kouathe, propriétaire d'un gîte



Le Kunié-Kaa, *1967, coll.* Sud Pacific



Le Turtle Club de l'île Ouen, *géré par Kolka Muller, 1970, coll.* Sud Pacific



Pour desservir les îles Loyauté, le Pilou-Pilou sera relayé, successivement, par le Président Yeiwéné, le Marie-Hélène, le Betico et, enfin, le Betico II.

Augustine Vama, de la tribu de Kéré, ouvre le premier hôtel vers 1956, le Relais de l'Espérance. *Puis, en 1967, elle inaugure le* Kunié-Kaa, *hôtel de dix bungalows en bordure de la baie de Kuto, qu'elle fait prospérer avec l'aide de Pierre Déméné, Robert Moulédous et Guy François.*



Le Relais de Kanuméra, *1958, coll. Max Shekleton*

L'île des Pins est la seconde destination touristique néo-calédonienne après Nouméa, même si cette situation n'est pas allée de soi, les Kunié ayant donné un avis défavorable au développement du tourisme en 1967.
Totalisant environ le dixième des nuitées payantes des touristes internationaux, mais également très appréciée des résidents, elle propose une offre diversifiée autour de Kuto et de Kanumera, ainsi qu'un hôtel d'exception, le *Méridien île des Pins*. Sa relative proximité de Nouméa et sa bonne accessibilité favorisent aussi les courts séjours des résidents.
Ainsi, l'île des Pins est la seule île en Nouvelle-Calédonie qui n'ait pas connu de déclin démographique entre 1996 et 2009. Sur une période plus longue, de 1969 à 2009, le nombre d'habitants y a plus que doublé. Une telle différence est à mettre au crédit du tourisme qui limite l'émigration vers Nouméa, en offrant de nombreux emplois directs et indirects, ce qui fixe donc les Kunié sur leur île tout en leur permettant de disposer d'une offre aérienne ou maritime conséquente, facilitant leur usage du chef-lieu.



Le restaurant du Kou-Bugny, *2017, coll. Yves Jacquier*

« Le premier paquebot est venu à l'île des Pins il y a trente-deux ans. Nous avions alors construit un village près du débarcadère où les huit tribus de l'île avaient leur faré. Nous venions tous lorsqu'un bateau arrivait. Mais ce fonctionnement n'a duré que cinq années. Il a fallu revoir notre mode d'accueil, ce que nous avons fait en lien avec la province Sud qui prend en charge une grande partie des infrastructures (wharf, restauration des bâtiments du bagne…) et qui propose des formations aux jeunes. Aujourd'hui, nous avons un planning précis, distribué chaque mois, mentionnant les dates des touchers de paquebots et le nom des personnes de chaque tribu devant accueillir, préparer le bougna, accomplir les danses ou assurer l'atelier tressage. Elles sont à chaque fois accompagnées par le comité d'accueil, composé de membres des tribus de Kéré et de Komagna. Si plus de 1 500 passagers débarquent, toutes les tribus sont mobilisées ; si c'est moins, seules quatre tribus, à tour de rôle, gèrent l'accueil.
Le système fonctionne bien, mais il pourrait être amélioré. Il faudrait, par exemple, cultiver des légumes et élever des poulets pour les bougnas, afin d'être plus autonome. Cela renforcerait le nombre d'emplois qui, déjà, avec la multiplication des paquebots, permettent aux jeunes de demeurer sur l'île. » Guillaume Kouathe



La baie d'Oro, *2017, coll. Yves Jacquier*

Le phare Amédée



Coll. Mary D

« Au début des années 1950, le capitaine Louis Pons faisait, durant la semaine, la liaison sur l'île des Pins avec son bateau le Mollis Pas III. *Le week-end, nous organisions avec lui des excursions au phare Amédée pour des groupes de l'armée, de la gendarmerie, de la Banque de l'Indochine ou diverses associations. Il y avait généralement une quarantaine de personnes que nous transportions après avoir sollicité l'autorisation auprès du service des Travaux publics. Après 1 heure 30 à deux heures de trajet, chacun dégustait son pique-nique et profitait de l'îlot. »* Jacques Nozeran





La fanfare du Sacré-Cœur *à bord du* Mollis Pas III, *1952, coll. Max Shekleton*

L'île, sur laquelle le phare Amédée est édifié en 1865, a été dès la fin du XIXe siècle un lieu de détente pour les Néo-Calédoniens. Ces escapades se révélaient parfois très festives, car, en 1956, une note de service des Ponts et Chaussées demande aux gardiens du phare de relever les noms des bateaux qui y abordent afin de contrôler les visiteurs commettant des *« actes d'ivresse et les excentricités qui en découlent »*. Après la Seconde Guerre mondiale, divers bateaux proposent des excursions tant pour les Nouméens que pour les touristes étrangers. Il y eut ainsi le *Mollis Pas III*, le tout premier *Mary D*, le *Folies Bergères*, le *Patonga*. Ces sorties sur le lagon répondent au développement du tourisme très dynamique en cette fin des années 1960.
En 1980, l'exploitation commerciale du *Mary D* est reprise par la famille Helmy. Le phare n'est plus l'attraction principale, mais diverses activités sont proposées aux touristes dans une ambiance folklorique : fastueux buffet, danses polynésiennes, démonstration de nouage de paréo, grimper de cocotier...

Le phare Amédée est le premier monument calédonien aperçu par le touriste arrivant par la mer, avant les tours de la cathédrale de Nouméa. C'est l'un des plus hauts phares du monde, niché dans un des plus grands lagons. Ce dernier est en grande partie inscrit au patrimoine mondial de l'humanité.



Le phare, *vers 1980, coll. MDVN*



Vahiné faisant cuire le poisson pour les touristes, *1969, coll. Jacques Nozeran*

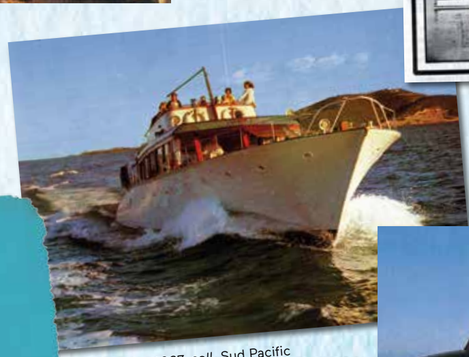
« En 1967, j'avais en projet de prendre en gérance l'Hôtel Lantana qui appartenait à Charles Monin, tout comme lui appartenaient le Biarritz *et le tout premier* Mary D. *Nous proposions alors aux clients de l'hôtel une journée sur l'îlot du phare Amédée. Nous partions avec un groupe d'une douzaine de personnes, souvent d'origine australienne. J'étais à la barre ; ma femme, Maéva, et une jeune femme (que l'on voit sur la photo) m'accompagnaient. Avant de rejoindre l'îlot, nous nous arrêtions en pleine mer pour un "coup de pêche", et nous dégustions nos poissons en arrivant sur l'îlot, après les avoir cuits sur la plage. À cette époque, près du phare, plusieurs logements étaient construits pour les gardiens. Parmi eux, Philippe, un Tahitien, venait parfois nous rejoindre avec sa guitare. »*
Jacques Nozeran



Coll. Max Shekleton

Dans les années 1970, Jack et Christine Owen proposaient des excursions à la journée au phare Amédée avec le Samara, *un navire néo-zélandais en bois de 17 mètres.*

Charles Monin revendit le Mary D *à Robert et Josette Alamargot qui poursuivirent les excursions au phare jusqu'aux années 1980, proposant repas, danse et musique tahitiennes.*



Le Mary D, 1967, coll. Sud Pacific

La sortie au phare Amédée, où « il fait toujours plus beau », demeure une attraction primordiale pour les touristes. La fréquentation estimée à 10 000 personnes en 1980 est aujourd'hui de 33 000 visiteurs.



Départ pour le phare*, coll. Yves Jacquier*



***Le catamaran* Folies Bergères,** *1969, coll. Jacques Nozeran*

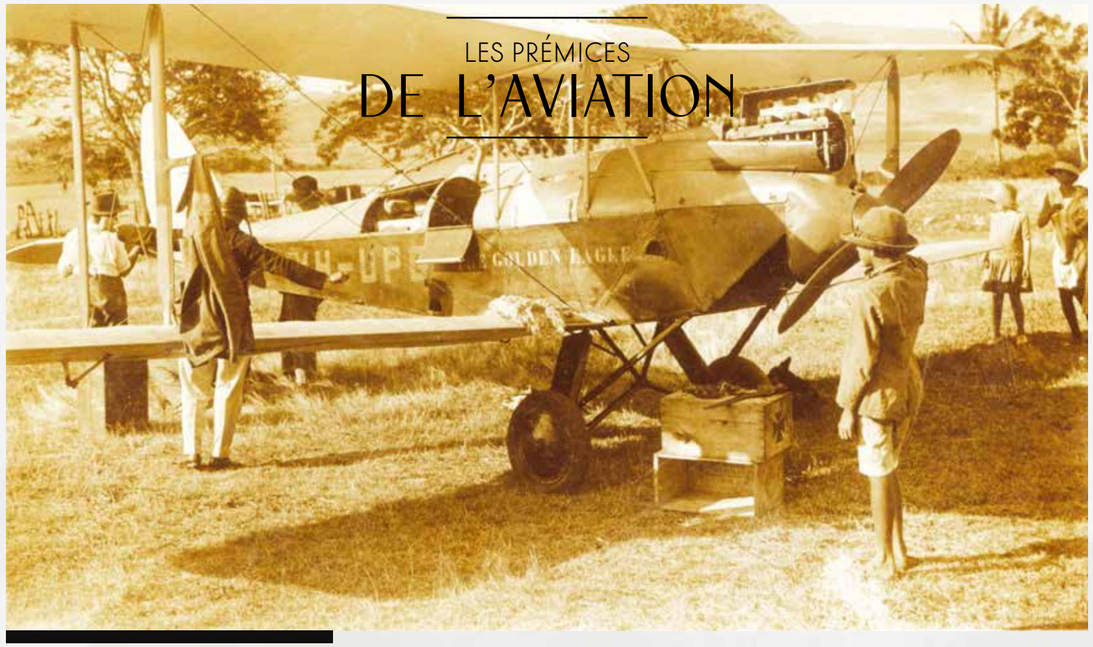
Des années 1960 aux années 1980, venait aussi le Folies Bergères *qui appartenait à Georges Berger. Ce dernier proposait de réelles excursions avec ce catamaran à fond de verre. Après être allé chercher les clients dans les différents hôtels en « beachant » sur la plage, il leur proposait un déjeuner sur l'îlot et quelques animations.*

QUAND L'AVION ENTRE EN SCÈNE

***Avion de l'UTA** à La Tontouta, 1965, coll.* Sud Pacific

Chapitre 03

LES PRÉMICES
DE L'AVIATION



Victor Roffey près de son biplan monomoteur, *le* Golden Eagle*, 1931, coll. MDVN*

AVEC LES FRÈRES WRIGHT, qui effectuent le premier vol contrôlé et motorisé d'un avion en 1903, s'ouvre une nouvelle ère, celle de la conquête du ciel et de l'usage de l'espace aérien. L'aviation anime la vie des stations touristiques dès ses débuts, car des meetings aériens y sont organisés. Les premières lignes régulières sont en relation avec le tourisme. Ainsi, en 1919, la liaison entre Manchester et les plages de Blackpool ou de Southport est ouverte. La même année, on met en place des relations aériennes entre New York et Atlantic City. L'année suivante, Aeromarine Airways transporte de riches touristes en hydravion entre Miami et Nassau, Key West ou La Havane. La première traversée de l'océan Pacifique, de la Californie au Queensland (Australie), est réussie en 1928 par Charles Kingsford Smith, après avoir fait escale à Hawaï et aux Fidji.
La même année, Sir Charles effectue la première traversée de la mer de Tasman entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.



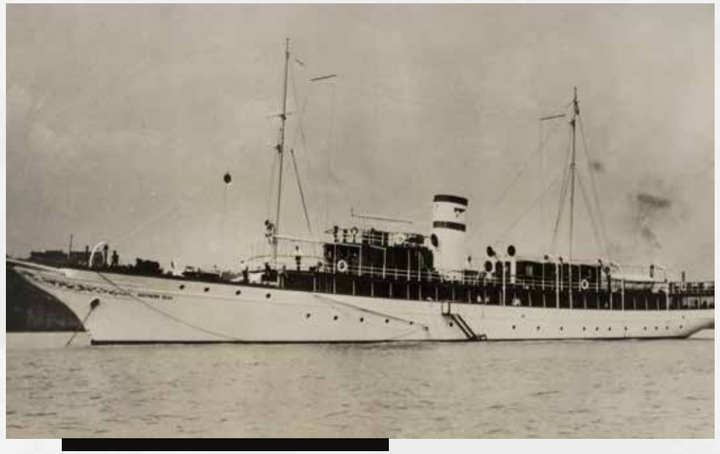
***Trajet du* Biarritz** *en 1932, coll. MDVN*

En 1931, l'Australien Victor Roffey réalise le premier vol entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie. L'année suivante, la première liaison aérienne entre la Métropole et la Nouvelle-Calédonie est accomplie en 134 heures.



03

LE TEMPS DES HYDRAVIONS ET
LA MARGINALISATION
DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

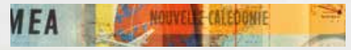


***Le yacht* Southern Seas,** *Nouméa, 1940-1941, coll. Max Shekleton*

LA PAN AM INAUGURE la première liaison commerciale transpacifique en 1935 entre San Francisco, Manille (Philippines) et Hong Kong, via Honolulu, Midway, Wake et Guam, grâce au *China Clipper*, un hydravion Martin M-130 propulsé par quatre puissants moteurs à hélices. Spacieux et luxueux, cet hydravion n'a pas besoin de pistes d'atterrissage, très rares à l'époque dans le Pacifique, pour se poser. En 1940, la Pan Am ouvre une liaison San Francisco-Auckland (Nouvelle-Zélande), en hydravion Boeing 314, qui dessert également Los Angeles, Honolulu et Canton (îles Phœnix, Kiribati), auxquels se rajoutent Suva (Fidji) l'année suivante et Nouméa. Le voyage est extrêmement coûteux par le faible nombre de personnes transportées, de 20 à 40, et par sa durée. La Pan Am construit des hôtels sur les îles-escales de Midway, Wake et Guam (Conner, 2009, p. 215). Il s'agit d'établissements en bois de quarante chambres afin d'accueillir des passagers exténués après 12 à 14 heures de vol, pendant qu'on refait le plein des appareils.

Pour les vols entre l'Australie et Hawaï, qui faisaient escale à Nouméa, l'hôtellerie locale étant trop médiocre, un magnifique yacht, le *Southern Seas*, mouillait à la pointe Lambert, au début des années 1940, et accueillait les voyageurs fortunés ou puissants qui empruntaient cette ligne.
Hormis cette hôtellerie d'escale, à l'instar de l'ère des *steamers*, le tourisme n'est que très peu concerné par cette première époque de l'aviation commerciale dans le Pacifique. On ne se déplace en avion très majoritairement que pour des raisons professionnelles jusqu'au début des années 1960. Ce mode de transport est alors réservé à une élite (hommes politiques, diplomates, vedettes du spectacle, hommes d'affaires…), comme le révèle l'expression *jet set*, apparue dans les années 1950, pour évoquer les personnes qui prenaient l'avion (à réaction).

En 1953, l'aller-retour Nouméa-Paris coûte 95 000 F CFP tandis qu'un ouvrier gagne environ 11 000 F CFP par mois.





Les touristes débarquent avec la chaloupe Mollis Pas III. *Ils vont dîner à l'*Hôtel de France *ou à l'*Hôtel National. *Ce dernier est tenu par Maria Combe qui propose une excellente cuisine française, reflet de la « petite France du Pacifique ».*

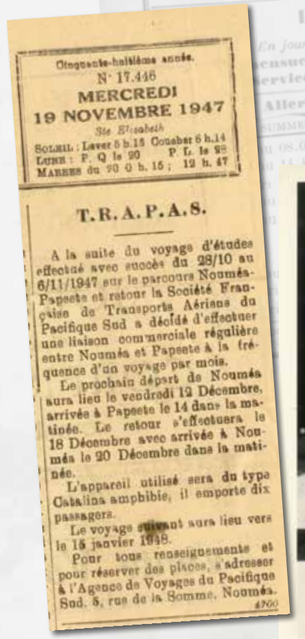
Le Mollis Pas III, *coll. Max Shekleton*



Coll. MDVN

LES GRANDES ANNÉES

DE L'HYDROBASE


Cinquante-huitième année.
N° 17.446
MERCREDI
19 NOVEMBRE 1947
Ste Elisabeth
SOLEIL : Lever 6 h.15 Coucher 6 h.14
LUNE : P. Q. le 20 P. L. le 28
MARÉES du 20 0 h. 15 ; 12 h. 47

T.R.A.P.A.S.

A la suite du voyage d'études effectué avec succès du 28/10 au 6/11/1947 sur le parcours Nouméa-Papeete et retour la Société Française de Transports Aériens du Pacifique Sud a décidé d'effectuer une liaison commerciale régulière entre Nouméa et Papeete à la fréquence d'un voyage par mois.

Le prochain départ de Nouméa aura lieu le vendredi 12 Décembre, arrivée à Papeete le 14 dans la matinée. Le retour s'effectuera le 18 Décembre avec arrivée à Nouméa le 20 Décembre dans la matinée.

L'appareil utilisé sera du type Catalina amphibie, il emporte dix passagers.

Le voyage suivant aura lieu vers le 15 janvier 1948.

Pour tous renseignements et pour réserver des places, s'adresser à l'Agence de Voyages du Pacifique Sud, 8, rue de la Somme, Nouméa.

4700

***Coupure de journal** annonçant le lancement de la Trapas, 1947,*
La France Australe*, coll. Max Shekleton*



***Un Catalina de la Trapas,** 1964, coll. Max Shekleton*

LA SECONDE GUERRE MONDIALE change toutefois la donne en matière de transport aérien. Outre le perfectionnement du radar et son application à la navigation aérienne au début du conflit, les avions militaires sont réaménagés pour le transport de passagers, comme les Boeing B-29 et C-97 transformés en B-377 Stratocruiser. Le quadrimoteur DC-4 effectue le premier vol commercial Paris-New York en juin 1946. De nombreuses pistes d'aviation militaires, essentiellement étatsuniennes compte tenu de leur tutelle stratégique, sont réutilisées ensuite à des fins civiles. Les îles de l'océan Pacifique ont vu se multiplier les bases alliées, de Nouméa à Bora Bora en passant par Pago Pago (Samoa américaines), Wallis, Nadi, Port-Vila (ex-Nouvelles-Hébrides) ou Funafuti (ex-îles Ellice).

L'hydravion ne disparaît toutefois pas tout de suite. Jusqu'au milieu des années 1950, il est présent dans les îles du Pacifique, mais déjà, en 1950, l'hydrobase de Nouméa n'est plus la porte d'entrée principale de l'archipel calédonien pour les liaisons aériennes internationales.

Elle est en effet dépassée cette année-là par l'aérodrome de La Tontouta, construit par les troupes étatsuniennes. L'hydrobase reprend la tête de 1951 à 1955 (cf. graphique p. 69) en raison du départ de la Pan Am en 1951, qui ferme son escale de La Tontouta, car la piste est inadaptée au B-377 que la compagnie substitue au DC-4, utilisé depuis 1947 sur la ligne San Francisco-Sydney. Il faut alors un jour et demi pour venir de Californie.

Jusqu'à sa fermeture en 1955, l'hydrobase a été animée par les hydravions Catalina ou Grumman Widgeon de la Trapas (Transports aériens du Pacifique Sud) qui desservent jusqu'en 1950 Port-Vila et Santo (Nouvelles-Hébrides) ainsi que Papeete, via Suva (Fidji), Tutuila (Samoa américaines), Rarotonga ou Aitutaki (Cook), concurrençant la « Coral Route » de la compagnie Tasman Empire Airways Limited (TEAL, rebaptisée en 1965 Air New Zealand) qui relie en hydravion Solent Auckland à Tahiti, via Suva, Apia (Samoa) et Aitutaki.

Cette fermeture intervient après le choix des autorités d'investir dans l'aéroport de Magenta plutôt que dans celui de La Tontouta. Cette décision marginalise la Nouvelle-Calédonie dans le Pacifique, au moment où d'autres destinations, telles que les Fidji ou Hawaï, par leur accessibilité notamment, voient arriver un nombre croissant de touristes. Par ce choix funeste, la Nouvelle-Calédonie est court-circuitée dans le domaine des liaisons transpacifiques. Cette marginalisation à l'échelle du Pacifique et le retard en matière de développement touristique ne furent jamais rattrapés, tandis que la relation Paris-Nouméa n'a cessé de s'améliorer, révélant un renforcement du cordon ombilical avec la Métropole.





En 1946, le premier avion commercial de la Pan Am (DC-4) se pose à l'aéroport de La Tontouta. Pour des problèmes techniques (avions trop lourds pour le tarmac), la compagnie arrête de desservir la Nouvelle-Calédonie en 1951, mais conserve tout de même un point de vente à Nouméa où s'installe l'agence de voyages Voyagence jusqu'en 1956. En juin 1967, la Pan Am reprend la ligne, jusqu'en 1975.

***L'agence Pan American,** rue Jean-Jaurès à Nouméa, vers 1950, coll. MDVN*

Entrer ou sortir de Nouvelle-Calédonie : côté ciel



L'hydrobase, *coll. Aviation civile*





Aérogare de l'hydrobase, *construite en 1953, coll. Aviation civile*

Les infrastructures créées par l'armée américaine pendant la guerre du Pacifique, quai des Volontaires, sont agrandies pour abriter les locaux de l'Aviation civile.

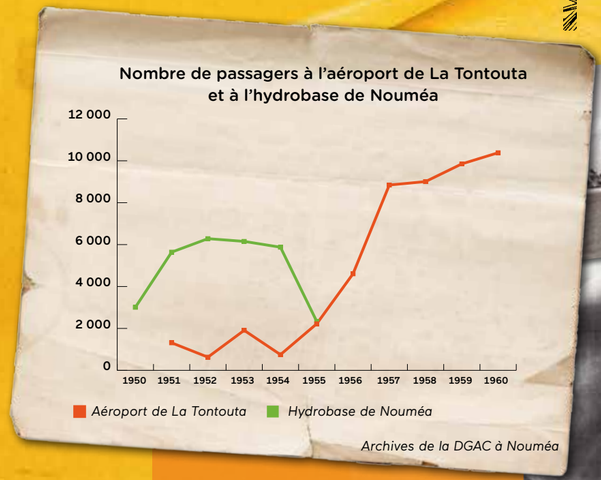


L'aérodrome de Magenta, *destiné aux vols sur les îles Loyauté et à ceux sur la Grande Terre, 1959, coll.* Sud Pacific

Dès juillet 1947, et jusqu'en 1950, la compagnie locale Trapas dessert les îles Loyauté et l'île des Pins ainsi que certains points de la Grande Terre. Sa flotte compte principalement des hydravions monomoteurs Seabee et bimoteurs Catalina, basés à Magenta, aéroport construit par l'armée américaine.



Le premier bureau de l'aéroport de Magenta, *1965, coll. Max Shekleton*



Archives de la DGAC à Nouméa

Inauguré en 1955, l'aéroport de La Tontouta est choisi pour desservir les vols internationaux.



La première aérogare de l'aéroport de La Tontouta, *sa salle d'accueil (avec Jean Brock et Manuella Berlioz), vers 1955, coll. Aviation civile*



Coll. Aircalin, 2017



Chez les Pantaloni, le transport, c'est une affaire de famille ! Avant-guerre, Ange décharge déjà les bateaux à Bourail pour transporter le fret vers le village et ses environs. Son fils Dominique conduit sur mine les camions. Quant à Honoré, grand champion cycliste des années 1950, il est propriétaire d'engins avant de créer en 1960 une société d'acconage et de transports divers, l'entreprise Pantaloni. Il s'associe ainsi avec Édouard Pentecost. Deux ans plus tard, il rachète les bus de la TAI et fonde la société Air-Service qui assure la desserte entre Nouméa et l'aéroport de La Tontouta. La société devient Arc en Ciel Service lorsque le fils d'Honoré, Yannick, reprend l'affaire en 1981. *« Nous couvrions 95 % du transport des passagers et 100 % de celui des équipages et du personnel de l'aéroport,* précise Yannick Pantaloni. *Nous avions des logements à La Tontouta, nous permettant ainsi d'être à l'arrivée de tous les avions, 24 heures sur 24. En 1972, j'ai fait venir quatre bus afin d'accueillir les Japonais à la descente des DC-10 qu'UTA venait de mettre en place. Depuis quelques années, nous avons également des bus pour des excursions touristiques ou de divers groupes. »*

PARIS DE PLUS EN PLUS PROCHE :

LA CONTRACTION DE L'ESPACE-TEMPS

C'EST SUR LA LIAISON Nouméa-Paris que les progrès de l'aviation vont être les plus spectaculaires. En 1939, Henri Martinet décolle à bord de l'*Aiglon* avec six kilos de courrier à livrer en Métropole, mission accomplie après 52 escales et 14 jours de voyage. Ce n'est toutefois qu'en 1949 qu'Air France crée une ligne aérienne régulière, en DC-4, entre Paris et Nouméa, via Tunis, Le Caire, Bassora, Calcutta, Bangkok, Hô Chi Minh-Ville (ex-Saigon), Djakarta, Darwin et Brisbane. Sur les 130 heures que dure le trajet, il y a 65 heures de vol. La mise en service d'appareils plus rapides aux rayons d'action supérieurs va abaisser à moins de 24 heures la durée du voyage (voir la carte en anamorphose).



Coll. Louis-Georges Viale



Départ Air France à La Tontouta, *1949, coll. Max Shekleton*

La compagnie Air France sera, dans un premier temps, présente en Nouvelle-Calédonie de 1949 à 1955.



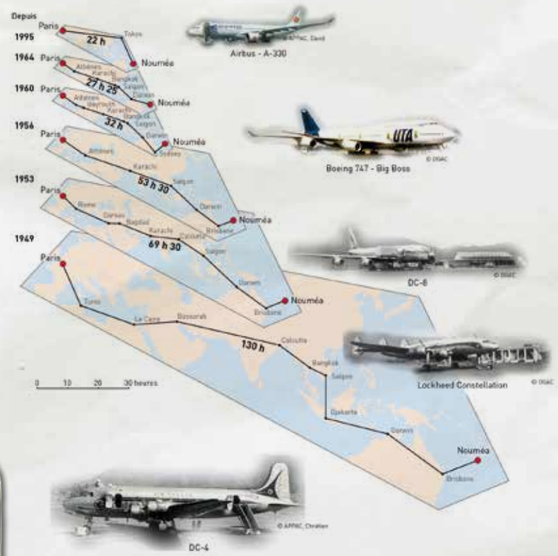


Les principales étapes de cette contraction de l'espace-temps correspondent à l'utilisation de nouveaux avions : le Lockheed Constellation (1953), suivi du DC-6 B (1956), puis du quadriréacteur long-courrier DC-8 (1960), du gros-porteur DC-10 (1973) et du Boeing 747 (1981).

Le DC-8 ouvre une nouvelle ère en 1960, en divisant par près de deux le temps de vol vers Paris grâce au réacteur (53 heures en 1957, 32 heures en 1960) et en doublant le nombre de passagers transportés.

La rapidité de la liaison et la stabilité tarifaire finissent par détourner les voyageurs du bateau (cf. supra). Résultat, en dix ans, le nombre de fréquences hebdomadaires passe de une à quatre. Les gros-porteurs qui suivent sautent progressivement les escales. Ainsi, la mise en service du B 747-400 en 1989 réduit encore de deux heures le temps de trajet, par son rayon d'action supérieur qui permet une seule escale. En 1995, avec la route Nouméa-Tokyo-Paris, qui remplace la liaison Nouméa-Sydney-Singapour-Paris, il ne faut plus que 22 heures pour accomplir ce trajet.

« Durant de nombreuses années, le billet Nouméa-Paris a été au même prix : 62 970 F CFP pour l'aller simple et 113 350 F CFP pour l'aller-retour », se souvient Max Shekleton.



Carte Nouméa-Paris en anamorphose, *source Jean-Christophe Gay,* Atlas de la Nouvelle-Calédonie, *2012*



C'est le 4 février 1957, à 20 h 15, qu'a décollé d'Orly le F-BGOB Super DC-6B de la TAI (Transports aériens intercontinentaux) assurant la liaison inaugurale Paris-Auckland. Cette ligne, reliant deux villes situées aux antipodes l'une de l'autre, est la plus longue du monde avec 21 600 kilomètres. Jamais encore, même par voie maritime, n'avait été réalisée de liaison régulière directe entre la France et la Nouvelle-Zélande. Les Super DC-6B de la TAI relieront désormais les deux pays, chaque semaine, sans changement d'appareil, en moins de 50 heures de vol. Trait d'union s'étendant sur une demi-circonférence terrestre, la « ligne des antipodes » ouverte par la TAI facilitera la compréhension et le développement du commerce entre l'Europe et le Pacifique Sud. Nouméa, dernière escale avant Auckland, bénéficiera en outre d'un nouveau contact permanent avec le marché néo-zélandais.



Coll. Louis-Georges Viale





Conseils pratiques pour les bagages, loin des prescriptions de Vigipirate.





Brochure et billet de la TAI, *coll. Louis-Georges Viale*

Voir par

Dans chaque grande ville, dans chaque grande région, il existe un centre d'attraction du plaisir. Pour les touristes étrangers, Paris a ses **Folies Bergères**, pour les jeunes en proie au mal du siècle, il y a **Saint-Germain** et ses caves. New-York a tout un quartier : Broadway. **Tahiti** a le Quinn's et le Bar Lea. Nouméa a le Tivoli.

C'est le Tivoli qui polarise tout le capital de gaieté et d'amusement des habitants de la cité calédonienne.

Deux éléments en sont la cause : l'ambiance et l'orchestre. L'un ne va pas sans l'autre. Au Tivoli, le célèbre orchestre des Frères Hars anime les soirées du Night Club depuis de nombreuses années. C'est un des secrets de la réussite de cet établissement. La réputation de cet orchestre n'est plus à faire : une formation homogène, de l'allant et une faculté de mettre une ambiance du tonnerre.

Et il est un fait certain, c'est que le Tivoli est l'endroit où l'on s'amuse le plus et le mieux en Nouvelle-Calédonie.

C'est pour cette raison que les touristes de pasage en Nouvelle-Calédonie ne manquent jamais d'y venir et même d'y revenir.

Les attractions exotiques sont devenues une spécialité du Tivoli qui engage régulièrement des danseuses tahitiennes, des orchestres polynésiens, des Wallisiens spécialistes de la danse du sabre, etc... Au Tivoli le touriste amateur d'exotisme voit en raccourci tout ce qui se fait en matière de folklore dans le Pacifique Sud.

Mais ne voulant pas en rester à la seule branche **Night Club**, il vient de lancer une section restaurant par une association avec un des meilleurs traiteurs de Nouméa, M. André Morachini, propriétaire du restaurant Cyrnos et grand spécialiste de cuisine méditerranéenne et européenne.

Tous les vendredis soirs une escale gastronomique est au programme. Le Tivoli-Cyrnos convient les gourmets à la dégustation de spécialités culinaires au hasard des escales de la Méditerranée : Gênes, Istambul, Damas, Beyrouth, Naples, Nice, Marseille

Le touriste qui visite la Nouvelle-Calédonie a mille choses à voir plus intéressantes les unes que les autres. Ses journées seront bien remplies. Quand il aura goûté aux charmes du lagon, vu les magnifiques paysages de la Côte Est et les profondes et vertes vallées de la chaine, visité les tribus blotties dans leurs écrins de verdure, il retrouvera Nouméa et ses plaisirs nocturnes. Il voudra connaître le Nouméa français et cette ambiance française qui est l'atout majeur de la vie en Nouvelle-Calédonie.

C'est à ce moment que le Tivoli et le Cyrnos l'attendent. Ce sera sa détente avant le retour aux grisailles de la vie citadine et la monotonie du bureau ou de l'usine.

Oui, le Tivoli et le Cyrnos invitent le touriste à venir goûter, à Nouméa, les joies du **Gay Nouméa** et se tremper dans cette ambiance française qui est tout un programme et l'élément touristique N° 1 de la Calédonie.

QANTAS
AUSTRALIA'S OVERSEAS AIRLINE
QANTAS
FRENCH PACIFIC TOURS
LEADING TRAVEL AND
TOURIST AGENCY





First-class night club, the Tivoli launches all the new dances. It is the « Temple » of the Twist, Rock and Roll, as well as that of the « Tamure »

Night-Club d'avant-garde, le Tivoli lance à Nouméa toutes les nouvelles danses. C'est le temple du twist, du rock and roll autant que celui du **Tamure.**



1962, coll. Sud Pacific

L'orchestre des Frères Hars, la meilleure formation du Pacifique Sud.

The Orchestra of the Hars Brothers, the best band in the South Pacific.

It is for this reason

In each big city, in each large country, there is a centre of attraction. For foreign tourists, Paris has its Folies Bergeres, for the young, looking for excitement there is Saint Germain and its cellars. New York has a whole district : Broadway. Tahiti has Quinns and the Lea Bar. Noumea has the Tivoli.

It is the Tivoli which showers the full extent of gaiety and fun on the population of the Caledonian City.

There are two reasons : the atmosphere and the orchestra - one goes with the other. At the Tivoli, the well-known orchestra the Hars Brothers has been animating the evening of the night club for several years. This is one of the secrets on the success of this establishment. The reputation of the orchestra is already made : a harmonious band, full of life, it has the ability to provide a sparkling atmosphere. And there is one certain fact, that the Tivoli is the place where one has the most fun in New Caledonia.

It is for this reason that tourists visiting New Caledonia never miss coming again and again.

Exotic floor shows have become a speciality of the Tivoli which regularly engages Tahitian dancers, Polynesian bands, Wallisians who are specialists in their sabre danc etc... At the Tivoli, the tourist who enjoys the unusual can have a brief look in on all types of Southern Pacific Folklore.

But not wishing to remain only in the night club clas, a restaurant branch has just inaugurated, through an association whith one of the best caterers of Noumea, Monsieur Andre Morachini, proprietor of the Cyrnos Restaurant and a great specialist in Mediterranean and European cooking.

Each Friday night a gastronomic port-of-call is ont the programme.

The Tivoli-Cyrnos invites the connoisseurs to taste the culinary specialities of the selected ports on the Mediterranean : Genoa, Istanbul, Damascus, Beirut, Naples, Nice, Marseille, and then the European Capitals : Paris, Moscow, Stockholm etc.

The tourist visiting New Caledonia has a thousand things to see, each one more interesting than the last. His days will be well filled. When he has discovered the charms of the lagon, seen the magnificent panoramas of the East Coast and the deep valleys of the moutain chain, visited the tribes surrounded by luxurious foliage and flowers, he will come back to Noumea and its nightly pleasures. He would like to know the French Noumea and that French atmosphere which is the major attraction of the life in New Caledonia.

It is at this moment that the Tivoli ands the Cyrnos are awaiting him. This will be his relaxation before returning to the grey skies of the city and the monotony of the office or factory.

Yes, the Tivoli and the Cyrnos invite the tourist to come and try the joys of Gay Noumea and soak himself in that French atmosphere which is a holiday in itself, and the Number One tourist draw of New Caledonia.











One of the culinary specialities of the Cyrnos, of which the gastronomic ports-of-call each Friday have a great success with the connoisseurs of Noumea and visiting tourists.

Andre Morachini, Proprietor of the Cyrnos Restaurant, who, in collaboration with the Tivoli, organises the gastronomic ports-of-call.



André Mornaghini, propriétaire du Restaurant Cyrnos qui, en collaboration avec le Tivoli, organise les escales gastronomiques.

L'une des spécialités culinaires du Cyrnos, dont les escales gastronomiques du vendredi remportent un grand succès auprès des gourmets de Nouméa et des touristes de passage.

TAI AIR FRANCE
LE PLUS GRAND RÉSEAU DU MONDE
TAI
deux départs par semaine
pour PARIS

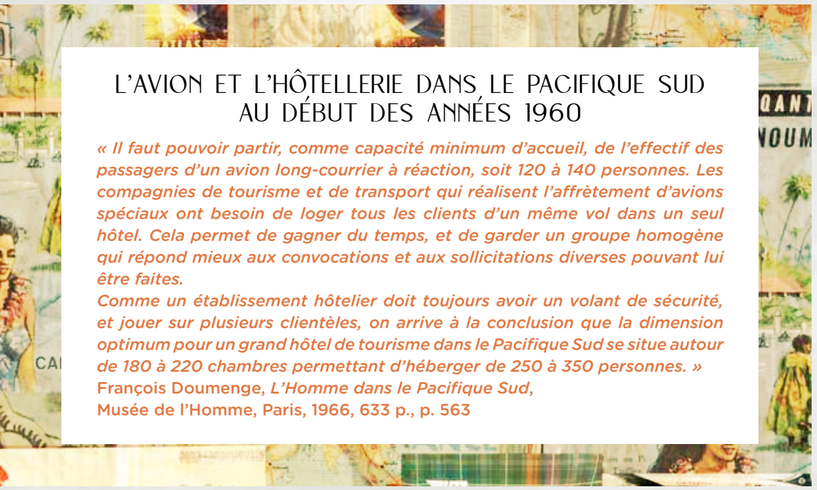


LES LIGNES AÉRIENNES
ET L'HÔTELLERIE



***Brochures du* Relais de Kanuméra *et du* Château Royal,** *deux hôtels rachetés et gérés par UTH, la branche hôtelière de l'UTA.*

LA DYNAMIQUE TOURISTIQUE a été étroitement associée, à partir des années 1950, aux progrès de l'aéronautique, spécialement dans les domaines de la distance parcourable et de la capacité des appareils. Durant les années 1950, le rayon d'action limité des appareils impose des escales sur des trajets transocéaniques, telles l'île Maurice entre l'Australie et l'Afrique du Sud ou les Fidji entre l'Australie et les États-Unis. Cette courte période est loin d'être anecdotique, parce qu'elle est à l'origine de la mise en place d'une hôtellerie de standard international, avec des établissements comme le *Park Hotel* à Curepipe et le *Chaland Beach* à quelques kilomètres de l'aéroport de Plaisance (Maurice) ou le *Mocambo* situé à proximité de l'aéroport de Nadi (Fidji), pour accueillir les passagers et les équipages en escale. En optant pour Nadi comme meilleur point pour ravitailler les appareils entre Honolulu et Sydney, les Fidji bénéficient d'un avantage important sur les autres îles du Pacifique Sud, qui sera renforcé lorsqu'en 1962, le gouvernement colonial autorise l'entrée détaxée de certains produits comme les caméras, les appareils photo, les magnétophones, etc. Deux ans plus tard, Hotel Aids Ordinance encourage la construction d'hôtels.



L'AVION ET L'HÔTELLERIE DANS LE PACIFIQUE SUD AU DÉBUT DES ANNÉES 1960

« Il faut pouvoir partir, comme capacité minimum d'accueil, de l'effectif des passagers d'un avion long-courrier à réaction, soit 120 à 140 personnes. Les compagnies de tourisme et de transport qui réalisent l'affrètement d'avions spéciaux ont besoin de loger tous les clients d'un même vol dans un seul hôtel. Cela permet de gagner du temps, et de garder un groupe homogène qui répond mieux aux convocations et aux sollicitations diverses pouvant lui être faites.
Comme un établissement hôtelier doit toujours avoir un volant de sécurité, et jouer sur plusieurs clientèles, on arrive à la conclusion que la dimension optimum pour un grand hôtel de tourisme dans le Pacifique Sud se situe autour de 180 à 220 chambres permettant d'héberger de 250 à 350 personnes. »
François Doumenge, *L'Homme dans le Pacifique Sud*,
Musée de l'Homme, Paris, 1966, 633 p., p. 563

Les résultats ne se font pas longtemps attendre avec un afflux de touristes australiens et néo-zélandais. En 1969, les Fidji accueillent 85 000 touristes, restant en moyenne 8,9 jours (Scott, 1978, p. 46), soit près de six fois plus qu'en Nouvelle-Calédonie.

La question de l'hébergement des passagers et des équipages est alors primordiale pour les compagnies aériennes. La Pan Am est la pionnière en ouvrant son premier hôtel à Belém (Brésil), en 1946, ne trouvant pas sur place une hôtellerie de qualité. En considération des types de passagers, les efforts portent tout d'abord sur une hôtellerie urbaine d'affaires. Ainsi naît la marque Intercontinental, qu'on va trouver en plein cœur du Pacifique avec l'ouverture à Pago Pago (Samoa américaines), en 1965, du *Pacific Intercontinental Hotel*, celle à Tahiti, en 1968, du *Tahara'a Intercontinental*, celle à Port-Vila (Vanuatu), en 1975, du *Port-Vila Intercontinental*, ou encore celle, en 1976, de l'*Intercontinental Maui* (Hawaï) et du *Saipan Beach Intercontinental* (Mariannes du Nord).

Dès le lendemain de la Seconde Guerre mondiale, Air France prend une très forte participation dans les Relais aériens français (RAF), implantés principalement dans les colonies françaises d'Afrique, tandis que, plus tard, l'UTA conçoit l'Union touristique hôtelière (UTH), une filiale spécialisée active en Afrique et dans le Pacifique, comme le montrent l'ouverture du *Maeva Beach* à Tahiti en 1969 ou la gestion du *Château Royal* à Nouméa à partir de 1967.

03

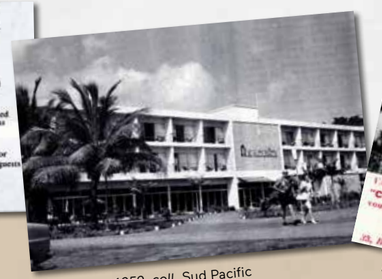
NOUMÉA,
PREMIER PÔLE HÔTELIER



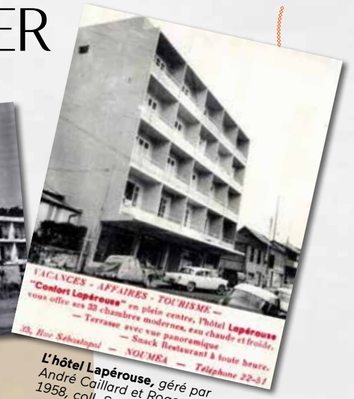
Plan touristique de Nouméa, 1959, coll. Louis-Georges Viale



***L'hôtel* Lantana,** *1967, coll.* Sud Pacific



Le Nouvata, 1959, coll. Sud Pacific



***L'hôtel* Lapérouse,** *géré par André Caillard et Roger Kaddour, 1958, coll.* Sud Pacific



Le Nouméa Hôtel, *à la Baie-des-Citrons, 1958, coll.* Sud Pacific



***Le Trianon Hôtel,** géré par Georges Aveline, coll. Max Shekleton*



***L'hôtel* Calédonia,** *au Quartier-Latin, 1967, coll.* Sud Pacific



***L'hôtel* Isle de France,** *coll. Max Shekleton*



***L'hôtel* Le Paris,** *coll. MDVN*



***Le Château Royal,** à l'Anse-Vata, 1969, in* Nouvelle-Calédonie, île de l'éternel printemps, *coll. Jacques Nozeran*

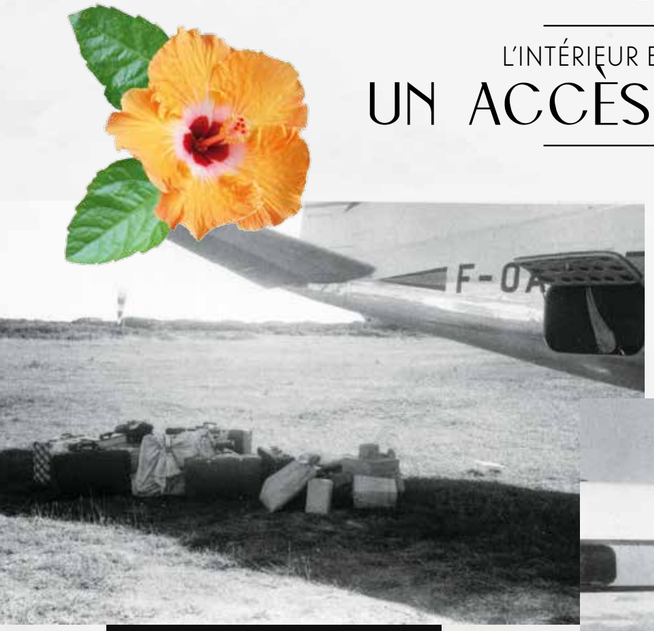


***L'hôtel* Makona,** *géré par Jean et Pierre Hars, 1965, coll.* Sud Pacific

COMME POINTS D'ENTRÉE obligés des touristes, les aéroports constituent donc des localisations majeures de l'hébergement. Souvent la première hôtellerie touristique s'installe près de l'aéroport à cause du coût des transferts. Pour les États ou territoires pluri-insulaires, les îles principales sont les premières à accueillir le flux touristique (Gay, 2000), car c'est dans ces îles que sont concentrés les grands équipements portuaire et aéroportuaire, de même qu'elles sont les premières à disposer d'une eau potable, de l'électricité, du téléphone, d'hôpitaux ou d'écoles. Autant d'éléments indispensables si l'on veut qu'arrivent en nombre les touristes. Si l'on constate progressivement une redistribution de l'activité touristique après une première phase de polarisation au profit des îles secondaires dans les États et territoires pluri-insulaires tels Hawaï, les Maldives ou la Polynésie française, ce type d'évolution a été inhibé en Nouvelle-Calédonie par la faiblesse du flux touristique et par le peu d'intérêt des pouvoirs publics pour cette activité.
Il y a 174 chambres d'hôtel en 1956, dont 123 à Nouméa, 250 chambres d'hôtel en 1964, dont 170 à Nouméa, 60 en brousse et 20 dans les îles.

L'INTÉRIEUR ET LES ÎLES :

UN ACCÈS DIFFICILE



***Embarquement des passagers** et débarquement des bagages à Lifou, coll. Aviation civile*

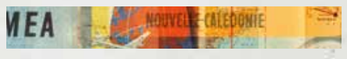
Au début des années 1960, la direction des Travaux publics construit des aérodromes grâce auxquels la compagnie Transpac (qui succède à la TRAPAS) assurera un service quotidien vers Koumac, Voh, Poindimié, Touho, Kouaoua, Ouvéa, Lifou, Maré et l'île des Pins.

1962, coll. Sud Pacific





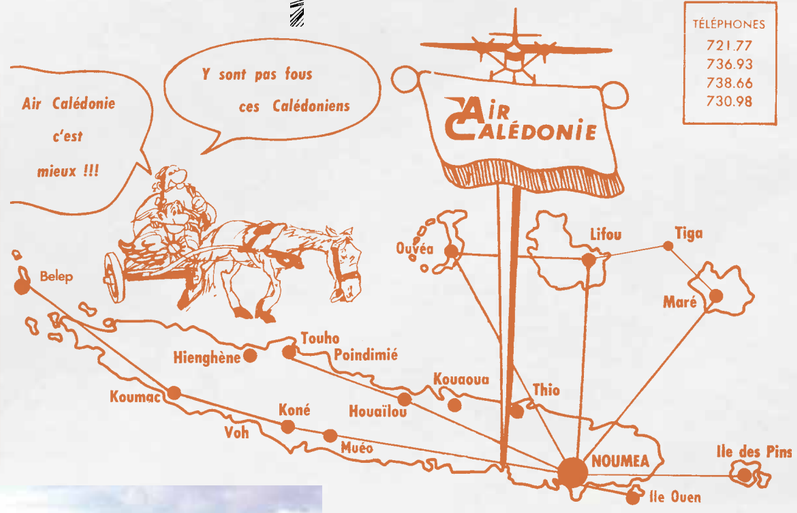
LE SÉNATEUR CORNET ÉCRIT, dans les *Annales coloniales* du 15 mars 1913, que l'île des Pins peut devenir pour l'Australie ce que la Caraïbe est aux États-Unis, mais jusqu'aux années 1950 cette île sera très peu visitée et il faudra attendre 1956 pour qu'un premier hôtel (le *Relais de Kanuméra*) ouvre sur la plage de Kuto (Pisier, 1985). Deux décennies plus tôt, Edgar Aubert de la Rüe, dans son ouvrage *L'Homme et les îles* (1935), n'hésite pas à affirmer : « *Or la Nouvelle-Calédonie, bien placée à cet égard, tente depuis peu de faire venir chez elle des visiteurs australiens. Cette île possède des régions pittoresques et sauvages ainsi que d'autres, beaucoup moins favorisées, ne présentant qu'un intérêt touristique limité, Nouméa et ses environs par exemple. Les premiers essais ont été assez encourageants et les Australiens sont venus relativement nombreux, mais si l'on veut que ce mouvement s'amplifie ou continue simplement, pour le plus grand profit du pays, il est indispensable que l'on s'y prenne autrement. Le manque actuel de toute organisation, le prix trop élevé des autos, l'absence de toute station aménagée dans les montagnes ou sur la côte, incitent les touristes à demeurer à Nouméa où ils errent lamentablement. Il serait si simple de les conduire dans les belles parties de la chaîne centrale, le long de la côte orientale ou dans le Nord de l'île, en y organisant du camping, sport très en vogue en Australie, de leur faire voir enfin les beautés réelles de la Nouvelle-Calédonie. On pourrait encore organiser pour eux des croisières à l'île des Pins, si pittoresque. Il est des Australiens qui, ayant vu Nouméa, se figurent connaître la France et l'impression qu'ils emportent de leur séjour est loin d'être excellente. La Nouvelle-Calédonie, centre d'influence française dans le Pacifique austral, se doit, étant donné le désir qu'elle a d'attirer les visiteurs étrangers, de faire un sérieux effort pour les recevoir et remplir avantageusement le rôle touristique auquel elle aspire.* »



Le manque de connexion directe entre le transport aérien international, assuré par l'aéroport de La Tontouta (497 000 passagers en 2015), et le transport aérien domestique, assuré par l'aéroport de Magenta (435 000 passagers en 2015), distants d'une cinquantaine de kilomètres, est particulièrement préjudiciable au développement touristique des îles.

Malgré l'effort fourni à partir des années 1970 pour doter le pays d'un réseau d'aérodromes de base (Touho, Koumac et Koné sur la Grande Terre, Maré, Lifou, Ouvéa, île des Pins, Tiga et Belep) avec piste en dur, équipement de radionavigation ou aérogare sommaire, on peut noter que peu de communes sont desservies sur la Grande Terre et qu'aucun aérodrome n'a de piste suffisamment longue pour utiliser à pleine capacité les ATR 72-500 ; des problèmes fonciers retardent les travaux d'extension à Ouvéa et à Maré. L'infrastructure n'a donc pas suivi l'acquisition des appareils.

De 1966 à 1979, Louis Eschembrenner assure la direction de la Transpac qu'il fait renommer Air Calédonie dès 1968, afin de faciliter l'attribution de subventions par le Territoire. Les tarifs imposés ne permettaient pas, en effet, la rentabilité de certaines lignes de la compagnie. Compte tenu de l'importance du trafic aérien dans l'organisation sociale, les organes dirigeants acceptèrent de soutenir la compagnie en lui attribuant des subventions d'équilibre.





***Aérodrome de Tontouta**, coll. André Jacquier*

« Grâce aux ailes d'Air Calédonie, vous atterrirez bientôt sur la piste de l'aérodrome de Touho. Il vous restera encore une quarantaine de kilomètres que vous parcourrez soit avec M. Lemoine, soit en compagnie de la charmante Amélie Gayon (ci-dessous), une broussarde passionnante. »
Coll. Sud Pacific, *1972*





***Le personnel de la Transpac** lors d'une fête en l'honneur du 100 000e passager, 1964, coll.* Sud Pacific



***Henri Martinet dans son avion,** coll. MDVN*

Héros du premier raid aérien Nouméa-Paris en 1939, Henri Martinet est également un homme du tourisme. Il crée la Transpac pour desservir les îles, d'abord avec deux D. H. Dragon Rapide (8 passagers + 1 pilote), puis avec des Héron (20 personnes) et, enfin, avec des ATR. Il est cofondateur de la compagnie Air Calédonie. Par ailleurs, il construit le premier hôtel de l'île des Pins, le Relais de Kanuméra, *ainsi que le premier hôtel de Hienghène, le* Relais de Koulnoué.

UN RAPPORT SANS CONSÉQUENCE

En 1961, l'US Department of Commerce publie une analyse extrêmement fine et précise sur le développement du tourisme dans le Pacifique. Après une longue analyse générale qui aborde de nombreuses questions relevant de l'économie, du marketing, de l'aménagement du territoire..., tous les États et territoires insulaires ou bordant le Pacifique ont droit à une analyse fouillée d'une dizaine de pages (p. 203-212). Le rapport est sans appel sur la situation du tourisme en Nouvelle-Calédonie. La fréquentation touristique y est considérée comme très faible, notamment en raison de sa desserte maritime et aérienne. Seules deux compagnies la desservent, TAI (Transports aériens intercontinentaux) et Qantas. D'une manière prémonitoire, le rapport explique que l'économie du territoire d'outre-mer est très vulnérable aux évolutions du cours du nickel et que développer le tourisme permettrait une diversification de son économie, un constat toujours d'actualité, comme celui sur le confinement des touristes à Nouméa. La faiblesse des liaisons aériennes et la médiocrité du réseau routier sont incriminées. Il est noté que le budget de l'Office du tourisme est totalement inadapté à la mise en place d'un programme de développement du tourisme et qu'une clarification doit être faite entre les fonctions de l'Office et du Syndicat d'initiative.

Le rapport recommande d'abord d'améliorer l'offre touristique à Nouméa, car il s'agit de la porte d'entrée du pays, en réformant l'accueil des croisiéristes et des paquebots de plus en plus grands. Il est recommandé d'éloigner la route le long de l'anse Vata afin que les touristes ne se fassent pas écraser par les voitures, et la pollution de l'usine de Doniambo est considérée comme incompatible avec le développement touristique. Pieusement, le rapport demande à ce que l'Office du tourisme négocie avec la SLN ! Le problème des taxis est aussi pointé du doigt. Il n'y a qu'une station dans tout Nouméa, les taxis sont difficilement repérables et les chauffeurs ne sont pas formés à l'accueil des touristes, spécialement étrangers. L'aquarium de Nouméa devrait être doté d'une signalétique en anglais. Il est fortement conseillé d'accélérer la réalisation d'un casino, mais haut de gamme avec piscine, salle de spectacle et centre touristique.

L'aéroport de La Tontouta est jugé trop éloigné de Nouméa et le rapport propose soit d'allonger la piste de Magenta, soit de trouver une localisation plus proche pour cette porte d'entrée internationale, jugée peu adaptée à l'accueil des touristes, sans fleurs, sans musique ou danseurs. Il est plus généralement recommandé de développer les spectacles, les danses des autochtones, qui devraient être subventionnés par l'Office du tourisme. Quant au shopping, il devrait être plus développé. Un effort notable doit être fait pour le développement d'une offre hôtelière importante, avec la création d'un fonds par les pouvoirs publics. Pour augmenter le nombre de touristes, il est suggéré la création d'un tourisme de circuit associant les Fidji, la Gold Coast et la Nouvelle-Calédonie. On conseille aux responsables locaux d'aller voir ce qui se fait à Hawaï, aux Fidji ou en Nouvelle-Zélande en matière de développement touristique.

Plus de cinquante ans après, ce rapport reste largement d'actualité !

US Department of Commerce, *The Future of Tourism in the Pacific,* Bureau of Foreign Commerce, Washington, 1961, 296 p.



À la descente de l'hydravion Qantas, *Nouméa, 1952, coll. Max Shekleton*

« Mon premier vol international fut avec Qantas en 1949. Nous étions quatorze passagers à bord du Catalina. Il fallait alors 10 heures pour rejoindre Sydney. Comme nous volions assez bas, il y avait beaucoup de turbulences et il faisait très froid. Cela n'empêchait pas certains de déguster avec appétit les sandwichs qu'on nous distribuait. »
Max Shekleton



Départ du DC4 Qantas, *1959, coll.* Sud Pacific

03

UNE LENTE ET INCOMPLÈTE RÉDUCTION
DE LA DISTANCE-COÛT

L'ARRIVÉE DES BOEING B-707 et DC-8, avions à réaction long-courriers, provoque à l'échelle mondiale une spectaculaire expansion des flux touristiques sur de longues distances et la démocratisation de destinations lointaines. De 1950 à 1970, le coût moyen du transport aérien d'un passager est divisé par trois en monnaie constante, tandis que la croissance du trafic commercial progresse de 15 % par an. Les îles tropicales doivent ainsi beaucoup à l'avion, car il n'existe pas d'alternative à ce mode de transport pour gagner ces lieux quand on est touriste. Les nombreuses pistes d'aviation militaires qui y ont été construites durant la Seconde Guerre mondiale (cf. supra) ont préparé leur touristification.



Max Shekleton *(au téléphone) à l'agence nouméenne de l'UTA. À l'arrière-plan, Roby Payan et Yannick Lelièvre, photographie de Noël Calé, 1964, coll. Max Shekleton*



Billet de l'UTA, 1975, coll. Louis-Georges Viale



L'agence de l'UTA à Nouméa, *années 1960, coll. Aviation civile*



Prestige de la passerelle, *coll. Aviation civile*

« Partir en avion dans les années 1970 relevait du mythe et du prestige. Cela nécessitait un certain cérémoniel : coiffeur, tenue de star, affairement... puis l'immanquable scénario de la passerelle. Le voyageur traversait le tarmac, s'arrêtait au bas de la passerelle et se retournait pour saluer la famille qui le guettait du haut de la terrasse. Les mains s'agitaient. Puis le voyageur gravissait la passerelle et se retournait une ultime fois au sommet, comme pour dominer le monde, avant de s'engouffrer dans l'avion laissant à terre bien des envieux. »
Jean-François Brun



À défaut, la construction tardive de pistes dans les îles de l'océan Indien ou Pacifique pour quadriréacteurs long-courriers constitue une mutation fondamentale du tourisme dans ces contrées lointaines. Une poignée de visiteurs au statut incertain est remplacée par les foules touristiques, comme c'est le cas à Tahiti.

Le transport aérien devient définitivement de masse au début des années 1970 avec la mise en service des gros-porteurs long-courriers (B-747 ou DC-10) et moyen-courriers (Airbus A-300).

La chartérisation se développe dans les années 1960 et propose des vols adaptés à une pratique saisonnière. Au début des années 1970, les Baléares et secondairement les Canaries sont les principales bénéficiaires du phénomène. Chypre, la Crète, Rhodes ou Corfou (Grèce) doivent également beaucoup aux charters.

La Nouvelle-Calédonie dans ce contexte de réduction du prix des billets d'avion évolue d'une manière atypique. Appartenant à la France d'outre-mer, elle a pâti, jusqu'en 1986, du quasi-monopole d'Air France ou de l'UTA.

La libéralisation du transport aérien en outre-mer, qui a été initiée en 1983 avec l'autorisation donnée à la compagnie charter Point Air d'exploiter la liaison Bâle-Mulhouse/Réunion, et l'arrivée de nouvelles compagnies, telles Minerve, Aéromaritime, Air Liberté, Corsair et AOM, ont un impact sur le nombre de sièges offerts et sur les tarifs, souvent prohibitifs, qui faisaient de l'outre-mer une destination particulièrement onéreuse. La politique agressive des compagnies charters oblige Air France à réduire ses prix et le flux touristique ultramarin connaît à partir de 1987 une progression presque continue, quoique à relativiser, puisque les destinations concurrentes ont également progressé fortement. La combinaison d'une baisse des tarifs aériens et d'une augmentation de l'offre d'hébergement contribue surtout au développement significatif du tourisme dans les départements d'outre-mer (DOM). Par exemple en Martinique, le nombre de touristes de séjour, hors plaisanciers, passe de 193 000 en 1985 à 311 000 en 1989.

DU CAILLOU AU MONDE : OUVERTURE DU

CIEL NÉO-CALÉDONIEN





« Lorsque Corsair commença à desservir la Nouvelle-Calédonie, en 1994, ce fut une bouffée d'oxygène pour nous, les jeunes. Nous pûmes enfin envisager de partir découvrir le monde. »


La ruée sur "Corsair"

Le président du Syndicat des agents de voyage et les nouvelles compagnies aériennes

Les Nouvelles calédoniennes, *17/06/1994*

LA NOUVELLE-CALÉDONIE A beaucoup moins bénéficié que les Antilles ou la Réunion de cette libéralisation. La liaison avec Paris, exploitée par Air France jusqu'en 1956, l'est ensuite par la TAI, puis par l'UTA (Union de transports aériens), issue de la fusion de TAI et de l'UAT (Union aéromaritime de transport), de 1963 à 1992. Air France et l'UTA se partagent le monde, la Nouvelle-Calédonie relève de la seconde.

C'est donc à l'UTA d'assurer pendant près de trente ans la liaison vitale avec la Métropole, ce qui en fait une véritable institution en Nouvelle-Calédonie. L'intégration de l'UTA à Air France en 1992 entraîne un retour de la compagnie nationale sur le sol néo-calédonien, avant qu'un accord de partage de codes, en 2003, entre Air France et Air Calédonie International (compagnie locale fondée en 1983 et appelée Aircalin) ne provoque le second départ d'Air France. La concurrence fut modeste et tardive puisque le monopole d'Air France ne tombe qu'en 1994 en Nouvelle-Calédonie vers la Métropole.

On pense alors que cette ouverture du ciel néo-calédonien va provoquer une baisse du prix des billets et une forte augmentation du tourisme. Ces espoirs sont de courte durée. Corsair arrête en 1998 sa ligne Paris-Bangkok-Nouméa, le flux touristique entre la Métropole et la Nouvelle-Calédonie étant insuffisant pour rentabiliser la ligne. En 2001, AOM ferme sa ligne Paris-Los Angeles-Nouméa.



Affiche Air France de Bernard Berger, *coll. MDVN*



Le 4 décembre 1984, un an jour pour jour après son premier vol, une caravelle donne naissance à la flotte d'Air Calédonie international, coll. MDVN



Premier billet d'Aircalin, *coll. Donald Delport*

LE DÉVELOPPEMENT DE L'AVIATION

NÉO-CALÉDONIENNE

C'EST EN 1954 qu'est fondée la Transpac afin de desservir les îles Loyauté et l'île des Pins. La liaison vers cette dernière répond à un objectif touristique avec un hôtel de qualité à la fin des années 1950 (cf. supra), alors que pour celles vers les îles Loyauté, il s'agit de répondre à la demande des Loyaltiens installés à Nouméa qui retournent plus ou moins régulièrement sur leur île.

La Transpac devient Air Calédonie en 1968 et se dote de Twin Otters. En 1986, elle fait l'acquisition d'un appareil performant et tout nouveau : l'ATR 42. Il peut transporter près de 50 passagers à plus de 500 km/h dans un confort jusque-là inconnu sur ces vols intérieurs. Il va devenir l'appareil emblématique de la desserte du territoire néo-calédonien jusqu'à aujourd'hui puisque la flotte d'Air Calédonie est composée actuellement d'ATR 42-500 et d'ATR 72-500, une version rallongée avec 68 sièges, dont la compagnie fait l'acquisition en 2006.

Ces appareils sont acquis en défiscalisation, comme les long-courriers ou moyen-courriers dont se dote Aircalin. Il s'agit de l'extension sur les liaisons internationales d'Air Calédonie.

Sa stratégie de développement a été prudente, contrairement à sa sœur Air Tahiti Nui, qui a ouvert audacieusement de nouvelles relations pour attirer les touristes, mais qui se sont soldées par des échecs, comme le prouve la ligne Papeete-New York, inaugurée en 2005 et abandonnée en 2009. Il faut dire que l'existence de liaisons aériennes entre les lieux est un facteur déterminant de la fréquentation touristique.

TRANSPAC



1968, coll. Sud Pacific

L'absence de liaison aérienne directe entre la Nouvelle-Calédonie et les États-Unis ou l'Amérique du Sud explique la venue de 3 100 Américains seulement en 2013, dont 1 000 Étatsuniens. La brève existence de la liaison Nouméa-Los Angeles-Paris, assurée par AOM et supprimée en 2001 (cf. supra), avait fait grimper le nombre d'Étatsuniens à plus de 1 700 en 2000. La faiblesse des Asiatiques, hormis les Japonais, avec 400 Chinois en Nouvelle-Calédonie en 2013 alors qu'il s'agit d'un marché touristique en forte croissance, est également due à l'absence de relations aériennes directes.



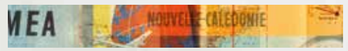
En 2016, l'ouverture du ciel néo-calédonien s'organise, dans le bassin régional, autour de quatre compagnies : Aircalin, Air New Zealand, Qantas et Air Vanuatu. Les liaisons transcontinentales se font en continu vers l'Europe, l'Amérique ou l'Asie, en partenariat avec d'autres compagnies, telle Air France, pour rejoindre la Métropole via le Japon.





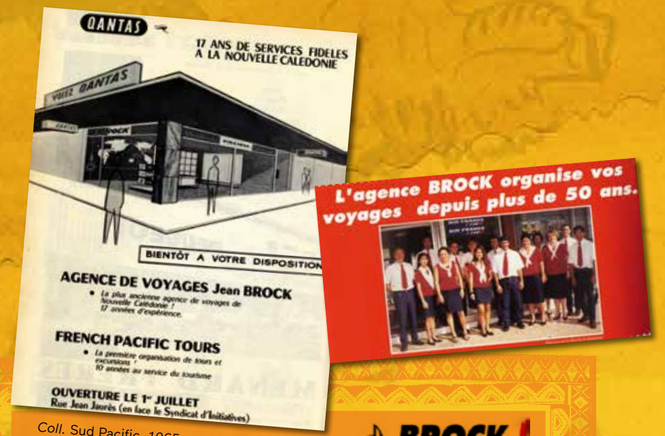
Travaillant sur tous les fronts, *Aircalin poursuit son expansion et intensifie son trafic, coll. Aircalin*

Mais il ne suffit pas d'ouvrir une ligne pour attirer des touristes, l'ouverture par Aircalin, en juin 2008, de la ligne Séoul-Nouméa ne s'est pas traduite par une arrivée massive de Sud-Coréens (cf. infra), qui n'ont jamais dépassé les 3 000 annuellement jusqu'à la fermeture de cette liaison en 2014. Hormis cet épisode, dont on se demande si l'objectif était vraiment d'attirer les Coréens ou plutôt de faciliter la relation avec Paris, en proposant une troisième escale sur cette route (en plus d'Osaka et Tokyo), Aircalin s'est plutôt contentée de reprendre les lignes existantes et d'assurer une desserte régionale plus à destination des Néo-Calédoniens partant en vacances que de voisins désirant séjourner en Nouvelle-Calédonie. La relation avec l'Australie, par Brisbane, Sydney et Melbourne, reste dominante, traduisant les liens forts unissant le Caillou à l'île-continent.



Les agences de voyages pour rêver d'un Ailleurs

L'agence de voyages propose et vend des offres de voyages. Elle est l'intermédiaire entre les clients et les compagnies aériennes et maritimes, les complexes hôteliers ainsi que les prestataires du transport. Elle établit bien souvent une offre personnalisée en fonction des attentes, prodigue des conseils aux voyageurs et fournit les visas et des propositions d'assurances voyages.
Toutes les agences du territoire, regroupées à Nouméa, sont dotées de la licence territoriale qui permet à la direction des Affaires économiques de réglementer la profession sur le Caillou. Elles sont également agréées par l'IATA (International Airline Travel Association), agrément qui justifie de leur compétence professionnelle, de leur honorabilité et de la solvabilité de chacune d'entre elles.



Coll. Sud Pacific, 1965

1952

AGENCE BROCK

À l'occasion de l'amerrissage du premier hydravion de la Qantas sur le Caillou, en 1945, Jean Brock ouvre, rue de l'Alma, une agence afin de représenter la compagnie aérienne. Puis, en 1952, il crée l'agence de voyages Jean Brock ainsi que l'agence French Pacific Tours qui, toutes deux, proposent des tours en lien avec les hôtels de brousse. Jean Brock développa de nombreux autres services liés au voyage : agence en douane, échanges linguistiques… Aujourd'hui, l'agence est l'une des plus importantes de la place.

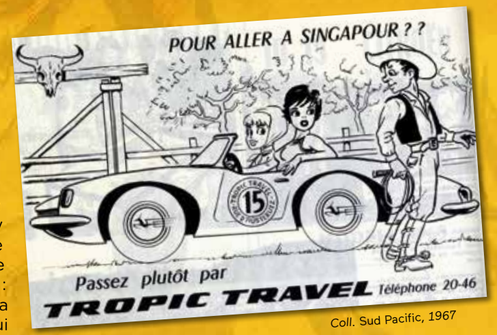


Coll. Sud Pacific, 1964

1951

VOYAGENCE

Voyagence est créée le 29 janvier 1951 par Édouard Pentecost et Louis Eschembrenner. Ce dernier en est le directeur de 1951 à 1956. L'agence s'installe dans les locaux de la Pan Am, rue Jean-Jaurès, avant d'intégrer, en 1956, l'immeuble Pentecost où elle se trouve encore actuellement. Édi Saan vous y accueille aujourd'hui avec la même devise : « Parce que TOUS nos clients ont de l'importance ». Effectivement, il concocte avec les clients un voyage à la carte pour découvrir le monde selon les passions et les possibilités de chacun.



Coll. Sud Pacific, 1967

1966

TROPIC TRAVEL

Après avoir travaillé successivement à la Pan Am, à l'agence Jean Brock et à Voyagence, John Rothery ouvre en 1966, rue d'Austerlitz, sa propre agence de voyages : Tropic Travel. En 1986, il la vend à Thierry Kollen qui déplace l'agence dans la galerie Centralma, avant de la céder à Bruno Detroyat et Alain Parisot. Depuis 2014, elle appartient à Vaea Frogier.

1963

TRANS PACIFIC-VOYAGES (TPV)

L'agence, autrefois située au rez-de-chaussée de l'hôtel *La Pérouse*, construit par Willy Cehak, rue de Sébastopol, appartenait à André Caillard et Roger Kaddour.
Désormais détenue par Henri-Frédérick Pujol, elle est installée au Quartier-Latin, où elle compte une dizaine d'employés sous la direction de Gilles Couvreur. Avec Axxess Travel, de Gilbert Ambroggiani, elle constitue aujourd'hui un des groupes leaders des agences de voyages calédoniennes.



André Caillard et Roger Kaddour, *les propriétaires, et Jean-Louis Pujol, le directeur, lors de l'inauguration de l'agence TPV, le 25 septembre 1963, coll.* Sud Pacific



L'équipe de l'agence Center Voyages, *coll. Max Shekleton*

CENTER VOYAGES

1973

CENTER VOYAGES

L'agence Center Voyages est créée, en 1973, par Max Shekleton et Roby Payan. Celui-ci revendra ses parts à Max qui gère encore aujourd'hui l'agence, avenue du Maréchal-Foch. *« Cette profession est en éternelle mutation,* explique Sheilagh Barbut. *Il faut s'adapter à de nouveaux marchés et répondre aux désirs du moment. Dans les années 1970, nous avons été les premiers à accueillir les Japonais. Puis, nous sommes devenus représentants de l'American Express pour faciliter les modalités de paiement et d'assurance de nos clients. Enfin, nous avons initié des voyages de groupe. Je partais avec une cinquantaine de Calédoniens pour trois semaines. Une année, nous voyageâmes en France, puis ce fut au Maroc, au Canada, aux États-Unis… Aujourd'hui, nous devons nous adapter à Internet.* »

1975-2010

INTERNATIONAL VOYAGES

En 1968, la compagnie Pan American Airlines ouvre une agence dans l'immeuble Central pour gérer ses vols. *« Le directeur était un Américain, Ralph Valdinger »*, se souvient Réginald Bernut qui y travaillait. Quand la compagnie quitte la Nouvelle-Calédonie, en 1975, l'agence ferme. Elle est rachetée par Jean Cheval, très heureux d'acquérir une agence de voyages, ce dont il rêvait depuis longtemps. Il lui donne le nom d'International Voyages. La direction est assurée dans un premier temps par Pierre Stepanoff, puis le sera, successivement, par Thérèse Loesch, Alain Mariette et Corinne Cazes. En 2010, l'agence ferme ses portes.



Henriette Guillot et Soukiban Siban, *coll. Guillot*

1989

ASIA VOYAGES

« Après vingt ans passés dans une grande agence nouméenne et après y avoir acquis une solide expérience, ma mère, Henriette Guillot, et Marie-Jo Siban souhaitent prendre leur indépendance et concrétiser une belle histoire d'amitié avec deux autres associés, M. Pham Ngoc Bich et Alain Coulon. Ils ouvrent ensemble, en mars 1989, Asia Voyages, nom donné pour marquer leurs origines asiatiques, mais aussi pour promouvoir l'Asie du Sud-Est, peu connue à cette époque, et bénéficier des stop-over qu'UTA proposait alors. Les débuts furent difficiles, entre la guerre du Golfe qui éclata quelques mois après l'ouverture de l'agence, l'incendie de la Maison Barrau en 1994, où nous avions notre agence, la baisse des tarifs et des commissions… Pourtant, notre agence familiale est toujours sur la place, avec force. » Yvanna Guillot

1994

AXXESS TRAVEL

La société Axxess Travel est une agence de voyages créée en 1994 à Nouméa par Gilbert Ambroggiani. L'agence propose des services d'hôtellerie et le transport aérien de huit compagnies. En décembre 2011, la société rachète le tour-opérateur Touramex à Isabelle Miel, avec qui elle fusionne, chacun conservant son identité. *« Je suis arrivé en Nouvelle-Calédonie pour représenter la compagnie Air Vanuatu et développer cette destination. Nous avons commencé avec des Bandeirante (avions de dix-neuf places) et, à l'heure actuelle, la desserte s'effectue avec un ATR 72-600 d'une capacité de 68 places. »* Gilbert Ambroggiani

1994

PACIFIC LAGON

Bénéficiant d'une solide expérience au travers de la franchise métropolitaine Havas Voyages, l'agence Pacifique Lagon n'a cessé d'évoluer depuis sa création, en 1994. Disposant d'un pôle Tourisme dédié à l'organisation de voyages sur mesure, d'un pôle Affaires spécialisé dans les déplacements professionnels ainsi que d'un pôle Représentation gérant les activités de compagnies aériennes, Pacifique Lagon est présente dans deux agences, l'une à Nouméa, l'autre à Koné.

L'AUTOMOBILE

À LA CONQUÊTE DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Passage du bac de Tanghène, *1968, coll.* Sud Pacific

Chapitre 04

SOCIÉTÉ DU TOUR DE COTES NOUMÉA NOUVELLE-CALÉDONIE

AVANT L'AUTOMOBILE



Navire du Tour de côtes, *coll. MDVN*



Coll. MDVN

LE TOURISME NE SE RÉSUME PAS à l'arrivée de personnes étrangères ou venant de Métropole et les Nouméens ont joué un rôle majeur dans la mise en tourisme de la brousse et des îles, même si le tourisme est resté longtemps concentré à Nouméa, et continue de l'être (cf. infra). Dans le même temps, l'ouverture de la Nouvelle-Calédonie aux visiteurs et la diffusion du tourisme sur son territoire sont étroitement liées à l'automobile, en considération de la faiblesse des autres modes de transport.
Les Kanak utilisaient les pirogues à rames ou à voile pour se déplacer ou empruntaient des sentiers dans un relief accidenté.

Avec l'arrivée des premiers Européens, un cabotage privé est mis en place pour desservir les nouvelles localités, assurer les échanges commerciaux ou pour transporter le courrier et assurer l'ordre. La nécessité de ravitailler et d'écouler la production des colons isolés sur le pourtour de la Grande Terre, impossible avec la voiture à bœufs ou à cheval, entraîne la création d'un service officiel du « Tour de côtes » en 1871. Dès l'année suivante, il devient plus régulier, contrôlé et subventionné par l'administration, en complément du cabotage privé.
Des abris sont construits sur le littoral pour entreposer le fret, et de petites embarcations remontent les rivières pour se rapprocher des secteurs mis en valeur. L'arrivée du bateau en brousse était un grand événement. Les cotres, chalands et autres types d'embarcations convergeaient vers le village, apportant le courrier, les commandes et les nouvelles fraîches.

Avec le développement de la mise en valeur coloniale et le peuplement européen, ce trafic prend de l'ampleur et plusieurs bateaux l'assurent.
La vie s'organise à partir de ces lieux de débarquement avant que la route n'arrive.
En 1890, des négociants de Nouméa créent le Syndicat calédonien pour le développement de la navigation et du commerce français dans le Pacifique, qui utilisera plusieurs navires. En 1896, la maison de commerce Ballande obtient le contrat du Tour de côtes, utilisant un vapeur moderne, le *Saint-Antoine*, ainsi que le *Saint-Pierre* (cf. infra). La création en 1901 de l'Union commerciale et de navigation calédonienne (UCNC) vise à monopoliser le trafic en le rationalisant et en utilisant les bateaux de Ballande. La Société du Tour de côtes, dite « La Côtière », prend la suite en 1923, après la dissolution de l'UCNC. Elle propose tous les quinze jours un voyage vers la côte Est, de Yaté à Arama, et vers la côte Ouest, de Bourail à Belep.



Le Saint-Pierre, *coll. MDVN*

VOYAGER EN NOUVELLE-CALÉDONIE
en 1917

« La question du voyage est très facile à résoudre dans la région Nouméa-Bourail (200 kilomètres de long). Un service de voitures automobiles très confortables assure le service entre ces deux villes. Les départs sont quotidiens dans les deux sens entre Nouméa et Moindou (136 kilomètres). Il en sera prochainement ainsi pour Bourail qui actuellement n'a que deux services par semaine. On peut en tout cas aller dans la journée du chef-lieu à Bourail ou inversement.
Le tarif très modéré s'élève à 16 centimes par kilomètre. Les voyageurs ont droit au transport d'une valise ou d'un paquetage.

Les voitures automobiles, genre phaéton, sont relativement très nombreuses à Nouméa et on peut s'en procurer facilement en location. Le tarif de location s'élève généralement à 1 franc par kilomètre de route parcourue. Les voitures de place confortables, genre victoria ou landau, attelées à deux chevaux, sont nombreuses à Nouméa. Tarif de location : 1 franc la course dans les limites de la ville ; 3 francs à l'heure. Pour les promenades dans les localités voisines, Pont des Français, la Conception, Yahoué, Saint-Louis, Tonghoué, Dumbéa, Païta, la Coulée, on traite généralement à forfait sur le pied de 10, 15, 20, 25 ou 30 francs, suivant la distance. Lorsque la location comprend toute la journée, la nourriture du cocher et des chevaux est en sus. Il y a quelques taxis-autos dont le tarif de location est le même que celui des voitures de place.

Nouméa sera très prochainement relié à Païta par la voie ferrée. Les trains font actuellement le service jusqu'à la station de Val-Suzon (21e kilomètre). Il y en a au moins deux dans chaque sens. Le tarif est très modéré.
À Païta, à La Foa et à Bourail, on peut trouver facilement à louer, à des conditions modérées, des voitures légères, sulkies, cabriolets ou charrettes anglaises. Ces voitures permettent de faire d'agréables excursions dans chacune des régions considérées.



Voiture des Messageries automobiles, *coll. SANC*



Arrêt du train Nouméa-Païta en pleine brousse, *vers 1900, coll. MDVN*



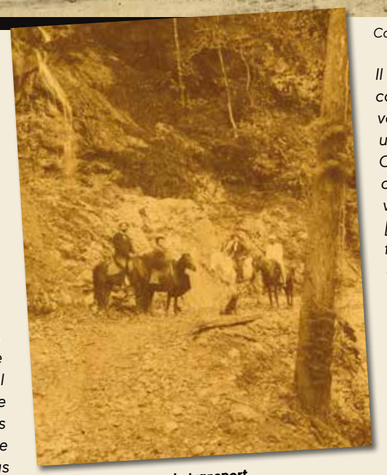
Landau devant l'Hôtel J. Tarres, *rue de Sébastopol, Nouméa, 1912, album Colin, coll. SANC*

Dans tout le reste de la colonie, c'est-à-dire de Bourail jusqu'à l'extrême Nord sur la côte Ouest, et sur tout le versant Est de la grande île, le cheval de selle est pratiquement le seul mode de transport en honneur. Le voyage à longue étape lui est exclusivement réservé.
Le cheval calédonien mérite bien la confiance qu'on lui témoigne. C'est une bête vaillante, douce, attentive et très sobre. […] Avec cela d'une rusticité étonnante, peu exigeant sur les soins ou sur la nourriture. Il est bon en voyage de lui donner régulièrement la ration de maïs, mais il peut à la rigueur s'en passer. Généralement on le lâche dans un paddock la nuit et le lendemain on le trouve disposé à recommencer l'étape.

Je préfère de beaucoup, et la plupart des Calédoniens pensent de même, le voyage à cheval à celui dans une voiture quelconque. Le tout est d'avoir une bonne selle fournie par un sellier consciencieux, et une bête suffisamment jeune. Quand ces deux conditions sont réunies, on peut se rendre compte combien le voyage à cheval représente à la fois le mode de voyage agréable et confortable. C'est en tout cas le seul qui soit permis aux touristes dont le tempérament artiste ou poète exige la plus grande somme de contact possible avec l'âme du pays dont on veut se pénétrer.



Coll. MDVN



Le cheval, le moyen de transport le plus courant, *coll. Yves Jacquier*

Les services maritimes sont très minutieusement organisés. On peut se rendre par mer de Nouméa à n'importe quel point des côtes de la grande île ou bien à l'île des Pins, aux îles Belep ou aux Loyalty. L'Union commerciale et de navigation calédonienne (UCNC), qui a une flotte assez importante, assure la presque totalité de ces services. Son vapeur Saint-Antoine est très bien aménagé pour la première classe. Il est actuellement affecté aux voyages de la côte Ouest. Le vapeur Saint-Pierre, qui fait les voyages de la côte Est et ceux des Loyalty, est un peu moins satisfaisant à ce point de vue.
Ces steamers effectuent leurs voyages sur chaque côte de quinze jours en quinze jours. Les voyages sont mensuels pour les îles voisines. […] Il est assez pratique pour le touriste de faire choix pour ses excursions d'une région déterminée de l'île et de s'y rendre par le petit paquebot côtier.

Les hôteliers ou aubergistes de l'intérieur sont très affables et ils font de leur mieux pour recevoir les voyageurs. Seulement, comme la clientèle est très irrégulière, ils ne préparent qu'autant qu'ils sont prévenus. Il faut toujours aviser à l'avance par le télégraphe, commander les chevaux de selle si l'on doit changer de monture. […]
Les colons, planteurs, mineurs, éleveurs, sont très hospitaliers et ils accueillent très volontiers le voyageur qui vient frapper à leur porte. Cependant, ils ne peuvent faire autre chose que d'offrir cordialement à leur hôte une part de ce qu'ils ont préparé pour eux-mêmes. Or, ils vivent pour la plupart dans une grande simplicité. »

Marius Archambault,
Océanie française,
supplément au n° 37, 1917



Découverte de la brousse en voiture, *vers 1920, coll. MDVN*

04

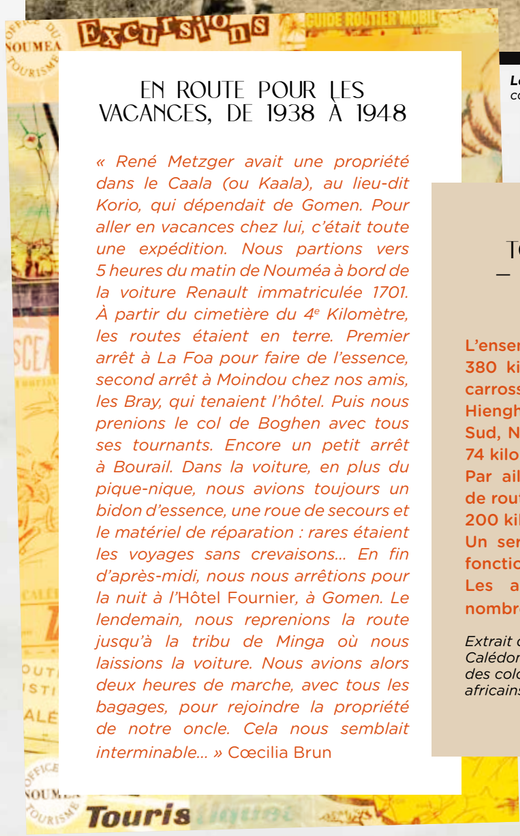
LA LENTE MISE EN PLACE

DU RÉSEAU ROUTIER

AVEC UNE DENSITÉ DE POPULATION très faible, une chaîne centrale accidentée, une bande côtière entrecoupée de larges cours d'eau et des îles regroupant une partie notable de la population totale, le réseau de transport terrestre néo-calédonien présente d'importantes disparités et son développement a été lent. En générant de faibles trafics, la vacuité du territoire rend les gros investissements non rentables. Longtemps les routes ne furent que des pistes.
En 1882, il n'y a que 57 kilomètres de routes sur toute la Nouvelle-Calédonie. Une lettre mettait onze jours pour aller de Nouméa à Ouégoa. En 1897, la route est prolongée jusqu'à Bouloupari et Moindou, puis vers Bourail. Ni le plan Guyon, du nom du gouverneur de l'époque, lancé en 1925, ni la présence étatsunienne durant la Seconde Guerre mondiale ne permettent de désenclaver l'ensemble du territoire, mais de 1925 à 1932, 300 kilomètres de routes principales et 250 kilomètres de routes secondaires sont ouvertes.
La première traversée de la chaîne en automobile n'est réalisée qu'en 1927, de La Foa à Canala par Koindé. Deux autres transversales sont achevées en 1936 (Bouloupari-Thio et Bourail-Houaïlou). En 1933, Koumac est atteint, mais le pont sur la Tontouta n'est construit qu'en 1935. Hienghène est atteint en 1943.
Il faut attendre le milieu des années 1950 et le FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social) pour que reprenne l'extension du réseau, avec le bouclage du « tour de Calédonie », à l'exception de la côte Sud-Est, par la réalisation en 1965 du tronçon Hienghène-Pouébo. Toutefois, en 1963, le bitume ne dépasse guère Moindou et on ne compte que 200 kilomètres asphaltés. Les radiers sont nombreux. De multiples bacs ralentissent les déplacements sur la côte Est. Quant au chemin de fer, qui doit relier Nouméa à Bourail, il ne fonctionne que de 1904 à 1939 et n'a jamais dépassé Païta.



La Renault immatriculée 1701, *coll. Cœcilia Brun*



EN ROUTE POUR LES VACANCES, DE 1938 À 1948

*« René Metzger avait une propriété dans le Caala (ou Kaala), au lieu-dit Korio, qui dépendait de Gomen. Pour aller en vacances chez lui, c'était toute une expédition. Nous partions vers 5 heures du matin de Nouméa à bord de la voiture Renault immatriculée 1701. À partir du cimetière du 4e Kilomètre, les routes étaient en terre. Premier arrêt à La Foa pour faire de l'essence, second arrêt à Moindou chez nos amis, les Bray, qui tenaient l'hôtel. Puis nous prenions le col de Boghen avec tous ses tournants. Encore un petit arrêt à Bourail. Dans la voiture, en plus du pique-nique, nous avions toujours un bidon d'essence, une roue de secours et le matériel de réparation : rares étaient les voyages sans crevaisons… En fin d'après-midi, nous nous arrêtions pour la nuit à l'*Hôtel Fournier, *à Gomen. Le lendemain, nous reprenions la route jusqu'à la tribu de Minga où nous laissions la voiture. Nous avions alors deux heures de marche, avec tous les bagages, pour rejoindre la propriété de notre oncle. Cela nous semblait interminable… »* Cœcilia Brun

TOURISME : ROUTES – CHEMINS DE FER – BATEAUX

L'ensemble du réseau routier comporte 380 kilomètres de routes coloniales carrossables. Côte Est : Houaïlou, Hienghène ; côte Ouest : Baie du Sud, Nouméa, Koumac. Transversales 74 kilomètres.
Par ailleurs, il existe 817 kilomètres de routes municipales carrossables et 200 kilomètres de chemins muletiers. Un service de transport automobile fonctionne de Nouméa à Monéo. Les automobiles de louage sont nombreuses à Nouméa.

Extrait du dépliant sur la Nouvelle-Calédonie réalisé par l'Agence économique des colonies autonomes et des territoires africains sous mandat, 1935, Paris

Les vingt-sept bacs de la Grande Terre

Pendant de nombreuses années, la Nouvelle-Calédonie n'est qu'un vaste campement. C'est seulement sous le gouverneur Léopold Pallu de La Barrière, en 1882, qu'une politique de construction de routes est entreprise. De rares ponts, de nombreux radiers et trois bacs — Bourail (1885-1897), Ouenghi (1883-1891), La Tontouta (1883-1934) — vont alors remplacer les pirogues.

Cependant, la majorité des bacs sont mis en place dans le cadre de la politique de développement des infrastructures du gouverneur Paul Feillet. Ainsi trouve-t-on des bacs sur la côte Ouest : à Gomen (1887-1936) et à Témala (1895-1940), et sur la côte Est : à Ouégoa (1903-1984), à Houaïlou (1902-1952), à Tchamba (1902-1964), à Tiponite (1902-1945), à Ponérihouen (1902-1957), à Amoa (1902-1971), à Tiwaka (1902-1971), à Kokengone (1902-1940), à Ponandou (1902-1940), à Thiem (1902-1935), à Tiouandé (1902-1945), à Tipindjé (1902-1972), à Hienghène (1902-1970) et à Tanghène (1902-1974).

Dans l'entre-deux-guerres, trois bacs sont installés dans le Grand Nord : à Pouébo (1930-1962), à Tao et à Tao cascade (1930-1964).

Après-guerre, outre celui aménagé sur la Ouaième en 1965, et encore en activité aujourd'hui, quatre autres sont mis en service dans le sud de la côte Est : à Kuebini (1968-1978), à Unia (1950-1994), à Néfacia (1984-1998) et à Thio (1948-1955).

Jean-Louis Devillers



Bac de Ouaième, *coll. Cauville*



Bac de Tanghène, *1968, coll.* Sud Pacific



Bac de Hienghène, *1950, coll. MDVN*



Bac de Tipindjé, *coll. Ronald Martin*



Bac d'Amoa, *1959, coll. Max Shekleton*



Bac de Tchamba, *1962, coll.* Sud Pacific

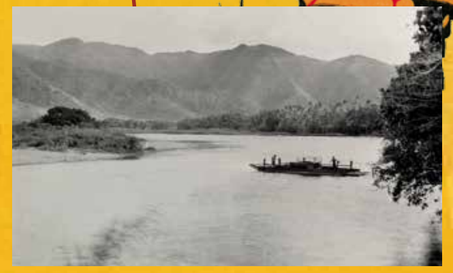


Bac de Ponérihouen, *1950, coll. MDVN*

Bac de Ouégoa, *1963, coll. Jean-Louis Devillers*



Bac de Témala, *1931, album Brun-Dequen, coll. SANC*

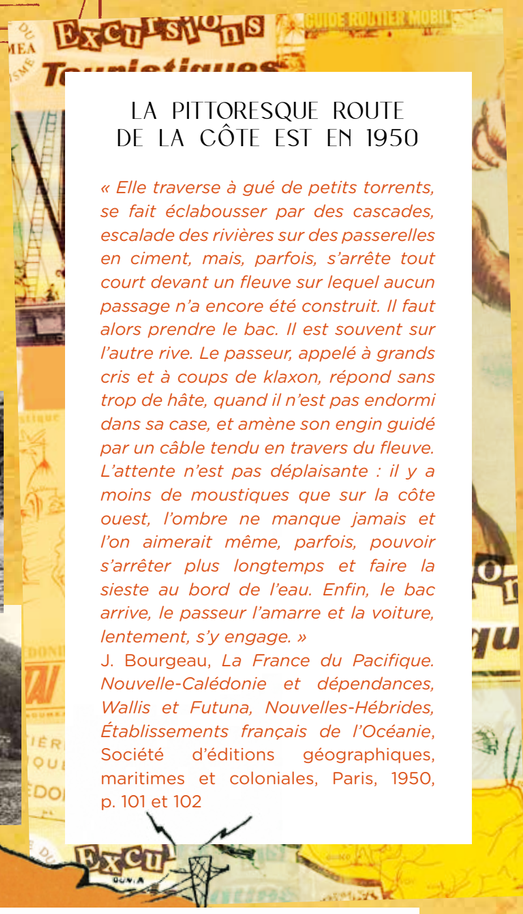


Bac de Houaïlou, *1948, coll. Max Shekleton*



Bac de La Tontouta, *album Bray, coll. SANC*





LA PITTORESQUE ROUTE DE LA CÔTE EST EN 1950

« Elle traverse à gué de petits torrents, se fait éclabousser par des cascades, escalade des rivières sur des passerelles en ciment, mais, parfois, s'arrête tout court devant un fleuve sur lequel aucun passage n'a encore été construit. Il faut alors prendre le bac. Il est souvent sur l'autre rive. Le passeur, appelé à grands cris et à coups de klaxon, répond sans trop de hâte, quand il n'est pas endormi dans sa case, et amène son engin guidé par un câble tendu en travers du fleuve. L'attente n'est pas déplaisante : il y a moins de moustiques que sur la côte ouest, l'ombre ne manque jamais et l'on aimerait même, parfois, pouvoir s'arrêter plus longtemps et faire la sieste au bord de l'eau. Enfin, le bac arrive, le passeur l'amarre et la voiture, lentement, s'y engage. »

J. Bourgeau, *La France du Pacifique. Nouvelle-Calédonie et dépendances, Wallis et Futuna, Nouvelles-Hébrides, Établissements français de l'Océanie*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1950, p. 101 et 102

Messageries Automobiles
Société Anonyme au Capital de 2.600.000 de francs

L'AVÈNEMENT
DE L'AUTOMOBILE



***Voiture des Messageries automobiles**, vers 1920, coll. privée*



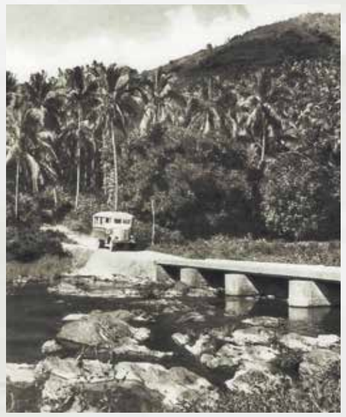
Coll. Louis-Georges Viale

MALGRÉ LA RUGOSITÉ de la voie terrestre, la concurrence se fait sentir sur le bateau. Bacs et intempéries ne suffisent pas à atténuer l'attrait de l'automobile, plus rapide et plus adaptée au transport des voyageurs. La Société anonyme des messageries automobiles néo-calédoniennes obtient une subvention de la colonie et propose un service journalier de Nouméa à Voh.
« La Côtière » est dissoute en 1936, détrônée par la route, car le contrat la liant à l'administration n'est pas prolongé. Un service de cabotage survit toutefois jusqu'en 1955 sur la côte Ouest et jusqu'en 1960 sur la côte Est.
L'usage de l'automobile va se démocratiser progressivement. En 1920, il n'y en a que 172 sur tout le territoire. En 1950, on en compte moins de 4 000. En 1961, il y a près de 13 000 véhicules, dont 7 500 « voitures de tourisme », expression encore appropriée en Nouvelle-Calédonie à ce moment-là tant elles permettent de découvrir la brousse désormais accessible. Le nombre de véhicules croît ensuite d'une manière exponentielle (24 000 en 1968, 49 000 en 1974…).





***Autocar de la S.C.E.A.,** coll. Ronald Martin*



***Sur le pont de la Kokengone**, coll. Ronald Martin*

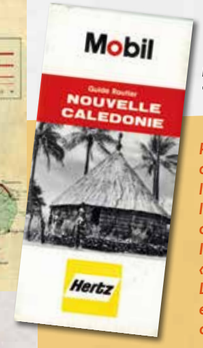
En 1903, François Garcias, M. Provenat, André Brajeul et Auguste Laubreaux s'associent sous la dénomination « A-L-LAUBREAUX » pour créer un service de transports en commun avec automobiles afin de remplacer les anciennes pataches à cheval. Cela leur permet de convoyer douze passagers au lieu de cinq, et d'aller plus vite. Les étapes sont Dumbéa, Païta, Saint-Vincent, Tomo où ils arrivent généralement à l'heure du déjeuner qui se fait chez Auguste Creugnet. Ils poursuivent ensuite jusqu'à Bouloupari, La Foa et Moindou. L'automobile séduit, bien que le voyage soit inconfortable et quelque peu cocasse comme le décrit le chroniqueur des « carnets d'Anatole » dans le journal *La Calédonie* d'octobre 1904 : *« Je vois s'engouffrer dans l'auto deux Arabes, un Canaque, un condamné en casaque de toile, un Javanais, un Tonkinois, un Tahitien, un Calédonien, un Anglais, un frère ignorantin, un Chinois. Quelle diligence de Babel ! – Ah ! J'oubliais, une voyageuse toute jeune, chemisette rose empesée, s'est emparée d'un coin de banquette de l'auto. Son costume me paraît peu pratique pour voyager. Gare aux courants d'air. »*
Maintes fois menacée de faillite, la société parvient à subsister grâce aux subventions de la colonie. Seul François Garcias persévère dans l'affaire qui prend un essor décisif à la fin de la Grande Guerre. Des nouveaux véhicules sont achetés. Des hôtels sont créés pour recevoir la clientèle : un à La Tontouta et à Moindou, deux à Bourail. La route est peu à peu goudronnée et le trajet des Messageries automobiles se prolonge jusqu'à Voh, où le terminus est l'*Hôtel Courtot*. La ligne fonctionne de façon régulière jusqu'en 1948, date à laquelle les cars de la S.C.E.A. prennent le relais.

Au lendemain de la guerre du Pacifique, la Société calédonienne d'entreprise automobile (S.C.E.A.) est créée par Louis de Casabianca. Elle transporte une soixantaine de passagers assis dans des GMC laissés par l'armée américaine. Que la route devait paraître longue alors, quand il fallait passer douze heures sur des bancs en bois pour se rendre de Nouméa à Hienghène !

04

SUR LES ROUTES DE
LA BROUSSE ET DES ÎLES





***Publicité Hertz,** 1972, coll. Louis-Georges Viale*

***Pompe à essence,** chez M. Rocheleux à la Vallée-du-Tir, juste avant de quitter la ville pour la brousse, 1950, coll. MDVN*



LES NOUMÉENS PARTENT à l'assaut des routes, asphaltées ou pas, en s'éloignant de plus en plus du chef-lieu. Pour preuve, la naissance en 1956 de la section « Côte Est » du Syndicat d'initiatives de la Nouvelle-Calédonie avec l'inauguration de la table d'orientation de Hienghène en 1957. Tout un réseau d'auberges, de stations-service se met en place. De nombreuses routes de bord de mer sont réalisées, telle la section Hienghène-Ouaré en 1956. La part des routes territoriales bitumées progresse : 22 % en 1969, 45 % en 1979, 77 % en 1989. Des sections sont améliorées, ce qui raccourcit les temps de parcours : entre Moindou et Bourail, un nouveau tracé évite le col de Boghen ; entre Nouméa et Païta, un pont est construit sur l'estuaire de la Dumbéa, permettant d'éviter le col de Katiramona.
Sur la côte Est, les nombreux estuaires sont de moins en moins handicapants au fur et à mesure que des ponts remplacent les bacs. Au début des années 1980, il n'en restait plus que trois, sur le Diahot, la Ouaième et la Yaté.



La route transversale Koné-Tiwaka, inaugurée en 2000, va améliorer l'accès à la côte Est. Avant son ouverture, il fallait de quatre à six heures pour se rendre de Koné à Poindimié, distantes de 80 kilomètres en ligne droite, car on devait emprunter le col d'Amos au nord ou le col des Roussettes au sud. L'ouverture, après dix ans de travaux, de cette transversale met les deux localités à 70 minutes de voiture, désenclave la côte Est, réorganise la province Nord et place sa capitale, Koné, en situation de carrefour. Avec ses panoramas somptueux et ses aires de pique-nique, la Koné-Tiwaka devient très rapidement un axe touristique majeur et incontournable dans le tour de la Nouvelle-Calédonie qu'effectuent nombre de touristes métropolitains ou de Nouméens d'origine métropolitaine prenant leurs vacances en Nouvelle-Calédonie et souhaitant la découvrir durant les quelques années où ils y résident. Sur les îles, l'absence de relief facilite la construction et le revêtement des routes principales, qui débutent dans les années 1970.

Robert Laubreaux crée avec Max Shekleton la première agence de location de voitures avec des 404 Peugeot. Il lance alors son slogan « Pour une auto, voyez Laubreaux ! ». Puis, en 1964, il prend la concession Hertz.

La multiplication des loueurs de voitures favorise cette découverte routière de la Nouvelle-Calédonie, incluant les îles où ce secteur est devenu incontournable pour les découvrir. Il n'existe pas, en effet, de car-ferry permettant de prendre son véhicule ou celui prêté par un parent ou un ami.
La location de voitures est un secteur qui a pris un grand essor et les dépenses liées à son usage constituent le premier poste budgétaire des touristes internationaux en matière de transport local, selon l'étude de l'Isee sur *La Dépense des touristes en Nouvelle-Calédonie en 2007*. La voiture de location est le mode de transport privilégié des touristes internationaux, à l'exception des Japonais, qui optent pour les taxis ou les bus à Nouméa. Il faut toutefois remarquer que son utilisation par les Anglo-Saxons est en rapport avec des séjours professionnels (cf. infra).

« À la fin des années 1950, il n'existait pas encore d'agence de location de voitures. Aussi, quand j'en avais besoin pour des touristes, je demandais à Émile Desruelles de mettre à disposition une de ses 2CV. Avant le départ, il me fallait donner quelques indications sur le fonctionnement de la Citroën. C'était une véritable aventure pour les Anglo-Saxons de rejoindre Hienghène avec de tels tacots. » **Max Shekleton**

AU DÉTOUR

DES ROUTES CALÉDONIENNES

CETTE MODERNISATION des conditions de circulation explique la valorisation actuelle de la rugosité, dans une quête d'authenticité, et un éloge de la lenteur. Le bac de la Ouaième, dernier bac néo-calédonien en activité, ou la route à circulation alternée entre Thio et Canala sont ainsi devenus des attractions touristiques.





***Bac de La Ouaième**, coll. MDVN*



***État,** coll. Yves Jacquier*

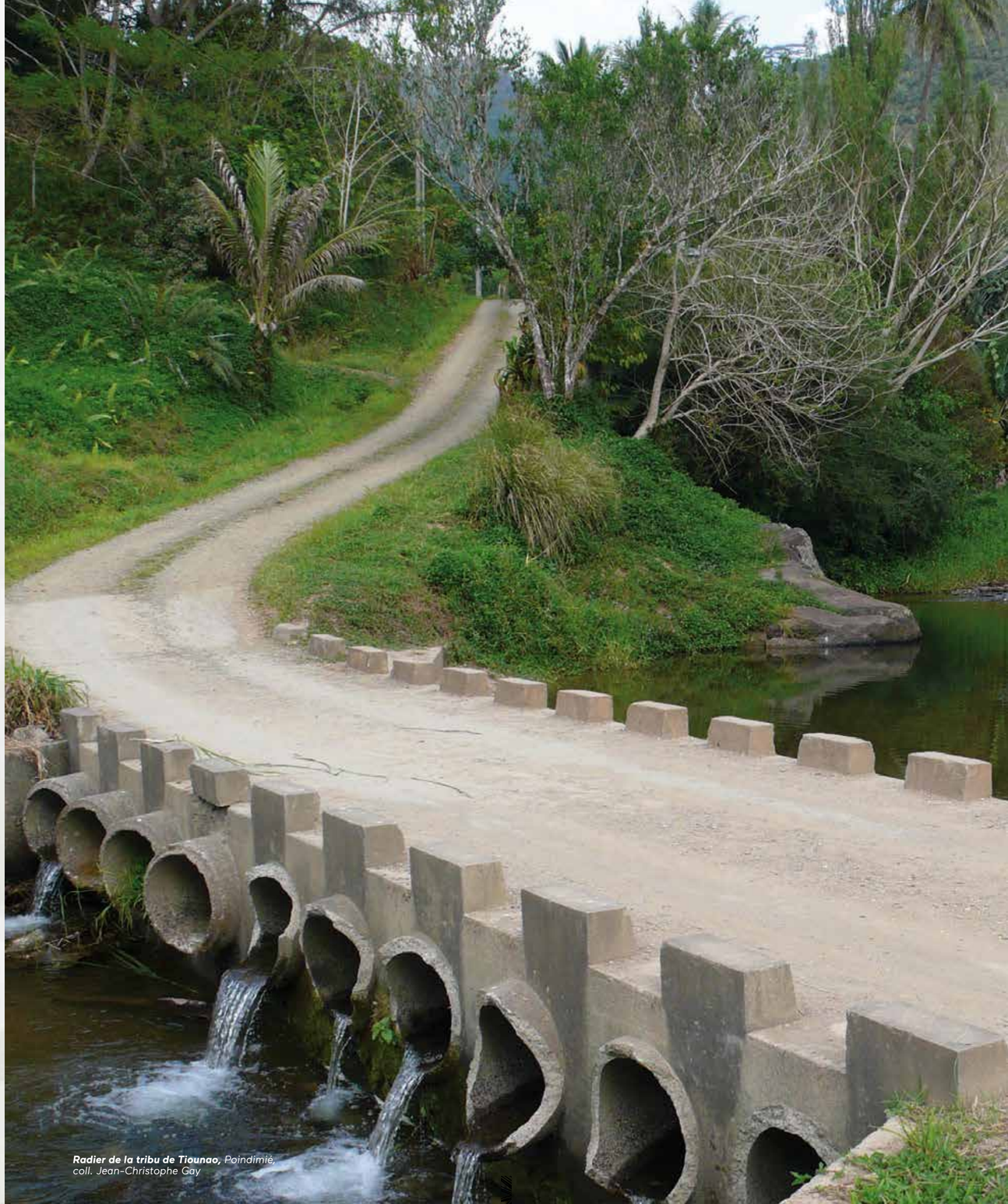
Dans ces marges, investis de nouvelles valeurs et qui bénéficient désormais d'une image de qualité, les nombreux étals de bord de route, qu'on trouve sur la côte Est, sont autant de preuves d'un patrimoine vivant. Il correspond à la vente directe d'excédents de produits périssables, de coquillages ou de produits artisanaux.
Généralement, en l'absence de vendeur, le client de passage met dans une boîte prévue à cet effet la somme indiquée du produit acheté, une source d'étonnement qui donne lieu généralement à la prise de quelques photographies qu'on fera découvrir de retour de vacances à ses amis ou parents estomaqués.





LA THIO-CANALA EN VOITURE

« Parfois appelée la route Petchécara, la piste qui relie les deux bourgs figurait parmi les routes les plus dangereuses du territoire. Suite à des travaux, elle est aujourd'hui moins risquée, mais soyez tout de même prudent en cas de mauvais temps, car les chutes de pierres et les crues ne sont pas rares. Sur les 26 kilomètres, 13 kilomètres se présentent encore sous la forme d'une piste de la largeur d'une voiture. Le sentier grimpe en lacets le long des flancs d'une colline pour atteindre le col de Petchécara (435 m). Cette section s'ouvre alternativement aux véhicules dans un sens puis dans l'autre, le changement ayant lieu toutes les heures.
La voie unique débute au nord de Thio et se termine 13 kilomètres plus loin, au sud de Canala, juste avant le village de Nakéty. Depuis Thio, les véhicules peuvent l'emprunter toutes les heures impaires à partir de 7 heures ; en venant de Canala, elle est praticable durant les heures paires dès 6 heures. Comme le trajet dure 35 minutes, il est conseillé de partir pendant les 20 premières minutes de chaque heure (c'est-à-dire entre 6 h et 6 h 20 par exemple). Malgré le sens unique, vous n'êtes pas à l'abri des véhicules à contresens. En effet, certains chauffeurs n'ont pas la patience d'attendre le changement de sens. Ne l'empruntez pas la nuit car la circulation alternée ne s'applique pas. »
Nouvelle-Calédonie, guide Lonely Planet, Paris, 2001



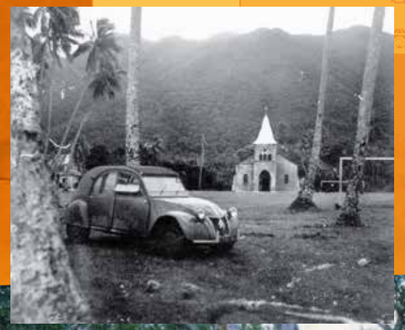
***Radier de la tribu de Tiounao,** Poindimié, coll. Jean-Christophe Gay*



Tours de Calédonie des années 1950 aux années 1980

Récit d'Yves Jacquier d'après les souvenirs et les photographies de la famille

Après leur mariage en 1953 et la naissance des enfants les années suivantes, mes parents entreprennent de faire le tour de Nouvelle-Calédonie durant les vacances de septembre.



Ce circuit devient un rituel que nous effectuons avec nos voitures successives : 2CV Citroën, Volkswagen, Simca Aronde, Break Peugeot 404...



La plupart du temps, nous tirions une remorque où s'entassait tout le matériel adéquat pour le camping : les tentes (canadiennes puis familiales), le matériel de cuisine, le ravitaillement et, naturellement, les bidons d'essence de secours.







Nous partions généralement pour un périple d'une semaine, longeant tout d'abord la côte Ouest (Sarraméa, Bourail, Voh, Koumac) pour atteindre le Nord (Arama). Nous redescendions par la côte Est (Balade, Hienghène, Touho, Poindimié).



Les pistes étaient alors non goudronnées avec des nids-de-poule et de la tôle ondulée. Il nous fallait également passer par de nombreux ponts étroits ou des bacs pour traverser les rivières de la côte Est. Les multiples radiers rendaient aussi la progression aléatoire en fonction de la météo.

Mais qu'importe, nous étions en vacances et les haltes pour le casse-croûte ou les baignades ponctuaient le périple d'étape en étape.

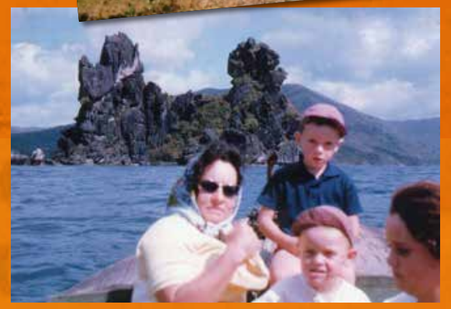






Chaque jour, nous trouvions un lieu pour installer le campement, préférant généralement le bord de mer, mais nous nous installions aussi sur des terrains municipaux ou en tribu.





Après avoir monté la tente et organisé le coin cuisine, nous partions explorer les environs, pêcher des coquillages et plonger dans la mer. Naturellement, en bons touristes, nous nous arrêtions à chaque curiosité renommée pour des séances de photographies : le Bonhomme et la Roche Percée, les grottes de Koumac et de Lindéralique, les cascades de Bâ ou de Tao, le massif du mont Panié, le monument de la prise de possession, le poilu de Koné, les cases et les nombreuses églises...



Tout étant en place, nous poursuivions notre chemin, nous arrêtant de-ci de-là aux étals en bord de route pour acheter des fruits, des coquillages, voire des sculptures.
Les tours de la Grande Terre se sont arrêtés lors des événements des années 1980, puis reprirent avec le retour de la paix civile, mais en descendant plus fréquemment dans des hôtels.

VACANCES

EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Coll. Jean-Pierre Sforat



Chapitre 05

LES
« TOURISTES INTERNATIONAUX »



Sur la plage de Kuto, *coll. Jean-Christophe Gay*



Touristes à Hnymek (Ouvéa), *coll. Jean-Christophe Gay*



QUAND ON ÉVOQUE LE TOURISME en Nouvelle-Calédonie, on entend généralement les « touristes internationaux », dûment comptabilisés par l'Isee. Pourtant le tourisme ne se réduit pas à ce flux stagnant autour de 100 000 personnes annuellement depuis une vingtaine d'années. Tout d'abord, parmi les visiteurs, il faut rajouter les croisiéristes et les plaisanciers, de plus en plus nombreux. Nouméa est en 2015 le deuxième port de croisière français, derrière Marseille, devant Cannes, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre. L'île des Pins, Lifou et Maré sont respectivement devenues les 9e, 10e et 11e « ports » français dans ce secteur d'activité. Il faut ensuite évoquer les vacances des Néo-Calédoniens en Nouvelle-Calédonie et hors du Caillou, une population qui a développé une profonde et originale culture vacancière.

Cette expression est trompeuse, car dans les « touristes internationaux » on entend non seulement les étrangers, mais également les Français de Métropole ou d'outre-mer. Métropolitains, Wallisiens, Futuniens, Tahitiens ou Réunionnais sont donc comptabilisés avec les Japonais et les Australiens. La mesure de ce flux remonte à plus d'un demi-siècle et prouve une forte augmentation (cf. page 35). La contrainte de la distance, qui a des répercussions sur le coût des séjours, explique que les trois foyers émetteurs bordant l'océan Pacifique (États-Unis, Asie orientale, Australie et Nouvelle-Zélande) se partagent l'Océanie en trois secteurs.



Au nord-est, les îles Hawaï sont dominées par le flux nord-américain. Au nord-ouest, spécialement à Guam, aux Mariannes du Nord et à Palaos, ce sont les touristes asiatiques qui l'emportent. Au sud-ouest, Australiens et Néo-Zélandais sont très présents. La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie constituent des cas particuliers, par l'importance des Métropolitains. Leur part y est aberrante, car il serait plus logique d'avoir une clientèle qui vienne très majoritairement d'Asie, d'Australie et de Nouvelle-Zélande.

NOS GRANDS VOISINS
ANGLO-SAXONS



LA COMPOSITION DU FLUX touristique international a évolué au fil du temps. Les Australiens et les Néo-Zélandais ne sont plus que 29 500 en 2015 contre 36 000 en 1984, en relation avec la conjoncture politique, diplomatique, sanitaire et économique. C'est le marché qui a été le plus sensible à la période insurrectionnelle des années 1980 (-76 % entre 1984 et 1985 !) et il n'est plus jamais remonté à son niveau du début de cette décennie, période où deux touristes sur cinq en Nouvelle-Calédonie étaient Australiens ou Néo-Zélandais. Il faut rappeler qu'il a aussi été touché par la reprise des essais nucléaires français à Mururoa en 1995, les attentats du 11 Septembre et la crise du SRAS en 2003.

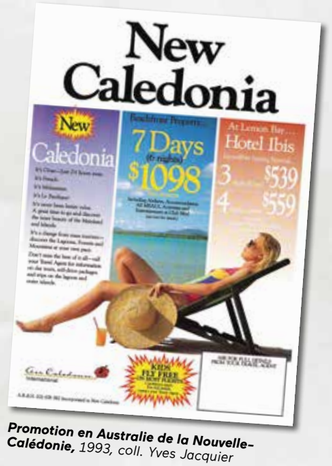




Promotion australienne de la Nouvelle-Calédonie, *1985, coll. Max Shekleton*

La fermeture du *Club Méditerranée* à Nouméa en 2001 a fait perdre également de nombreux touristes de ces deux pays. L'image de la Nouvelle-Calédonie n'y est pas positive et l'on est loin des vœux du sénateur Cornet en 1913 de faire de la colonie pour l'Australie ce que les Caraïbes sont aux États-Unis (cité par Georges Pisier, 1985). Pour les Néo-Zélandais, il s'agit d'une destination qui, bien que proche, est chère. Ils étaient, en 2015, cinquante fois plus nombreux à se rendre dans l'État australien du Queensland qu'en Nouvelle-Calédonie, pourtant à une distance équivalente. Sur le marché australien, la Nouvelle-Calédonie subit une double concurrence, d'abord intérieure avec le Queensland et ses îles de la Grande Barrière, ensuite extérieure avec les Fidji, Hawaï et Bali notamment.

Même si la Nouvelle-Calédonie est plus dépaysante que les autres îles mélanésiennes en raison de son image de « petite France du Pacifique », ils sont une vingtaine de fois plus nombreux à séjourner aux Fidji qu'en Nouvelle-Calédonie. La destination n'est pas exempte de critiques. Les plus fréquentes portent sur le coût excessif des distractions, l'impolitesse de la population, la qualité moyenne des hébergements et le manque d'activités.



Promotion en Australie de la Nouvelle-Calédonie, *1993, coll. Yves Jacquier*



Promotion à Melbourne de la Nouvelle-Calédonie, *2017, coll. Aircalin*

1940年、東京生まれ。学習院大学卒業。『天国にいちばん近い島』でデビュー以来、数多くの体験的文学作品を発表。軽井沢にティールーム「アリスの丘」を開き活動した。2004年、永眠。

DES ASIATIQUES SÉDUITS

SANS COMPLÈTEMENT les remplacer, les Japonais ont pris le relais des Australiens et des Néo-Zélandais, comme premier marché touristique de la Nouvelle-Calédonie, à partir de 1985. C'est un marché qui a réellement pris son essor au milieu des années 1970, les déplacements des Japonais à l'étranger n'ayant été libéralisés qu'en 1964, à l'occasion des Jeux olympiques de Tokyo. La mise en place du yen flottant, en 1971, qui a renforcé cette monnaie et a réduit le coût des vacances à l'étranger, explique le doublement des visiteurs japonais à l'étranger entre 1971 et 1973 et la croissance exponentielle de ce flux en Nouvelle-Calédonie entre 1974 (710 Japonais) et 1979 (14 691). Ce marché n'a été que peu affecté par les troubles des années 1985-1988 et beaucoup d'espoirs y ont été placés. 1998 correspond à l'optimum de ce flux avec 35 000 Japonais ayant visité le Caillou cette année-là, soit le tiers de la fréquentation totale de la Nouvelle-Calédonie. L'affaiblissement du yen et la récession prolongée qui sévit au Japon à partir de ce moment-là éclairent le déclin qui suivit, renforcé par les attentats du 11 Septembre. De 1985 à 2006, les Japonais ont été les premiers visiteurs en Nouvelle-Calédonie, hormis en 1996, 2002 et 2003. À partir de 2007, ce flux s'est effondré jusqu'à 15 600 touristes en 2013 pour remonter à plus de 20 000 en 2015, loin toutefois du niveau de la fin des années 1990. Pourtant c'est le seul pays dans lequel la Nouvelle-Calédonie jouit d'une image très positive.



Couverture du livre de Katsura Morimura,
1969, coll. NCTPS

Moins prestigieuse que Tahiti, la Nouvelle-Calédonie — et son image naturelle — est à l'opposé, dans l'imaginaire japonais, de la sophistication hawaïenne. Elle est intimement associée à Ouvéa, destination très réputée, avec son littoral de carte postale, depuis que la jeune écrivaine nippone Katsura Morimura découvrit cette île dans les années 1960 et rédigea un roman à succès, *L'Île la plus proche du paradis*, adapté au cinéma en 1984. Si Ouvéa et la Nouvelle-Calédonie sont donc connues au Japon, la fréquentation est très éloignée de celle d'îles plus proches comme Guam, les Mariannes du Nord ou Hawaï, ayant comptabilisé en 2015, respectivement, 773 000 entrées de Japonais, 80 000 et 1,5 million.





Touristes japonais à l'île des Pins,
2016, coll. Jean-Christophe Gay

Les autres marchés asiatiques peinent à émerger. L'ouverture par Aircalin, en 2008, de la ligne Séoul-Nouméa ne s'est pas traduite par une arrivée massive de Sud-Coréens (cf. supra), au nombre de 343 en 2007 et qui atteint les 2 788 en 2013, avant la fermeture de cette liaison l'année suivante. Devenus les premiers touristes internationaux dans le monde, les Chinois sont quelques centaines à visiter la Nouvelle-Calédonie chaque année, soit moins du 1/100 000 des Chinois faisant du tourisme à l'étranger !

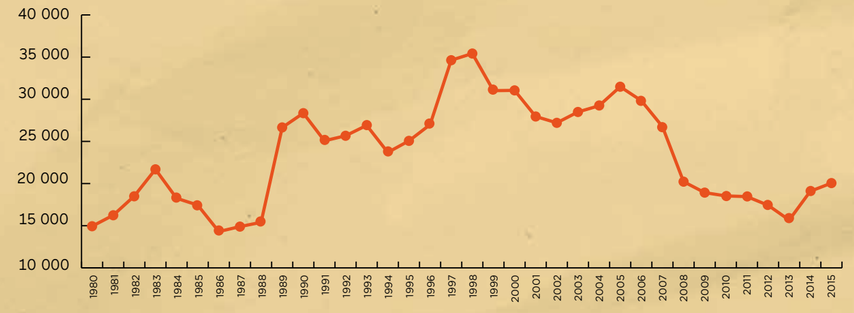

LE FAIT DU JOUR

Une croisière, galop d'essai pour le tourisme chinois

TOURISME. Pour la première fois, 2 000 croisiéristes chinois ont posé pied à Nouméa, hier. Un événement exceptionnel pour lequel les autorités se sont efforcées de mettre les petits plats dans les grands.

2 000 Chinois à Nouméa,
Les Nouvelles calédoniennes *du 29 décembre 2016*

Nombre de touristes japonais venus en Nouvelle-Calédonie





***Un des premiers hôtels d'Ouvéa :* Chez Pauline,**
1972, coll. Andrée et Jean-Claude Vergé

OUVÉA, « l'île la plus proche du paradis »

Cette formule sur laquelle s'appuie aujourd'hui la promotion de cette île est le titre du roman à succès de la jeune écrivaine nippone Katsura Morimura, qui découvrit Ouvéa dans les années 1960. Son adaptation au cinéma en 1984 renforça au Japon la fascination pour cet atoll basculé de 132 kilomètres carrés. C'est après avoir lu le livre et vu le film qu'un promoteur japonais débarqua sur l'île dans le dessein d'y construire un luxueux hôtel destiné à la clientèle japonaise. Après une douzaine d'années de tractations, l'établissement, appelé logiquement *Paradis d'Ouvéa*, a ouvert ses portes en 2000, fruit d'un partenariat entre le clan propriétaire du terrain, la province des îles Loyauté et des investisseurs japonais.

En 2008, Ouvéa est inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'humanité de l'Unesco. Pourtant, malgré ses paysages « paradisiaques », avec son grand lagon, ses immenses plages de sable blanc, les sites du pont de Mouli ou des falaises de Lékine, le tourisme n'est encore que balbutiant. Il faut dire qu'Ouvéa revient de loin, avec les événements qui s'y sont succédé de 1984 à 1989 et qui ont plongé l'île dans le marasme. Ouvéa est la matérialisation la plus tragique de la période insurrectionnelle des années 1980. L'île est sortie particulièrement meurtrie et divisée de cette période. Son image est encore altérée. Nombre de Néo-Calédoniens ne tiennent pas à la visiter, la fréquentation restant limitée et constituée essentiellement de Métropolitains, touristes ou résidents de Nouméa.

En 2009, le district du Sud a décidé de ne plus accueillir les paquebots de croisière en raison de l'impact environnemental négatif de cette activité, supposée à l'origine du développement de la ciguatera. À cela se rajoute le problème des liaisons aériennes, qui demeurent coûteuses et soumises à des conflits sociaux particulièrement pénalisants.



Au Paradis d'Ouvéa, coll. Jean-Christophe Gay

Coll. MDVN





Mariage japonais, *coll. Blue White Mariage*

Si, dans les années 1990, 300 couples japonais venaient se marier chaque année à Nouméa, ils sont toujours le même nombre à faire le voyage mais seule une petite centaine sollicite le cérémonial.
Les autres louent uniquement les costumes nuptiaux pour se faire photographier dans un décor de rêve.

SÉJOUR ROMANTIQUE
DE JAPONAIS



Mariage japonais, *sur la plage de Mouli, Ouvéa, 2009, coll. Jean-Christophe Gay*

Depuis les années 2000, les mariages se font dans des simili-chapelles à l'îlot Maître ou dans le parc du Méridien. *Les jeunes époux, revêtus des tenues de mariage dans la parfaite tradition occidentale, sont accueillis par un célébrant, un photographe et des musiciens. Après l'échange des vœux et la séance de photographies ou de films, l'assemblée partage une pièce montée et une coupe de champagne.*

LA DURÉE DU SÉJOUR EXPLIQUE largement la variété des pratiques touristiques et l'inégale fréquentation de l'archipel. La brièveté de la visite des Japonais ne favorise pas la découverte de la brousse, accessible surtout par la route et proposant une signalétique touristique et un hébergement indigents. La province Nord en particulier est une destination confidentielle pour les Japonais, les Australiens et les Néo-Zélandais. Si les îles Loyauté sont quasiment ignorées des Australiens et Néo-Zélandais, il n'en va pas de même des Japonais, dont un sur douze se rend sur « l'île la plus proche du paradis » (cf. supra). Comme pour les autres touristes, Nouméa joue le rôle d'un camp de base à partir duquel ils gagnent en avion pour la journée (*day trip*) ou pour une ou deux nuits l'île des Pins ou Ouvéa. L'offre d'excursion à la journée proposée par le *Betico* vers l'île des Pins a également renforcé le poids de Nouméa. L'originalité de l'offre touristique à l'intention des Japonais tient dans cette brièveté et dans le fait qu'on propose à Nouméa, sur l'île des Pins et à Ouvéa des « mariages romantiques » mais légaux pour des couples déjà mariés. De 300 à 400 mariages de ce type sont célébrés chaque année, organisés par une poignée d'agences proposant l'hébergement, la tenue des mariés, la location d'une « chapelle », le DVD et/ou un album photo de la cérémonie.

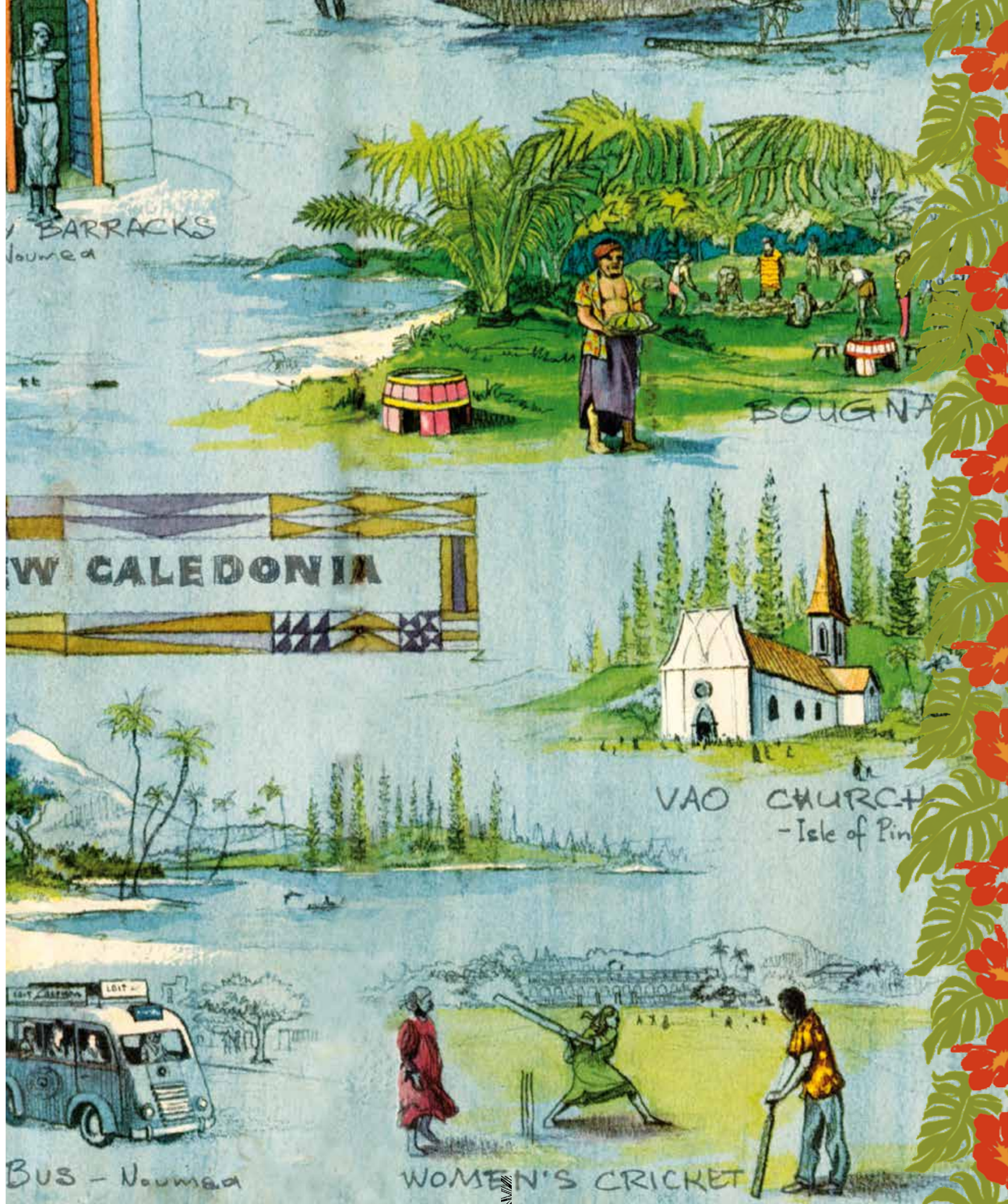






Mariages japonais à la mairie de Nouméa, *1984,* Le Nouméa, *coll. SADN*

De 1976 aux années 1990, pour aider au développement du tourisme, la mairie de Nouméa acceptait de célébrer des « mariages japonais » qui n'avaient aucun caractère officiel. Un conseiller municipal, notamment Louis Boucher, accueillait les jeunes époux. La petite cérémonie était alors traduite par un interprète. Aujourd'hui, ce sont des agences spécialisées qui s'occupent de l'événement : vêtements, photographies, repérage et location des sites, fleurs, musique, collation… la fête reste parfaite.



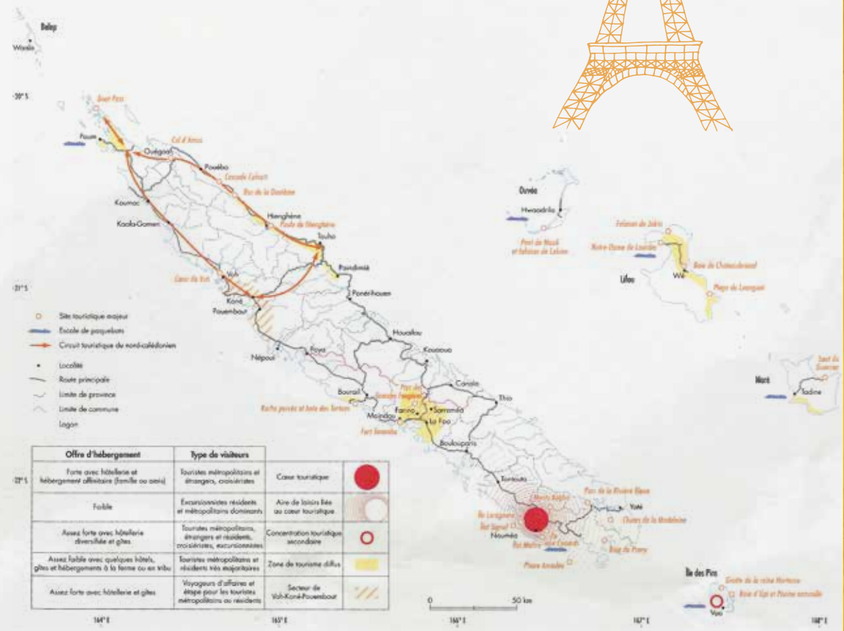
AMIS ET PARENTS

DE MÉTROPOLE

LE FLUX TOURISTIQUE venant de Métropole, de l'ordre de 37 000 personnes en 2015, est original. D'abord en raison de la très grande distance (18 000 kilomètres) existant entre le marché et le produit, ensuite parce que de nombreux touristes rendent visite à des amis ou à de la famille et donc fréquentent peu les hôtels. Ces deux éléments combinés expliquent une durée moyenne de séjour plus élevée que celle des autres touristes. La faiblesse du courant strictement « vacancier » s'explique à la fois par l'image brouillée du pays en France métropolitaine et par le coût très élevé du voyage. Après être resté relativement stable, entre 15 000 et 20 000 annuellement des années 1970 au début des années 1990, sauf durant la période insurrectionnelle (moins 67 % entre 1984 et 1986), ce flux a nettement progressé à partir de 1994 pour devenir largement dominant à partir de 2007, avec un pic à plus de 39 000 en 2013, soit 36 % du total.

Les autres Européens et les Nord-Américains sont très peu présents en Nouvelle-Calédonie, très mal connue dans ces contrées et difficilement accessible à partir des États-Unis et du Canada notamment. La côte ouest des États-Unis, par exemple, est à plus de vingt heures de voyage. L'existence de liaisons aériennes entre les lieux est un facteur déterminant de la fréquentation. L'analyse de ces connexités permet du coup d'éclairer la fréquentation touristique et relativise la sujétion topographique. L'absence de liaison aérienne directe entre la Nouvelle-Calédonie et les États-Unis, l'Amérique du Sud ou l'Asie, hormis le Japon, explique la modestie de cette clientèle. La brève existence de la liaison Nouméa-Los Angeles-Paris, supprimée en 2001 (cf. supra), avait fait grimper le nombre d'Étatsuniens de 792 en 1997 à 1 722 en 2000. La fermeture de la ligne fait repasser leur nombre sous la barre des mille dès 2003. Quant au flux de Canadiens, en forte progression à partir de 2008, il est à mettre au crédit des projets industrialo-miniers et relève des voyages d'affaires et pas du tourisme, bien que ce flux soit considéré comme touristique.

L'Hôtel Chateau Royal



L'espace touristique néo-calédonien, *présentant les chiffres de 2015, Atlas de Nouvelle-Calédonie IRD*

Origine	Nombre	Durée moyenne du séjour (en jours)	Part des voyageurs d'affaires (en %)	Part de l'hébergement en famille ou chez des amis (en %)	Part des touristes visitant pour la première fois la Nouvelle-Calédonie (en %)
Métropole	37 245	30,9	14,6	63,8	52,8
Australie	20 926	10,2	16,5	13,9	64,4
Japon	20 056	7,3	1,8	1,1	90,9
Wallis-et-Futuna, Polynésie française et Vanuatu	13 401	21,9	13,1	60,7	20,3
Nouvelle-Zélande	8 529	10,1	15,7	15,1	67
Autres	13 794	23,7	18,7	18,4	62,4
Ensemble	**113 951**	**19,3**	**13,1**	**35,6**	**59,8**

Ce tableau est révélateur des différents types de visiteurs venant en Nouvelle-Calédonie et explique des pratiques très distinctes. Les Océaniens viennent pour rendre visite à des parents, faisant des allers-retours plus ou moins fréquents entre leur île d'origine et la Nouvelle-Calédonie, avec un cinquième seulement d'entre eux s'y rendant pour la première fois et moins de 30 % à l'occasion des vacances. Leurs motivations sont probablement assez peu récréatives.
À l'opposé, les Japonais viennent en vacances et logent à l'hôtel, surtout dans les établissements les plus luxueux, trois étoiles et plus.
Les Australiens et les Néo-Zélandais se singularisent par l'importance des voyages d'affaires (près d'un cinquième des Australiens), expliquant que plus du tiers soient déjà venus en Nouvelle-Calédonie. Ces séjours professionnels, à l'instar de ceux des Canadiens (cf. supra), ont eu tendance à fortement progresser lors de la mise en place des projets miniers de Koniambo et Goro, avec des bureaux d'études localisés en Australie. Quant aux Métropolitains, leur mois de séjour est une réponse à l'éloignement et à l'aubaine que constitue la présence de parents ou d'amis, sans qui la majorité ne se serait jamais rendue dans le Pacifique et qui leur permet d'y résider à moindres frais.

Des agences pour l'accueil des touristes

Arc en Ciel Voyages

1998

ARC EN CIEL VOYAGES

« Sous l'égide d'Arc en Ciel Service, j'ouvre une branche voyage en 1992 pour répondre à la demande touristique en plein essor avec la desserte de Corsair et AOM. En 1998, cette filière devient autonome sous le nom d'Arc en Ciel Voyages. Je me rends alors à plusieurs salons du tourisme internationaux pour faire connaître la destination et savoir ce qu'attendait le touriste. J'avais déjà réalisé en 1974, en lien avec UTA, un guide, Noutours, *présentant les diverses excursions sur l'archipel. J'avais également conçu le premier manuel de vente exhaustif, afin de présenter le parc hôtelier néo-calédonien, les locations de voitures et les activités proposées. En 2000, je le mets en ligne, le premier guide touristique de Nouvelle-Calédonie sur le Net.*
Les Français sont nos principaux clients, venus découvrir la culture locale. D'Europe, nous recevons également des Italiens et des Allemands. Pour la région Pacifique, nous accueillons des Japonais et des Anglo-Saxons (Australiens et Néo-Zélandais) à la recherche de plages et d'une atmosphère européenne. Il ne faut pas oublier que, dans les années 1970, la Nouvelle-Calédonie était un peu le Saint-Tropez du Pacifique. La clientèle était nombreuse et haut de gamme. J'avais quatre bus par semaine de huit personnes pour la station thermale de La Crouen et au moins un bus par semaine pour un tour de Nouvelle-Calédonie. Puis tout s'est effondré avec la période des Événements et, surtout, l'implantation du Club Med qui a cassé les prix. Les tarifs sont alors devenus trop bas pour pouvoir offrir un séjour de luxe et trop chers pour intéresser un tourisme de masse. De toute façon, tant que nous n'aurons pas plus de chambres d'hôtel, le tourisme néo-calédonien ne pourra pas se développer. Il faudrait au moins 5 000 lits et nous n'en proposons que 2 000. Même si la Chine apprécie la destination, s'il n'y a pas de quoi l'accueillir, ils ne viendront pas. » Yannick Pantaloni



1995

DESTINATION ÎLE DES PINS

Créée en 1995 par Yvar et Gustave Petersen et Laurent Brizard, l'agence regroupe les réservations pour l'hôtel *Kou Bugny*, à l'île des Pins, dont les résidents de Nouvelle-Calédonie constituent la principale clientèle.

« Dans les années 1970-1980, nous organisions des tours de Nouvelle-Calédonie, soit en minibus de huit personnes, soit en louant des voitures. Nos clients partaient avec des bons leur permettant des haltes dans vingt et un hôtels calédoniens avec lesquels nous travaillions », se souvient Max Shekleton. Et de poursuivre : « Le métier de voyagiste nécessite un grand sens de l'adaptation. Avec la météo, naturellement, afin de gérer un groupe de cinquante personnes venues chercher le soleil, et qu'il pleut à verse, mais aussi en fonction des événements. Dans les années 1980, nos clients ignoraient bien souvent les troubles qui secouaient la Nouvelle-Calédonie. Aussi, nous leur proposions des visites au phare, à l'île des Pins et, pour Nouméa, nous les guidions en fonction des manifestations. Ce n'était pas simple à une époque où le téléphone mobile n'existait pas… »

caledonia spirit

2009

CALEDONIA SPIRIT

Caledonia Spirit, installée avenue du Maréchal-Foch, est la première agence en ligne pour le tourisme local. Gérée par Éric Hervé, elle propose à ses clients des voyages sur mesure.

Philo Tours

1996

PHILO TOURS

L'agence Philo Tours est créée en 1996 par Philippe Kartosemoto. Initialement service de transport, la société devient, en 2003, une agence de tourisme avec deux filières : Philo Transport, qui assure les navettes pour l'aéroport, et Philo Tours, qui propose des packages pour l'ensemble de l'archipel. Prochainement, l'agence entend se développer pour devenir une agence de voyages.

TOURISME EN LIGNE

« L'e-tourisme est en progression constante : 77 % des Français partis en 2015 ont consulté Internet pour préparer leur séjour ; 49 % de cette même cible ont réservé et payé tout ou une partie de leur séjour sur Internet. »

Made In, 2016, p. 47



QUI VIENT

EN NOUVELLE-CALÉDONIE ?



Publicité pour la finale de la Coupe du monde de planche à voile, *2017, coll. Yves Jacquier*



Ouverture des Jeux du Pacifique NC 2011 à Nouméa, *coll. CTOS/Photo Action*

Lors des Jeux du Pacifique de 2011, organisés en Nouvelle-Calédonie, 2 269 athlètes et 603 entraîneurs et assistants des vingt et une délégations extérieures sont venus en Nouvelle-Calédonie durant une quinzaine de jours. À ces derniers s'ajoutent 171 officiels techniques étrangers et bien des supporters. Avions, hôtels, restaurants affichent complet, un tel événement est une aubaine pour le monde du tourisme.

SUR LA CENTAINE DE MILLIERS de touristes se rendant en Nouvelle-Calédonie chaque année, on peut noter qu'une partie non négligeable ne vient pas dans le cadre de vacances, et si l'Organisation mondiale du tourisme les comptabilise comme touristes, il s'agit en fait de voyageurs d'affaires ; ces derniers totalisent un sixième des séjours et sont plus le reflet de la santé économique de la Nouvelle-Calédonie, spécialement du secteur minier et métallurgique, que de son attractivité touristique.
En y rajoutant ceux considérés comme touristes, mais venus pour y être soignés, en voyage scolaire ou pour participer à une compétition sportive (ces derniers furent plus de 5 000 en 2011 avec les Jeux du Pacifique), on peut considérer que le nombre de vacanciers est inférieur à 80 000 annuellement.
Sur ce total, le tiers est venu rendre visite à des amis ou à la famille : ils sont qualifiés de « touristes affinitaires ». Ce sont très majoritairement des Métropolitains, suivis par des Wallisiens, Futuniens et Tahitiens. En 2015, plus de deux touristes sur cinq sont Français. Ainsi, sous une apparente stagnation de la fréquentation, se cache une alarmante perte de compétitivité de la destination néo-calédonienne, qui se traduit par l'augmentation de la part des Français, venant de Métropole ou d'Océanie.

La destination néo-calédonienne a eu tendance à se désinternationaliser au cours des quinze dernières années, ce qui témoigne d'une perte de compétitivité par rapport aux destinations voisines.

Le tourisme sportif se partage entre le départ des champions calédoniens pour participer à des compétitions dans de nombreux pays et la venue, en Nouvelle-Calédonie, d'athlètes et de supporters étrangers lors d'événements internationaux. Parmi les plus anciens, on notera les tours cyclistes de Nouvelle-Calédonie (auxquels s'attachent bien des noms illustres depuis 1967) et le marathon, créé en 1983, afin d'offrir aux marathoniens japonais une course qui les fasse rêver « sous les cocotiers ». Mais la liste des nombreux événements internationaux récurrents qui se disputent sur le Caillou est longue : gala international de boxe, meeting Qantas de natation, triathlon international de Nouméa, ATP Challenger de Nouvelle-Calédonie (tennis), South Pacific Golf Open, Rallye automobile international organisé depuis 1998… Côté mer, il y a les régates Groupama Race tous les deux ans, l'Aircalin Kitesurf pro ou l'Airwaves Noumea Dream Cup de windsurf, etc. Si une majorité des athlètes peuvent être hébergés dans des centres d'accueil, un bon nombre également descendent dans les structures hôtelières.





Entre tourisme et séjour linguistique, *coll. CREIPAC*

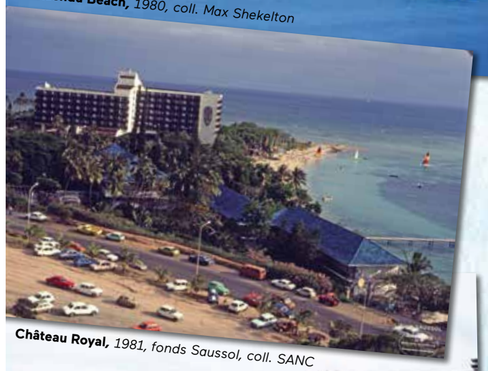
Créé en 1980, le Centre de rencontres et d'échanges internationaux du Pacifique devient un établissement public en 1992. Comme l'université de la Nouvelle-Calédonie, il a pour vocation la promotion de la francophonie dans la zone Pacifique. Il reçoit des étudiants de tous les âges, environ mille par an, auxquels il offre un séjour culturel et linguistique en immersion complète dans une famille calédonienne ou en séjour à l'hôtel. Les étudiants viennent majoritairement d'Australie, de Nouvelle-Zélande, du Japon et quelques-uns d'Europe. Les cours ayant bien souvent lieu le matin, les stagiaires profitent de leurs après-midis pour découvrir un peu Nouméa et ses environs, notamment le phare Amédée, le centre culturel Tjibaou et les autres musées. « *Pour nous, tourisme et séjour linguistique au CREIPAC vont donc de pair* », note la directrice, Valérie Meunier.

NOUMÉA, *point fort du Caillou*

Nouméa regroupe à elle seule les trois quarts des nuitées en hébergement payant, une domination qui n'a pas faibli entre 2000 et 2007. L'île des Pins est la deuxième destination, très loin derrière puisqu'on y comptabilise huit fois moins de nuitées que dans la capitale néo-calédonienne. Les deux provinces indépendantistes ne rassemblent que le huitième des nuitées, soit six fois moins qu'à Nouméa. Toutefois, on remarque entre 2000 et 2007 une très forte augmentation des nuitées en province Nord. L'écrasante domination de Nouméa, maintes fois citée, dénoncée et sur laquelle de nombreuses commissions se sont penchées, reste donc d'actualité.
Dans les années 1960 (cf. supra le rapport de l'US Department of Commerce), on note déjà que le tourisme doit se développer en brousse et dans les îles. Ces vœux sont presque totalement restés lettre morte jusqu'à aujourd'hui, puisque la capacité d'hébergement a progressé plus vite à Nouméa que dans le reste de l'archipel. L'on ne peut qu'être frappé par l'hiatus entre les recommandations que l'on trouve dans le schéma directeur de développement touristique de la Nouvelle-Calédonie, élaboré par Clary et Daoulas (1993) et demeuré sans suite, ou dans le plan de développement touristique concerté de Nouvelle-Calédonie, établi par le cabinet KPMG en 2005, qui n'a pas été appliqué, et la multiplication des résidences hôtelières ou « appartels » de l'Anse-Vata, à Nouméa.
L'offre marchande d'hébergement est depuis toujours concentrée sur Nouméa. Sur 174 chambres d'hôtel en 1956, 70 % sont à Nouméa. L'ouverture en décembre 1966 du premier hôtel de classe internationale à la pointe Magnin, le *Château Royal*, ne fait qu'amplifier le déséquilibre. Nouméa est donc toujours une capitale touristique incontestée, concentrant les deux tiers des chambres d'hôtel, sans oublier l'auberge de jeunesse ouverte en 1972 et qui domine le centre-ville. Le long de la baie des Citrons et de l'anse Vata, sont localisés la plupart des grands établissements ou des résidences de tourisme et se rassemblent les lieux d'animation nocturne (restaurants, casinos, boîtes de nuit). Les sites touristiques les plus visités de la Nouvelle-Calédonie sont à Nouméa (aquarium, parc forestier, centre culturel Tjibaou…) ou à proximité (phare Amédée, parc de la Rivière Bleue…).
L'excursionnisme généré par Nouméa crée une aire de loisirs incluant le sud de la Grande Terre et nombre d'îlots dans le lagon, mais inhibant les projets d'hébergement.



Kuendu Beach, *1980, coll. Max Shekelton*



Château Royal, *1981, fonds Saussol, coll. SANC*



Hôtel Stanley, *coll. Jean-Christophe Gay*



Hôtel Nouvata Parc, *coll. Yves Jacquier*



LE TOURISME, UN MÉTIER DE PASSION

Bien qu'il y eût de tout temps des hôtels de standing à Nouméa comme l'*Hôtel de la Gare* (1910) ou le *Château Royal* (1966) devenu le *Club Med*, le tourisme calédonien ne concernait jusque dans les années 1990 que trois catégories de visiteurs : les élèves et les étrangers désireux d'apprendre le français, les croisiéristes et les « gentils membres » du *Club Med* qui vivaient en circuit fermé. Pour répondre aux attentes de la clientèle haut de gamme, habituée à des hôtels cinq étoiles, un *Méridien* à Nouméa (1995) et, trois ans plus tard, un autre à l'île des Pins furent construits. Pour l'un comme pour l'autre, la réussite fut totale et elle ne s'est pas démentie, puisqu'en 2016 un nouveau record de fréquentation a été établi.

Pourtant, développer le tourisme en Nouvelle-Calédonie n'est pas une affaire aisée. L'un des principaux et constants défis à relever a trait à la gestion du personnel. Des formations ont été mises en place, des emplois ont été créés, mais pour leur carrière professionnelle, les Calédoniens préfèrent, et de loin, la fonction publique au tourisme. Car dans ce dernier secteur les emplois sont souvent mal rémunérés et très exigeants : travail le week-end ou en soirée, disponibilité constante, égalité d'humeur.

En dix ans, de 2006 à 2016, le nombre des structures d'accueil hôtelières est ainsi passé de 38 à 48. Beaucoup d'entre elles ont vu le jour grâce à des initiatives privées, souvent de faible envergure, et au final les professionnels sont peu nombreux. Le nickel continue de dominer, au moins dans les esprits, l'économie et l'importance du tourisme est sous-évaluée. Malgré une petite pointe en 2015-2016, on construit toujours moins de chambres destinées au tourisme d'agrément que d'appartels pour le tourisme d'affaires. Or ce n'est pas avec un nouvel hôtel tous les dix ans que l'on développe véritablement le tourisme !
Il est également important que tous les professionnels agissent dans le même sens. Or, jusqu'à présent, le transport aérien n'a été conçu qu'en fonction des besoins des Calédoniens, sans tenir compte des exigences des touristes.

Aujourd'hui, alors qu'à cause de la crise les Calédoniens voyagent moins, on envisage de s'ouvrir à un nouveau public, celui de la Chine. Mais il faut faire attention à ne pas répéter la même erreur qu'avec la Corée du Sud.
Il faut investir sur le long terme, définir des objectifs précis afin de développer le tourisme de demain sans perdre ce qui existe déjà.



Méridien, *île des Pins,* *coll. Jean-Christophe Gay*



Sheraton, *Bourail,* *coll. Jean-Christophe Gay*



Méridien, *Nouméa,* *coll. Yves Jacquier*

C'est un métier qui ne s'exerce qu'avec passion. Dans le tourisme, où tout se joue dans le regard, le personnel est un élément-clé pour la réussite.
L'évolution d'un hôtel dépend également de sa politique de promotion et de son attractivité. À Fidji, les hôtels de luxe ont misé sur les terrains de golf et la constante évolution des activités proposées à la clientèle. À Nouméa, un club de golf a bien été initié par Jacques Lafleur, mais son accès aux touristes a rapidement été limité afin de favoriser les golfeurs locaux. L'installation d'un golf à l'île des Pins fut, elle, fermement refusée par le conseil coutumier. Une destination touristique ne peut se faire sans le soutien de la population, d'où la longue mise en place du *Sheraton* à Bourail.

Reste à ne pas se tromper dans le choix qui se pose depuis des années : faut-il plus d'avions pour justifier la construction d'hôtels ou plus de chambres d'hôtel pour augmenter le nombre de rotations aériennes ? N'attendons pas d'être acculés pour nous ouvrir au tourisme. Répondons-y avec une vision globale qui rassemblera les professionnels, la population, les formateurs et les défenseurs de l'environnement. Il ne faut surtout pas gâcher la carte postale que l'on vante !

Jennifer Lee

Pour développer une véritable politique touristique, les atouts naturels d'un pays ne suffisent pas. Il faut un réel besoin économique et, surtout, une volonté politique forte.



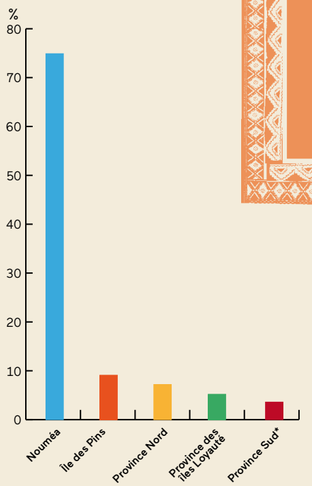
Hilton, *Nouméa,*
coll. Jean-Christophe Gay

Plage du Méridien, *Nouméa,* *2015, coll. Jean-Christophe Gay*



Le tourisme de masse comme le tourisme « sac à dos » peinent à se développer en Nouvelle-Calédonie où la cherté de la vie se heurte aux prestations à bas prix proposées dans de nombreuses îles du Pacifique. Comme l'avait bien compris Jacques Lafleur, « la Nouvelle-Calédonie est condamnée à une hôtellerie de luxe ».

Part des nuitées à Nouméa pour un séjour en Nouvelle-Calédonie en 2007



* Hors Nouméa et île des Pins

Source : Isee



Hôtel Malabou, Poum, *2009, coll. Jean-Christophe Gay*



Hôtel Tiéti, Poindimié, *2015, coll. Jean-Christophe Gay*

Une ouverture au monde : l'auberge de jeunesse













C'est à Robert Casola que revient l'idée d'ouvrir une auberge de jeunesse à Nouméa. Comme toutes celles à travers le monde, elle doit permettre de faire se rencontrer des jeunes de tous pays. Les statuts de l'association sont déposés en mars 1962 et une maison est construite avec l'aide des jeunes sur le terrain militaire de la Pointe de l'Artillerie. L'auberge ouvre ses portes aux globe-trotters en 1964 et devient également un centre d'activités pour les jeunes Néo-Calédoniens : projections de films, voile, sorties spéléo…

L'auberge de jeunesse à la Pointe de l'Artillerie, *1966, coll. Jean-Pierre Siorat*



L'armée récupère le terrain en 1966 et l'association doit alors accueillir ses hôtes sous des tentes, au stade Brunelet, jusqu'à ce que la Fédération des œuvres laïques (FOL) mette à disposition un espace au Cap Horn pour la construction d'un véritable bâtiment. Celui-ci est réalisé grâce aux subventions du ministère de la Jeunesse et des Sports. La mairie de Nouméa participe également, bien qu'elle ne voie pas d'un bon œil la mixité au sein des bâtiments d'hébergement, apparue dans le droit fil de Mai 68. Aussi octroie-t-elle une subvention de 50 000 francs par tranches annuelles de 10 000 francs, un vrai casse-tête pour les organisateurs ! Cependant, l'auberge ouvre le 1er juillet 1972. Viviane Siorat, détachée de l'Éducation nationale, en est la « mère aubergiste » jusqu'en 1976. L'auberge rassemble toutes sortes de personnes, de Nouvelle-Calédonie ou d'ailleurs, âgées de 15 à 40 ans. Des ateliers de photographie, de lapidaire, de poterie sont proposés ainsi que des camps en brousse et des activités sportives.





L'auberge de jeunesse du Cap Horn, *1972, coll. Jean-Pierre Siorat*

Elle se compose d'une pièce commune avec une mezzanine où est aménagé un espace de détente. Dans le prolongement se trouvent la salle à manger et la cuisine. Puis, de chaque côté, des dortoirs. À l'arrière, se situent les blocs sanitaires et des lavoirs.





À l'auberge de jeunesse de Poya, *coll. Jean-Pierre Siorat*

L'auberge de jeunesse de la Pointe de l'Artillerie est démontée pour être réinstallée à Poya sur la propriété du maire, Georges Nagle. D'autres antennes sont également établies en brousse. François Ollivaud organise celle de Poindimié, puis celle de Bourail lorsqu'il y est muté. À Yaté, l'auberge est gérée grâce à un partenariat avec Enercal.



Jacky Sorin



Auberge de jeunesse, *2017*

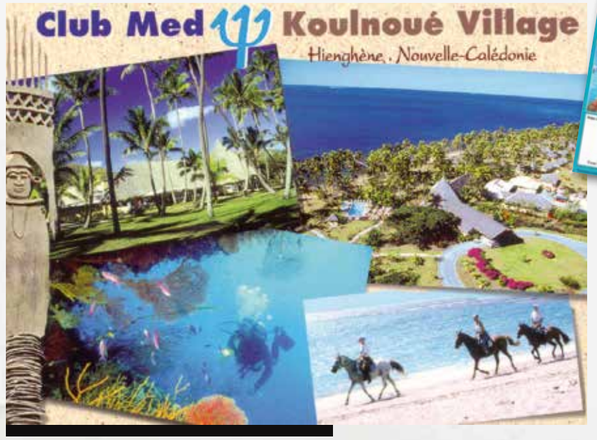
La gestion de l'établissement est reprise en 1976 par Jacky Sorin, un des membres fondateurs, qui projette rapidement des travaux d'agrandissement. La FOL cède alors un nouveau terrain, en 1986. L'année suivante, les ateliers sont arrêtés afin que Jacky puisse se consacrer au suivi des travaux. Le nouvel édifice de quatre étages, proposant vingt-quatre chambres de quatre et de deux lits, est inauguré en mars 1990. Il a été entièrement financé par l'association et une banque, sans aucune subvention. Aujourd'hui, l'auberge de jeunesse demeure un espace dynamique qui offre, avec 58 lits en dortoir et 13 chambres doubles, un pied-à-terre à prix abordable aux voyageurs intrépides.



Après des années de gestation, l'auberge de jeunesse de Poé, ouvre ses portes, en septembre 2015, coll. auberge de jeunesse

LES DÉPENSES

DES TOURISTES

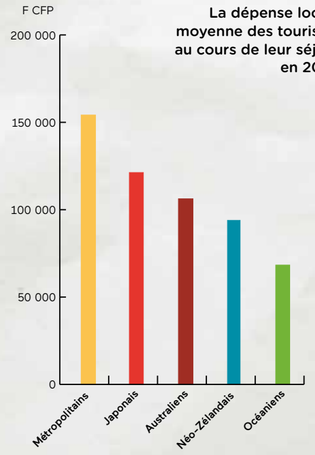


Coll. Yves Jacquier



SUR UN PLAN économique, l'étude de l'Isee sur *La Dépense des touristes en Nouvelle-Calédonie en 2007* démontre que c'est la clientèle métropolitaine qui rapporte le plus d'argent au pays, car si les Japonais dépensent quotidiennement deux fois plus que les Australiens ou les Néo-Zélandais et quatre fois plus que les Métropolitains, ils restent beaucoup moins longtemps que ceux-ci. Si la dépense journalière des Métropolitains est donc faible, elle est compensée par la durée de leur séjour. Ces derniers sont ceux qui paient le plus cher leur billet d'avion, qui restent le plus longtemps (un mois environ), qui dépensent le plus localement, qui dépensent le moins par jour, qui ont le plus petit budget consacré à l'hébergement (28,7 %) et fréquentent le plus les hébergements marchands (hôtels ou gîtes) hors de Nouméa.

La dépense locale moyenne des touristes au cours de leur séjour en 2007

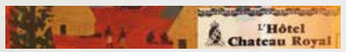


Source : Isee

À l'opposé, les Nippons, venant à 98 % dans le cadre d'un voyage à forfait, sont ceux qui restent le moins longtemps, dépensent le plus quotidiennement, ont le plus gros budget en souvenirs, cadeaux, *duty-free*, restaurants et bars.

Le *Club Med* à Nouméa, fermé en 2001, n'a jamais été remplacé pour la clientèle australienne et néo-zélandaise. Cet établissement fameux (cf. 104) captait les jeunes, célibataires ou couples sans enfant. Il est dommage que, faute de moyens, il n'y ait pas eu d'enquêtes plus récentes sur le sujet, les deux dernières datant de 2000 et 2007.

En 2007, les hôtels trois étoiles concentrent 47 % des nuitées des touristes internationaux, les Japonais étant les plus fidèles à ce type d'hébergement choisi par 85 % d'entre eux, devant les Australiens (69,7 %) et les Néo-Zélandais (58,8 %) contre moins d'un quart des Métropolitains.



« Dans les années 1980, le Club Med de Nouméa était un lieu clos.
Les Calédoniens ne s'y rendaient qu'avec leur comité d'entreprise, lors des mortes saisons du tourisme.
Par contre, les touristes anglo-saxons l'appréciaient particulièrement, notamment les Néo-Zélandais. Il est vrai que les promotions étaient bien faites, proposant billet et séjour à des prix attractifs. Le Club Med faisait alors sa marge sur les boissons au bar et les activités optionnelles. Celles-ci se payaient par des boules en plastique que les GM portaient en collier autour du cou. Ils dépensaient ainsi sans compter ou sans s'en rendre compte. Mais cela était peu profitable pour l'économie de Nouméa, d'autant que les GO déconseillaient aux GM d'aller en ville où tout était très onéreux et quelque peu dangereux. » **Max Shekleton**

Les hôtels une ou deux étoiles ne représentent qu'un quart des nuitées et 43 % de leur clientèle est métropolitaine. Gîtes et campings constituent 1/8 des nuitées des touristes internationaux, mais près de deux tiers des clients sont des Métropolitains, un chiffre ne comprenant pas les séjours offerts par des Calédoniens à des amis ou aux membres de leur famille venus de l'extérieur. Le nombre de nuitées en location a dépassé en 2007 celui en gîtes ou campings. Là encore, les Métropolitains forment les deux tiers des nuitées.

LES

DIVERS SOUVENIRS





Le « petit train », *coll. Yves Jacquier*





Coll. Jean-Christophe Gay

EN 2007, LES SOUVENIRS et les cadeaux ne représentent plus que 10,4 % du total des dépenses des touristes internationaux, contre plus de 15 % en 2000. Le changement de comportement est particulièrement spectaculaire chez les Japonais qui, bien qu'étant toujours ceux qui y consacrent le plus d'argent, ont drastiquement réduit leurs achats, passant de plus de 50 000 F CFP par séjour en 1995 à 22 000 F CFP en 2007. La faiblesse du yen par rapport à l'euro à cette époque-là n'est pas étrangère à cette évolution, mais ils ne sont pas les seuls à rogner sur ce type de dépenses qui se focalise sur l'artisanat local (bijoux, bois tourné, broderie et vannerie, céramiques, objets en coco…), les sculptures et peintures (statuettes, haches-ostensoirs, masques mélanésiens, flèches faîtières, chambranles…), les pierres et coquillages, les nattes et tressages, quelques livres, des CD de musique kanak, du café, du miel, de la confiture et des achards, quelques manous, voire des robes mission…

En ce qui concerne le budget loisirs et promenades, l'excursion maritime est la plus prisée. Elle représente près de la moitié de ce poste de dépenses. Les plus citées sont celles vers le phare Amédée, celles en pirogue à l'île des Pins et à l'îlot Ténia. La plongée sous-marine et la location de bateaux sont loin derrière. Les excursions terrestres comme celle en « petit train » à Nouméa ou celle au parc de la Rivière Bleue ne représentent que le huitième du budget loisirs et promenades. Quant aux visites du centre culturel Tjibaou, de l'aquarium, du parc zoologique et forestier et des musées, elles sont très courantes et peu onéreuses.



À Lifou, *coll. Jean-Christophe Gay*



À la gare maritime de Nouméa, *coll. Jean-Christophe Gay*

QUE RAMENAIT-ON DE NOUVELLE-CALÉDONIE ?

Histoire des souvenirs, curios et collections, du contact européen à nos jours



L'exposition « Un coin de paradis » au Musée de la Ville fournit l'occasion de nous pencher sur ce que les voyageurs ont ramené de Nouvelle-Calédonie dans leurs malles, à toutes les époques. Si les anciennes collectes d'objets, liées aux navigateurs et aux missionnaires, sont bien documentées, c'est parce qu'elles sont à l'origine de nombreuses collections de musées, lesquelles servent aujourd'hui à la recherche scientifique. Les voyages plus récents, ayant permis la collecte d'objets moins anciens, souvent qualifiés de *faux* ou de *curios*, n'ont pas généré le même intérêt. Ces témoins matériels n'en sont pourtant pas moins intéressants : ils figent un instantané qui n'est plus tout à fait celui des premières collectes, mais qui représente ce que les artisans/artistes locaux étaient capables de produire en regard de l'attente des touristes. Ainsi, ils témoignent du goût des époques, des matériaux, des techniques disponibles et donc des savoir-faire en usage, de l'imaginaire lié aux mers du Sud et de la façon dont la Nouvelle-Calédonie est perçue par le voyageur ordinaire.

Cette production technique est également d'une grande diversité : des objets en bois, en nacre, en métal, mêlant plusieurs matériaux parfois, des objets sculptés, gravés, ciselés, modelés, électrifiés. Tous démontrent des innovations de qualité et, comme dans toute production de masse, une progressive uniformisation des formes et des décors, un lent appauvrissement de l'intérêt de l'objet, jusqu'à l'émergence d'un nouveau modèle de production, d'abord innovant, puis copié, et ainsi de suite.

Dans le temps, les collectes ont progressivement incorporé (et cédé le pas à) la camelote du bagne, puis le second conflit mondial a redynamisé le marché du souvenir. Depuis les années 1970, les curios de la ville proposent des objets importés d'autres îles ou de style calédonien mais fabriqués ailleurs. Ceci est causé par une double contrainte : une population trop faible d'artisans locaux, incapable de répondre à la demande croissante, et des touristes de moins en moins exigeants, préférant des souvenirs bon marché.

OBJETS KANAK : COLLECTES ET SOUVENIRS

Les premiers objets ramenés de Nouvelle-Calédonie sont ceux collectés à l'occasion des expéditions de James Cook (septembre 1774) et de Bruny d'Entrecasteaux (juin-juillet 1792 et avril-mai 1793)[54]. Certains d'entre eux sont connus sur des gravures relatant les expéditions. Sur ces planches, on remarque les massues, lances, herminettes, démêloirs, doigtiers de propulsion, sacs à pierres de fronde, coiffes, et même la présence du masque et de la hache-ostensoir. Ainsi, ces premiers objets kanak collectés ont valeur testimoniale, figeant un instantané de la culture matérielle de l'ensemble culturel traditionnel au moment du contact (O'Reilly 1970 : 33). Ils témoignent également de l'effort de documentation scientifique qui accompagne ces circumnavigations européennes. Le renouveau culturel et intellectuel des Lumières a permis l'essor du naturalisme, c'est-à-dire, à l'époque, du besoin de documenter scientifiquement le monde, son fonctionnement, ainsi que celui des différents peuples qui l'habitent. Cependant, ces objets collectés par les marins de la fin du XVIII[e] siècle ne sont pas que des objets de science : ils sont également des curiosités, valorisées par leur rareté (les voyages en Océanie sont eux-mêmes rares), par leur provenance lointaine et la dangerosité des voyages entrepris. Aussi les membres d'équipage sont-ils prêts à échanger et à ramener des mers du Sud tous les souvenirs possibles (Cazaumayou 2007 : 171)[55].

Cette soif de collecte ne va pas diminuer avec une plus grande connaissance de l'Océanie, bien au contraire : les voyages sont toujours périlleux au XIX[e] siècle, et si l'on peut garder ses souvenirs des îles, on peut aussi les vendre de retour en Europe. Les curiosités, qui pendant longtemps avaient été réservées aux cabinets et *wunderkammern* des puissants, deviennent progressivement l'apanage des milieux bourgeois, en particulier à la fin du XIX[e] siècle. Les premiers marchands (on ne parle pas encore d'arts primitifs ni d'arts premiers à cette époque) comme E. Giglioli ou W. Oldman ont pignon sur rue. Les missionnaires collectent également des objets, souvent à destination de leur congrégation, pour à la fois marquer leurs progrès sur le paganisme et faire œuvre ethnographique. Les objets, quand ils ne sont pas brûlés ou enterrés, sont envoyés en Europe où ils constituent aujourd'hui des fonds d'étude importants, comme au musée d'ethnologie du Vatican. Certains missionnaires sont également collectionneurs, et ramènent des objets traditionnels comme souvenirs de leur apostolat[56]. Le cas du pasteur James Hadfield et de sa femme Emma est bien documenté (Collectif 2014) : les objets qu'ils ramènent de leur séjour aux îles Loyauté (1878-1920) sont pour certains vendus, principalement au musée national d'Écosse (Knowles 2014 : 29-34) et au British Museum (Bence 2014 : 35-44). Le reste de la collection familiale est conservé précieusement dans la famille durant un siècle, jusqu'à leur retour en Nouvelle-Calédonie en 2014.

De même, les ethnographes en mission, qui collectent des objets pour leur institution de rattachement, gardent parfois pour eux certaines pièces, comme celles conservées dans la famille de Fritz Sarasin. Sarasin était un ethnologue suisse, venu en Nouvelle-Calédonie en 1911-1912, dans le cadre d'un travail de collecte commandité par le Museum für Volkerkunde de Bâle[57]. Les objets qu'il avait conservés pour lui ont été dispersés par ses descendants lors d'une vente en juin 2016 à Paris, à l'hôtel Drouot.



Éventail et collier de perles en jade, collection James Hadfield, *© Eric Dell'Erba, coll. MNC*

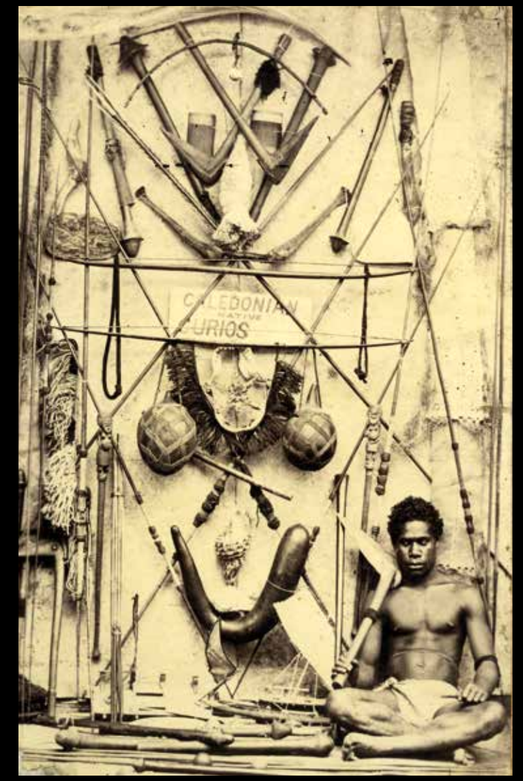
LA NAISSANCE DES CURIOS

Les objets kanak sont donc plus que populaires dans la seconde moitié du XIX[e] siècle : leur demande est croissante, à mesure que la jeune colonie se développe et que le nombre de fonctionnaires et de militaires augmente. Ramener des objets perçus comme authentiques, soit directement en échangeant, soit auprès de marchands de Nouméa, est dans la normalité pour quiconque s'aventure dans cette région des mers du Sud[58]. La mode est alors en Europe à l'anthropologie et à l'ethnologie (le musée du Trocadéro, ancêtre du musée de l'Homme, est fondé en 1878) et les études sur la préhistoire européenne se nourrissent des analyses qui sont faites sur les peuples qu'on appelle alors « primitifs »[59]. En collectant des objets sur place lorsque l'on est administrateur, militaire ou surveillant de passage, on parachève l'œuvre coloniale qui, si elle se veut avant tout civilisatrice, se considère aussi héritière des voyages de découvertes des siècles précédents. Ainsi, à leur retour, nombreux sont ces collecteurs qui déposent une partie de leurs objets dans les institutions locales : les musées de province comme ceux de Pithiviers, Langres, Rouen, Toulouse, Bordeaux voient leur collection kanak (et coloniale en général) s'élargir.

Ces collecteurs/collectionneurs obtiennent leurs objets, parfois en lien avec leur(s) affectation(s)[60], parfois tout simplement à Nouméa, auprès de certains Kanak vivant à proximité du chef-lieu ou même des premiers marchands de curiosités. Ces boutiques de curios sont souvent tenues par des photographes : ils ont besoin d'objets kanak pour faire poser leurs modèles[61], en achètent volontiers et parfois les revendent, générant une source de revenus secondaires appréciable pour ces artistes dont la production peine parfois à s'écouler, en particulier avant l'essor de la carte postale à partir de 1902-1903[62]. À Nouméa, si Allan Hughan, puis les frères Dufty vendent probablement quelques objets, on trouve dans le *Moniteur* de 1877 la mention de M. Richard, rue Palestro[63], qui fait commerce de *« curiosités des îles »*. Pour 600 francs (une fortune à l'époque), il assemble pour ses clients *« une collection complète de curiosités »* (O'Reilly 1970 : 35-36).

Dans les autres archipels d'Océanie, ce sont également les photographes professionnels qui vendent des « curiosités », comme à Fidji les Dufty, à Papeete Lucien Gauthier (O'Reilly 1970 : 37) ou plus tard les boutiques de Georges « Loulou » Spitz *(The Spitz Curio Store)* et de Paul Nordmann (Mu-Liepmann et Milledrogues 2008 : 145).

Cette demande toujours croissante d'objets, qui ne restent pas dans le circuit local mais sont embarqués dans des malles à destination de l'Europe, génère naturellement une hausse des prix. De plus, les peuples du Pacifique souffrent alors encore durement du choc microbien créé par le contact européen un siècle plus tôt (Kirch et Rallu 2007) et sont en situation de chute démographique : la demande croissante, couplée à la diminution de la population de spécialistes capables de façonner des objets de qualité, entraîne une standardisation de la production et une baisse de la qualité formelle des objets : les matériaux sont aussi choisis de manière moins orthodoxe, comme le montrent des massues en bois plus léger qui se font plus fréquentes à cette époque[64]. De même, la libération de transportés et l'installation de colons dans l'intérieur entraînent la disponibilité d'outils plus performants et même mécanisés : rabots, gouges, tours, qui permettent une production, en particulier d'objets en bois, plus rapide mais parfois un peu trop régulière.



Caledonian native curios, ***photographie attribuée aux frères Dufty,*** *coll. SANC*

Les objets ainsi réalisés sont en général appelés des curios, même s'ils sont anciens, et alimentent le vieux débat sur l'authenticité de l'objet ethnographique[65] : un objet ancien peut-il être considéré comme authentique, étant donné qu'il a été façonné exclusivement pour satisfaire la demande européenne et n'ayant donc ni circulé dans les réseaux traditionnels ni été investi de pouvoir magique[66] ? Si la réponse semble négative au premier abord, comment expliquer que soient aujourd'hui valorisées sur le même plan la production de pagaies *hoe* de Raivava'e, pourtant reconnues comme étant des objets fabriqués pour les marins européens, et celle d'autres objets existant avant les contacts ? Les massues kanak du XIX[e] siècle conservées dans les collections publiques et privées, comme les herminettes tahitiennes de la fin du XVII[e] siècle, sont trop nombreuses pour avoir été toutes fonctionnelles et « authentiques », un fait déjà souligné (O'Reilly 1970) : pourtant elles sont aujourd'hui valorisées sur le marché de l'art premier, là même où les musées enrichissent leurs collections[67].

Il y a donc, en réalité, beaucoup plus de curios qu'on ne voudrait le croire, les professionnels de l'art premier, les collectionneurs et les institutions muséales entretenant souvent la croyance en un véritable « objet authentique », dont les frontières sont bien plus floues qu'il n'y paraît (Cazaumayou 2007 : 198).



Graveurs de bambou, *vers 1890, fonds Kakou, coll. SANC*

Prenons l'exemple d'un équivalent calédonien de la pagaie *hoe* des îles Australes dont nous avons parlé plus haut : le bambou gravé kanak. Si l'art du bambou gravé semble être ancien, la grande majorité des exemplaires connus a été réalisée sur des espèces de bambous à larges troncs non endémiques, dont la date d'introduction dans l'archipel est sujette à débat[68]. Ces objets sont donc datés grâce aux indications de collecte, aux décors, et remontent, pour la quasi-totalité d'entre eux, à la seconde moitié du XIXe siècle (Ohlen 2008 : 65). Une photographie des frères Servais montre (peut-être de manière artificielle, ou posée) un groupe de tresseuses de nattes et de graveurs sur bambous vers 1890 (Kakou 1998 : 113), témoignant ainsi de véritables sessions de travail et du caractère normé de la chaîne de production. Pourtant, les bambous gravés, grâce à leur riche iconographie où les détails d'influence européenne sont omniprésents (uniformes, képis, chapeaux, fusils, chiens, chevaux, robes, grands navires, lettres alphabétiques), ont su dépasser un statut de curios qu'il aurait été assez normal de leur attribuer pour accéder à celui de production originale, innovante, esthétiquement réussie et de courte durée, autant de facteurs en augmentant aujourd'hui l'attrait artistique, l'intérêt muséographique et la valeur marchande.

Cela voudrait-il dire que les curios sont, à quelques exceptions près, forcément inintéressants ? Plutôt que de chercher à tout prix à valoriser un trop rare « objet authentique », ne serait-il pas temps de valoriser la production d'art/artisanat océanien ancien, réalisée dans la lignée des savoir-faire ancestraux, par des artistes encore connectés à leurs traditions tout en cherchant à s'adapter et à recomposer leurs schémas formels ? En dépit de son âge certain et de sa rareté croissante, ce n'est malheureusement pas encore vraiment le cas : en effet, d'un côté, les objets océaniens très anciens sont souvent loués pour leurs qualités esthétiques, de l'autre, l'art contemporain d'Océanie est aujourd'hui valorisé, comme en témoignent le succès grandissant des artistes locaux et la formation de grands fonds d'art comme le FACKO[69] du centre culturel Tjibaou. Entre ces deux périodes, l'art/artisanat d'Océanie produit pendant la majorité du XXe siècle peine encore (à de rares exceptions près) à trouver ses lettres de noblesse, étant souvent considéré comme un art de pâle imitation, perçu à tort comme *appauvri* ou *décadent* et même qualifié volontiers d'« art d'aéroport ».

LES PREMIERS « FAUX » ETHNOGRAPHIQUES

La demande croissante pour les objets ethnographiques en Europe entraîne dès la fin du XIXe siècle la production de faux. Certains faussaires sont ouvertement connus, ayant interagi avec plusieurs des premiers marchands d'art européens. On remarque notamment de faux objets maoris qui commencent à apparaître au tournant du XXe siècle (Legge 1970). Il ne faudrait cependant pas croire que la production kanak soit indemne de faux. Si la fabrication ancienne de faux objets kanak en Europe n'est pas encore documentée, elle est alors active en Nouvelle-Calédonie : il existe parmi les libérés du bagne de nombreux menuisiers, ébénistes et tourneurs sur bois ou tout simplement des gens habiles qui façonnent des copies. Le phénomène est connu de manière anecdotique, par exemple pour la monnaie kanak : Maurice Leenhardt témoigne à plusieurs reprises (Leenhardt 1930 : 47 et 1952 : 121) d'anciens bagnards fabriquant de la fausse monnaie, elle-même étant acceptée et mise en circulation dans les réseaux traditionnels « *pour les échanges de faible valeur* ».

Il est donc tout à fait possible que certaines de ces fausses monnaies aient été ramenées en Europe et soient aujourd'hui présentes dans des collections européennes. Le cas des sarcophages kanak est également intéressant : certains éléments de celui conservé au musée de Pithiviers (numéro d'inventaire 001.19.1 + 2) auraient pu être réalisés à Hienghène par un libéré du bagne, puis associés à des parties de chambranles kanak plus anciens (Wedoye et Boulay 1990 : 178). Certaines massues sont également atypiques, mélangeant des caractéristiques typologiques kanak et européennes : certaines massues phalliques ont leurs manches tournés comme des pieds de meubles, des massues bec d'oiseau s'ornent de motifs gravés issus d'un répertoire européen et que l'on retrouve sur les coquillages gravés du bagne.

De cette production, on ne reconnaît aisément aujourd'hui que les exemplaires les plus marginaux : nul doute que les faux les plus habiles, collectés au tournant du XXe siècle par les Métropolitains de passage, sont aujourd'hui en circulation dans le marché de l'art ou dans des collections muséales, sans qu'il soit possible de les identifier avec certitude. En effet, supposons que des études poussées de tracéologie soient menées sur certaines de ces massues pour déterminer la mécanisation de leur production : il sera ensuite quasiment impossible d'identifier l'artisan derrière la machine, libéré ou Kanak, et donc de savoir si l'on a affaire à un objet authentique, ayant été investi de pouvoir magique mais façonné avec des outils perfectionnés, à un curios ou à une copie.



Faux casse-tête et fausse monnaie kanak, *coll. particulière*

LA CAMELOTE DU BAGNE

L'envoi de plus de 21 000 transportés en Nouvelle-Calédonie entre 1863 et 1897 va de pair avec la mise en place du large appareil structurel qu'est l'Administration pénitentiaire (A.P.). Son directeur est d'ailleurs le numéro deux de l'exécutif local après le gouverneur. Cette machine administrative, véritable État dans l'État, possède ses propres terres agricoles, troupeaux, briqueteries, forges, navires et ateliers divers. L'A.P. puise dans la population carcérale un ensemble de compétences : des condamnés à niveau d'éducation supérieur sont employés dans les bureaux, des ouvriers d'art et tailleurs de pierre pour les différents chantiers de la colonie. En outre, des artistes habiles (anciens faussaires pour certains d'entre eux) démontrent leur savoir-faire en gravant des coquilles nacrées.

Cette industrie au départ clandestine est appelée « la camelote » : les condamnés utilisent leur temps libre le dimanche ou en fin d'après-midi pour graver des coquillages, de l'os, de l'écaille ou des noix de coco, fabriquant ainsi de petits objets destinés aux habitants de Nouméa qui quittent bientôt la Nouvelle-Calédonie. Ces objets sont souvent ornés des mentions « Souvenir », « Nlle-Calnie », « Souvenir de Nouméa », parfois d'une date qui permet d'ancrer l'objet rapporté dans une réalité chronologique. Les thèmes iconographiques choisis sont d'une étonnante richesse, qui correspond au moins autant aux idées que le transporté souhaite transmettre qu'à la diversité de la clientèle à laquelle il s'adapte (Ahrens et Lagarde 2010).

On peut citer par exemple des images assez tragiques, qui évoquent la condition carcérale, l'exil, la souffrance ou la séparation d'avec les êtres chers laissés en France et qu'on ne reverra plus : « Prométhée mis aux fers », « Persée délivrant Andromède », la mention « *victrix patientia exilii*[70] », des images tirées de *Paul et Virginie*, de *Roméo et Juliette*, des passages de la Bible comme le psaume 134 ou les Lamentations de Jérémie (verset 5). On trouve aussi des images républicaines ou impériales, faites pour faire vibrer la fibre patriotique des acheteurs potentiels. Ici, ce que l'on cherche à ramener chez soi, ce sont des images qui témoignent de l'œuvre coloniale française (à laquelle on a participé en tant que surveillant, fonctionnaire ou militaire) et de son programme de *civilisation* et de *réhabilitation*.

Pour les souvenirs plus « couleur locale », qui constituent d'ailleurs la majorité de la production, les cameloteurs gravent des paysages de l'intérieur ou de véritables scènes kanak, tirées de gravures ou de photographies recomposées. Les palmiers, bananiers et aloès sont des éléments qui tropicalisent la scène en se détachant d'un fond densément orné mais peu différencié : les personnages, souvent de profil ou de dos, ont l'air d'être observés discrètement plus que portraiturés, ce qui apporte une dimension naturaliste quasi ethnographique aux objets. Les anatomies sont bien marquées, les visages, au port fier et serein, représentent en général les Kanak de manière habile et non grotesque, bien différemment de la façon dont ceux-ci sont caricaturés en Europe à la même époque (Lagarde 2004 : 101).

En outre, on remarque de nombreux détails dont divers types de cases, des massues, arcs, lances, calebasses clissées, jupes, étuis péniens, pipes, parures et coiffures qui témoignent à la fois de la documentation dont disposaient les graveurs, de la possibilité qu'ils avaient de travailler sur le sujet vivant (notamment à l'île Nou où de nombreux Kanak sont employés comme agents de la Pénitentiaire) ainsi que du soin apporté à la fabrication de ces souvenirs. Enfin, un dernier type de coquilles rapporté du bagne est plus personnel : certains coquillages gravés sont ornés de portraits réalisés d'après photographies avec beaucoup de minutie, parfois par d'anciens faux-monnayeurs. Dans la même veine, on trouve également des valves d'huîtres ornées d'initiales ou de prénoms sculptés et entrelacés. Ainsi, elles ne portent en général pas d'éléments de décor typiquement local.



Huitre perlière gravée représentant Paul et Virginie, *coll. particulière*

© Éric Dell'Erba, coll. MDVN

Parmi les autres productions de la camelote, on trouve les figurines dites « en mie de pain ». C'est la ressemblance de ces petits sujets avec des santons provençaux, autrefois fabriqués en mie de pain (mais aujourd'hui en terre cuite), qui est à l'origine de cette appellation. En réalité, il s'agit de figurines réalisées dans diverses matières, dont du plâtre et des fibres, puis peintes.

Maurice Leenhardt a fait grand cas des scènes figurées qui représentent des pilous (Leenhardt 1950, O'Reilly 1983). Ces petits ensembles sont constitués d'une quinzaine de personnages modelés : vêtus de *manous* colorés, les cheveux ceints d'un morceau de tissu et armés de massues, ils ont un genou relevé et dansent autour d'un poteau central. Les femmes, agenouillées, le buste nu et vêtues de jupes en fibres, frappent en cadence. Ces modelages ne sont pourtant guère précis : le poteau central en bois peint autour duquel tournent les danseurs n'est inspiré d'aucun objet kanak en particulier[71] et ressemble plus à un tambour à fente du Vanuatu[72]. Maurice Leenhardt a également prétendu que ces danses secrètes avaient lieu la nuit et qu'il n'en existe donc pas de traces documentaires autres que ces sculptures (Leenhardt 1950). Il est fort possible que ces danses n'aient jamais été documentées, mais il est, à mon sens, illusoire de croire que ces modelages en soient des représentations fidèles. Il faudrait que les transportés aient pu voir ces danses pour les retranscrire, ce qui n'est pas certain : les pilous ont été interdits à partir de 1880 (Boulay 2013 : 210). De plus, l'aspect stéréotypé, répétitif, de ces scènes figurées leur enlève nécessairement de l'authenticité.

Enfin, les transportés travaillent le bois : si celui-ci est transformé en mobilier pour les besoins de l'A.P. et de son personnel, des meubles sont aussi réalisés pour la clientèle libre de Nouméa. Moins encombrants et plus pratiques à ramener en Europe, des objets en marqueterie sont également vendus aux fonctionnaires et militaires de passage : il s'agit de petits coffrets à couture, plateaux ou livres factices, réalisés dans des bois durs locaux de différentes couleurs, créant de beaux reflets et, grâce à la marqueterie, des impressions de volume. Les essences principalement utilisées sont les mêmes que pour le mobilier calédonien en général : kaori (*Agathis* sp.), kohu (*Intsia bijuga*), tamanou (*Calophyllum inophyllum*), acacia (*Archidendropsis granulosa*), houp (*Montrouziera cauliflora*), bois bleu (*Hernandia cordigera*), faux hêtre (*Kermadecia sinuata*). Ainsi, on voit bien la parenté entre ces objets et le mobilier, réalisés dans les ateliers de l'A.P., par les mêmes outils et les mêmes mains.



Le camelotage du bagne calédonien est une activité qui aura dépassé le demi-siècle de production : il est certain que, dès l'arrivée des transportés, les premiers objets à destination des gens de passage ont été réalisés, soit dès le milieu des années 1860, même si aucun objet actuellement connu ne porte de date antérieure à 1874. La plus large population au bagne est atteinte dans la décennie 1890-1900, c'est également à cette époque que sont signées la plupart des œuvres et qu'on atteint la meilleure qualité de production : il ne faudrait pourtant pas croire que l'activité de camelotage prend fin avec l'arrêt des convois en 1897. Le pénitencier-dépôt de l'île Nou possède une population nombreuse pendant la décennie suivante et les coquillages datés d'après 1910 ne sont pas rares. Il est même possible que le relâchement global de l'appareil administratif et la progressive bienveillance de l'A.P. à la fin du bagne aient encore plus facilité l'activité de camelotage, en particulier pour un effectif d'artistes de plus en plus réduit. Les photographies de la campagne du *Kersaint* en 1912 montrent des transportés vendant la production de camelotage sur le port ou au pénitencier, sous le regard bienveillant des surveillants. Enfin, quelques exemplaires de nautiles gravés portant la mention « Souvenir de Nouméa », soclés sur bois et montés en lampe, datés du début des années 1930, sont connus : ils constituent les derniers avatars d'une production commencée une soixantaine d'années auparavant.

Le succès de cette activité de camelotage s'explique donc par la collusion de plusieurs facteurs : la raréfaction progressive des objets kanak, l'attrait parfois presque malsain pour le bagne[73], la qualité de la production et une conjoncture tout à fait intéressante. Au moment où les savoirs traditionnels disparaissent, et notamment ceux de la sculpture, on assiste à l'arrivée massive de transportés, parmi lesquels des artisans habiles qui permettent de proposer un progressif remplacement des souvenirs ethnographiques par d'autres, fournis en grand nombre par les ateliers de l'île Nou. Ce n'est que le déclin de cette production à son tour, pendant l'entre-deux-guerres, qui permet l'éclosion de nouveaux types d'objets, soit par l'appropriation du travail de la nacre ou des techniques de la gravure par des artistes non issus du milieu carcéral, soit par la redécouverte de la sculpture sur bois.



Danseurs de pilou, *« en mie de pain »,*
© Éric Dell'Erba, coll. MDVN

DES SOUVENIRS POUR LES G.I.

Avec la cession définitive des aménagements de l'île Nou à la colonie sous l'impulsion du gouverneur Guyon (1927), la promulgation de la loi mettant fin à la Transportation[74] et le déclin de la population d'anciens bagnards, la production de camelote s'achève au début des années 1930. Dans ce contexte, les souvenirs de Nouvelle-Calédonie se font rares ; la débrouille du bagne n'existant plus, les objets kanak anciens étant difficiles à trouver, on voit apparaître de nouveaux types de souvenirs.



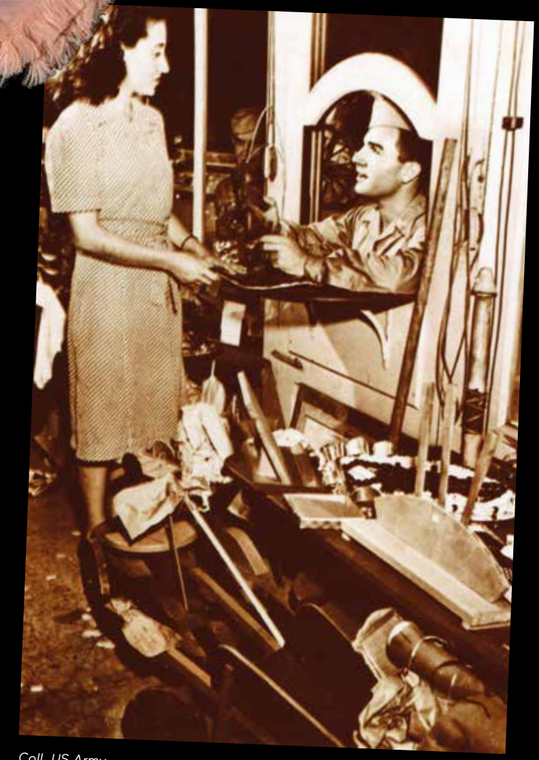
Mouchoir vendu aux G.I., *coll. MNC*



Bracelet vendu aux G.I., *coll. MDVN*

Des massues en bois plus léger, fabriquées rapidement et pour la danse, sont parfois échangées ou achetées aux danseurs loyaltiens qui se produisent à l'arrivée des paquebots (Bladinières 2011 : 49). Cette production, anecdotique dans l'entre-deux-guerres, va s'intensifier durant le second conflit mondial : les soldats américains, qui combattent, aiment à ramener ces copies d'armes anciennes, sans trop se soucier de leur authenticité ou de leur ancienneté. Si les nombreux pilous organisés en leur honneur sont l'occasion d'acquérir quelques objets, d'autres parviennent à en collecter lorsqu'ils sont stationnés en brousse ou à l'occasion de dons faits par les colons calédoniens, qui à la fois conservent souvent des objets kanak et hébergent parfois des gradés américains.

Parallèlement, le travail de la nacre continue en dehors de la population carcérale : si elle pouvait être apparentée à du travail de bagnard aux grandes heures de la Pénitentiaire, la gravure sur nacre s'émancipe avec la disparition des derniers condamnés artistes. Le déclin de la pêche aux nautiles et aux pintadines géantes, l'arrêt de l'approvisionnement en *Turbo marmoratus* (qui viennent des Nouvelles-Hébrides voisines) concentrent l'activité de gravure sur une seule espèce : le troca (*Tectus niloticus*). La spire la plus large, à la base du coquillage, est sciée, évidée, polie, de manière à former un bracelet, puis gravée. En guise de motifs, de petits guillochages à la gouge et des incisions permettent de former des cartouches, où l'on peut lire « New Caledonia », « Noumea ». Parfois, quelques fleurs complètent le décor.
Le principal défaut de ces bracelets en troca est leur fragilité : la découpe de la spire est en effet perpendiculaire à la formation progressive des couches nacrières, ce qui génère des plans de fracture nombreux. Au moindre choc, le bracelet peut se briser en deux. Les mêmes techniques de gravure vont alors être employées, avec les mêmes décors, sur des fragments d'aluminium. En effet, l'effort de guerre considérable consenti par les États-Unis se traduit en Nouvelle-Calédonie par l'arrivée massive de jeunes soldats, mais surtout par une omniprésence de matériaux bruts : métal inoxydable, léger et souple à travailler, l'aluminium devient un matériau de choix car il est de surcroît aisément disponible. Nombreux sont donc aujourd'hui ces bracelets gravés, envoyés par les G.I. à leur lointaine amoureuse ou ramenés à leur retour du front. Ils sont aujourd'hui, comme presque toutes les catégories de souvenirs, très rares en Nouvelle-Calédonie, puisqu'ils n'étaient destinés qu'à une clientèle de passage.



Coll. US Army

VICTOR ET CHARLEY WEISS, LE RENOUVEAU DE LA SCULPTURE SUR BOIS



Trésors calédoniens, *coll. Yves Jacquier*



Charley Weiss, *dans les années 1960, coll. particulière*



Victor Weiss, *coll. particulière*



Avec la fin du bagne et une population kanak qui commence à peine à se régénérer, moins d'artistes sont présents : les sculpteurs traditionnels n'ont pas transmis leurs savoir-faire et les artistes du bagne sont vieillissants. Alors que la colonie s'embourgeoise, celle-ci perd en fonctionnaires, du fait de l'apaisement du climat insurrectionnel kanak et du déclin de l'A.P. Dans ce contexte de moindre fréquentation de l'archipel, certaines traditions de souvenirs persistent seulement sous forme larvée, comme de petits objets en écaille ou les bracelets en troca dont nous venons de parler.

C'est à cette époque qu'un Calédonien, Victor Weiss, habitant Koumac, commence à sculpter des figurines dans du bois de gaïac (ou plutôt faux gaïac, *Acacia spirorbis*[75]). Victor Weiss (1889-1971) est le fils de Georges Augustin Weiss, colon mosellan arrivé en Nouvelle-Calédonie en 1891, dans la région de Voh. Suite au décès du patriarche en 1893, la famille part s'installer à Koumac, où elle est toujours implantée aujourd'hui. Engagé dans le premier conflit mondial, c'est à son retour du front, en 1919, que Victor Weiss commence à sculpter de « petits bonshommes[76] ». C'est véritablement à partir des années 1930 et dès les années 1940 avec son fils Antoine Charles (1911-1979), dit Charley, qu'il met en place certains canons de représentation du monde kanak.

Les personnages figurés sont souvent des couples : l'homme est quasiment nu, coiffé d'un turban de deuil. Il porte un sac à pierres de fronde ceint à la taille, ainsi qu'un étui pénien en tapa (dit « bagayou »), exagérément long, qui touche le sol en diminuant la fragilité de l'ensemble. La femme, elle, est campée seins nus, une jupe traditionnelle en fibres arrivant à mi-cuisse. Occasionnellement, l'homme porte une massue à bec d'oiseau ; la femme, un poisson au bout d'un fil. Dans tous les cas, les visages sont sévères et graves, les anatomies sont puissantes, les torses musculeux et assez longs, les cambrures adroites, les jambes admirablement bien figurées et les pieds très larges. Le traitement des cheveux est réalisé en ménageant des masses peu détaillées reprises à la gouge, créant des volumes épais desquels émerge parfois un peigne sur les sujets féminins. Ces petites statuettes sont toutes prolongées d'un socle dont elles sont solidaires, de forme cylindrique ou cubique, de manière à ce que la forme figurée surgisse du bois presque brut, montrant ainsi le travail d'enlèvement nécessaire à la fabrication des pièces et valorisant les œuvres. L'utilisation quasi exclusive du gaïac (qui plus est, sec), de couleur rouge sombre et au très beau veinage serré, est mentionnée plusieurs fois par les observateurs des Weiss ainsi que par les artistes eux-mêmes (Chevalier 1953 : 38) : ces derniers considéraient cette espèce, pourtant très dure, comme celle avec le plus de qualités réunies pour la sculpture.

Les Weiss fabriquent également des cases en gaïac : le tertre empierré, la porte et son pourtour, la toiture sont taillés dans une seule pièce de bois, exigeant l'utilisation d'un duramen homogène assez long et sans défaut. Les chambranles sont figurés de part et d'autre de la porte, creusée profondément et devant laquelle sont fichés et collés deux petits personnages sculptés, un couple le plus souvent debout. Les exemplaires connus montrent l'originalité de ces réalisations, toutes différentes. Le sommet de la case est percé d'un petit trou dans lequel est fichée une flèche sculptée dans une mince pièce de bois, elle aussi chaque fois unique.



Couple kanak et serre-livres de Charley Weiss, *vers 1960, coll. particulière*

Outre les cases et les sujets en bois, on trouve des serre-livres, des coupe-papiers, des couverts à salade, toujours en bois de gaïac et utilisant la figuration humaine. Des appliques murales, en bois plus tendre, sont également connues. Des commandes particulières vont permettre aux Weiss la réalisation de leurs œuvres les plus audacieuses. De larges scènes figurées, des trophées sportifs[77], les sculptures qui ornent l'église de Koumac[78] et plusieurs pièces de grande taille conservées dans des collections privées locales[79] sont particulièrement spectaculaires, rappelant les qualités d'observation et de technicité de ces sculpteurs autodidactes.

Les soldats américains sont friands de l'œuvre de Victor et Charley Weiss, et emportent cases, figurines, serre-livres, vide-poches, coupe-papiers, qui s'inscrivent dans ce qu'on appelle injustement l'« art d'aéroport ». En effet, leur œuvre, très riche et de bonne facture, n'était pas produite en masse. Elle n'était pas disponible dans les curios de Nouméa et on ne pouvait que rarement, pour s'en procurer, faire l'économie d'un voyage à Koumac. Ces œuvres de qualité, en même temps qu'un marché en expansion grâce au boom du nickel (1966-1971), inspirent d'autres artistes du Nord calédonien, comme Louis Bonnenfant, Émile Napoléon, puis Léonce Weiss, Rémy Weiss, Raymond Wahoo et Norman Song notamment[80]. Avec des techniques plus mécanisées, ils réutilisent les modèles de Victor et Charley Weiss, en les copiant abondamment, en les transformant ou en les modernisant. C'est ainsi que des couples sont fabriqués, des copies du trophée de la Coupe de Calédonie de football et, bien entendu, des cases. Montées en trois parties (un cylindre pour le tertre ou pour le socle, un cylindre pour les parois et un cône de bois plein pour le toit), celles-ci sont assez faciles à réaliser dès lors qu'elles ne sont plus monoxyles. Ces objets, qui sont de fabrication locale et d'assez bonne facture, deviennent enfin disponibles dans les curios de Nouméa dès la fin des années 1950.

CURIOS ET PRODUCTION ÉTRANGÈRE

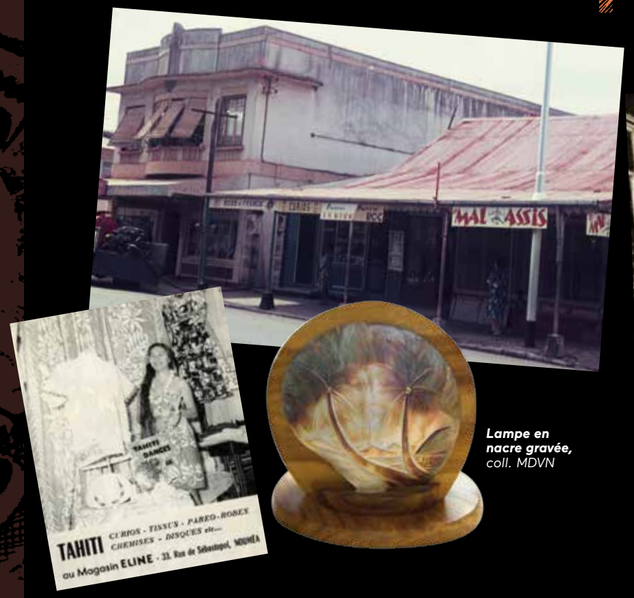
La popularité des sculptures de type « Weiss » s'accroît dans les années 1960 et 1970, sans que leur production s'accélère : même leurs suiveurs et leurs œuvres plus rapidement exécutées ne peuvent satisfaire la demande, à cette période où la population augmente du fait du boom du nickel, de même que la fréquentation touristique, rendue possible par les liaisons offertes par la TAI, Qantas et Pan Am. Par ailleurs, les îles d'Océanie sont à la mode : les hôtels et restaurants adoptent le style Tiki, kitsch et chargé, avec ses totems, ses appliques murales, ses meubles en bambou ou en rotin et ses tableaux sur velours à la Edgar Leeteg[81]. Tout ce qui peut rappeler les îles, même dans une évocation fantasmée et imprécise, est alors à la mode.

Face à l'accroissement du trafic aérien et à la demande pour des objets des îles, les sculpteurs locaux ne peuvent alimenter le marché : de plus, les coûts de fabrication locale augmentent et rares sont les touristes qui acceptent de payer le prix fort pour des œuvres originales et de qualité. Les enseignes de curios se tournent alors vers une production étrangère, réalisée d'après des modèles locaux. Inspirée de l'œuvre de Victor et Charley Weiss, parfois même d'objets kanak anciens comme des sculptures à planter et des représentations d'enfants au berceau, cette production est reproduite à l'étranger sur bois léger par un système de réplicateurs mécaniques. Ensuite, estampillée « Nouméa » ou « Nouvelle-Calédonie », elle est vendue à bon prix dans les boutiques de la ville.

On voit alors apparaître des flèches faîtières miniatures, des cases en bois, des appliques représentant des visages d'hommes et de femmes. On reproduit également des haches-ostensoirs, grâce à l'existence des premiers ateliers de lapidaire : même si la forme globale est respectée et qu'on voit parfois de beaux exemplaires, assez grands, les manches sont recouverts non plus de tapa ou de tissus de traite mais de fibres de coco, les coquillages sacrés qu'étaient les petites olives (*Oliva* sp.) sont remplacés par des porcelaines plus volumineuses ; quant à la lame ronde, elle est dorénavant parfaitement plate, alors que, sur les exemplaires anciens, c'est précisément sa section biconvexe qui lui donnait ses reflets incomparables.



Serre-livres de grande série à destination des curios, *années 1970, coll. particulière*



Lampe en nacre gravée, *coll. MDVN*



Coll. Sud Pacific, *1962*

Les boutiques de curios s'approvisionnent également dans le Pacifique, en mettant en vente des objets venant des Nouvelles-Hébrides voisines, de Fidji ou de Tahiti, où le marché du curios est alors très important. Par exemple, des lampes en nacre gravée, montée sur des socles en bois, sont fabriquées en Polynésie française dès la Seconde Guerre mondiale. Des artistes locaux, comme le peintre Peter Heymann ou le fondateur du Centre de formation des métiers d'art de Tahiti, Henri Bouvier, excellent dans la gravure sur nacre[82]. Ils dépeignent des scènes complexes à plusieurs personnages ou réalisent des portraits saisissants dans l'épaisseur des coquilles, qui prennent vie une fois les lampes allumées. La popularité croissante de ces lampes, dans les années 1950-1970, entraîne une production locale de masse en Polynésie, où les gravures sont réalisées rapidement selon des modèles stéréotypés. Certaines, envoyées à Nouméa et vendues localement, représentent un paysage des îles ou une vahiné, vêtue de sa jupe *more* en fibres de bourao (*Hibiscus tiliaceus*) et qui danse dans le soleil couchant. Là où elles portent d'habitude une petite mention gravée « Tahiti », celle-ci est remplacée par « Nouméa ».

Depuis cette époque, force est de constater que le marché du curios n'a guère changé. Les cases en bois ou flèches faîtières miniatures sont souvent fabriquées en Indonésie ou en Amérique du Sud. Des sculptures du Vanuatu sont à vendre partout. Même les coquillages proposés sont en général originaires des Philippines. Heureusement, certains sculpteurs locaux déposent une partie de leur production dans des boutiques, perpétuant ainsi une longue tradition. Il est à souhaiter qu'elle perdure, la Nouvelle-Calédonie ayant démontré pendant longtemps que ses artistes et artisans pouvaient produire des souvenirs originaux et variés. La diversité des objets réalisés durant cette période n'a rien à envier aux répertoires formels traditionnels d'autres archipels et il est important aujourd'hui de montrer ces productions anciennes et de les valoriser, pour que leurs formes puissent être reprises et qu'elles servent à de nouvelles créations.

CONCLUSION

Cette courte étude montre la diversité de l'industrie du souvenir de voyage en Nouvelle-Calédonie au cours des deux derniers siècles. Bien entendu, il y aurait à compléter de nombreux aspects : comment parler des souvenirs de voyage sans aborder la photographie, alors même que les premières boutiques de curios sont justement celles de photographes, dans cette Océanie du tournant du XX[e] siècle ? Comment ne pas parler de la carte postale, ce souvenir qui est fait pour faire rêver les autres ?
C'est tout simplement affaire de disproportion. Entre les études portant sur les photographes anciens ou les ouvrages compilant photographies ou cartes postales anciennes (O'Reilly 1973, O'Reilly 1978, Brou et al. 1979, Kakou 1998, Valette et Valette 2005, etc.), ainsi que la riche iconographie présente grâce à la photographie dans les livres d'histoire, ce médium est surreprésenté dans les travaux sur la Nouvelle-Calédonie d'autrefois.

En revanche, peu d'ouvrages ou d'articles traitent spécifiquement de la production de souvenirs sur un autre support que le papier. Plus volumineux, moins pratiques, offrant moins de renseignements immédiats, il faut les décrypter, constituer des séries, les comparer pour qu'ils révèlent leur intérêt. De plus, ils sont souvent absents des collections locales, attendu qu'ils étaient voués à quitter le pays dans les valises des autres. Leur rareté en Nouvelle-Calédonie, leur éparpillement à l'étranger, leur manque d'ancienneté n'ont pas facilité leur collecte ni leur analyse. Pourtant, ils s'avèrent des témoins touchants, tantôt réussis, tantôt kitsch, des efforts consentis pour plaire à l'autre. Enfin, en concentrant le charme du pays en un objet, ils illustrent cette fierté locale assumée tentant de s'exporter.

Louis Lagarde

Notes

[54] Adrianne Kaeppler (1978) et Sylviane Jacquemin (1991, 1994) ont abondamment travaillé, respectivement, sur le devenir des collectes dues aux expéditions de Cook et de d'Entrecasteaux. Pour une publication récente, voir Thomas *et al.*, 2016.
[55] Par exemple, le naturaliste allemand Johann Forster, qui accompagne James Cook dans son deuxième voyage (1772-1775), conserve une collection personnelle qui est dispersée à sa mort, en 1798 (Kaeppler 1978 : 45).
[56] Ainsi, l'Auvergnat Guillaume Douarre, premier vicaire apostolique de la Nouvelle-Calédonie, cède quelques objets kanak au musée de Clermont-Ferrand, sa ville natale (Boulay 1990b, Goy 2009).
[57] Fritz Sarasin laisse derrière lui une somme inégalée sur le monde kanak, divisée en trois parties : une anthropologie physique et une ethnographie (1929), ainsi qu'un volume de souvenirs de voyage (1917), le tout très documenté et richement illustré. Le musée de Bâle devient également, grâce à cette mission, un des principaux lieux de conservation de l'art kanak et une de ses meilleures vitrines.
[58] Jules Patouillet témoigne des tractations pour obtenir des bracelets en cône ou des colliers en perles de jade dans son ouvrage *Trois ans en Nouvelle-Calédonie* (1873).
[59] *« Je fais ici une collection d'armes et d'ustensiles océaniens comme comparaison pour le préhistorique […]* », lettre du directeur du Muséum d'histoire naturelle au père Lambert, 1872, citée dans Angleviel 2003 : 116. On notera aussi la gravure (reproduite dans Boulay 2001 : 74) où les massues kanak sont associées aux vestiges préhistoriques européens.
[60] Le cas d'Yves Mauger, commis de la Direction de l'Intérieur, nous est bien connu. En 1878, résidant quelque temps chez l'hôtelier Georges Wright à Houaïlou avant son retour en France sur le *Pey Berland*, il achète de nombreux objets dont des armes, parures, tapas, jupes auprès des habitants de la région et en a documenté les prix d'acquisition (Viel 1974 : 238-240).
[61] On retrouve ainsi plusieurs fois les mêmes objets portés par des individus différents. À titre d'exemple, un *tidi* très original, peu haut et orné d'olives, est porté sur plusieurs photographies d'Allan Hughan : voir ainsi Filippi et Bladinières (dir.) 1999, t. 2 : 50 et O'Reilly 1978, photographie n° 57.
[62] Une belle photographie de W. Dufty (vers 1880) montre des armes kanak en nombre important, cf. Kakou 1998 : 106.
[63] Il s'agit de l'actuelle rue du Général-Mangin (Faure-Bourdoncle et Kling 1988 : 19).
[64] Il ne faut pas confondre ces massues tardives avec les massues de danse manipulées par les femmes dans les pilous, qui sont traditionnellement en bois léger mais de formes atypiques aisément reconnaissables (Sarasin 2013 : 205, pl. 61).
[65] À ce sujet, voir O'Reilly 1970 : 35, Cazaumayou 2007 : 197-201, Derlon et Jeudy-Ballini 2008 : 124-129.
[66] Si nous cherchons ici à revaloriser certains objets tardifs, cet avis n'est pas partagé par tous. Par exemple, Jean Guiart a écrit : « *On ne saurait qualifier d'art le fruit d'une imagination créatrice recherchant en priorité ce qui pourrait plaire aux touristes européens.* » (Guiart 2003 : 33).
[67] On se sert plus volontiers de la chronologie pour classer les objets ethnographiques en termes de qualité : les massues en bois dur très sombre, à patine brillante, sont qualifiées de « XIX[e] siècle », les massues en bois plus léger, moins patinées, sont plutôt classées « XX[e] siècle ». Si le procédé est communément admis parmi les experts, il n'en reste pas moins douteux scientifiquement : rien n'empêche, a priori, l'utilisation sporadique d'un bois léger à date ancienne, qui de plus se patine moins vite qu'un bois dur, ce qui rend inepte l'adéquation patine + bois dur = plus ancien.
[68] Les bambous endémiques de l'archipel sont les *Greslania*, à faible diamètre. Le seul utilisable est probablement *Greslania rivularis*, dont le tronc peut mesurer jusqu'à 1,5 cm de diamètre (Dransfield 2002 : 1-8).
[69] Fonds d'art contemporain kanak et océanien, dont la composition a commencé dès les expositions « Ko I Nêva » (Collectif 1992).
[70] « La Patience victorieuse de l'Exil ».
[71] Il n'existe pas, à ma connaissance, de mention de pilou dansé autour d'un objet en bois fiché dans le sol, qu'il s'agisse d'une ancienne flèche faîtière (souvent plantée à l'écart des lieux de vie et marquant un tabou), d'une planche à divination, d'une statue à planter ou d'une perche sculptée (ces dernières étaient fichées devant les cases de chefferie pour séparer l'espace et organiser la répartition des dons lors des cérémonies coutumières). Voir à ce sujet Sarasin 2009 [1929] : 133-134, 149, Leenhardt 1932 : 256 (note 2), Leenhardt 1947 : 184-185, Boulay 1985 : 184-185, Kasarhérou et Boulay 2013 : 123).
[72] La confusion entre Nouvelles-Hébrides et Nouvelle-Calédonie était autrefois fréquente sur les photographies et cartes postales. Ainsi, les scènes montrant des personnages autour des tambours plantés vanuatais ne sont pas rares dans l'iconographie et pourraient être une source de l'inspiration des condamnés.
[73] Victor Segalen parle ainsi de la visite obligatoire du bagne, une des rares attractions de Nouméa en 1903 (Segalen 1954 : 178).
[74] La loi du 2 août 1931 désaffecte la Nouvelle-Calédonie en tant que lieu d'exécution des travaux forcés et en tant que colonie pénitentiaire, clôturant définitivement un chapitre ouvert en 1854 (Barbançon 2003 : 383).
[75] Le gaïac véritable est un petit arbre au bois imputrescible originaire de la Caraïbe (*Guaiacum officinale*). Abondamment utilisé autrefois pour la fabrication de pieds de meubles, de mortiers ou de boules lyonnaises, il est aujourd'hui rare et protégé. Il est très différent du faux gaïac calédonien, qui est, lui, un proche parent du *mulga* australien (*Acacia aneura*) et du *koa* hawaïen (*Acacia koa*).
[76] L'expression est de Victor Weiss lui-même (Daly 1988 : 83).
[77] Notamment le trophée de la Coupe de Calédonie de football (Guiart 1953 : pl. 24).
[78] Fervents catholiques, les Weiss offrent certaines de leurs pièces à la congrégation qui les revend à Paris pour financer des actions missionnaires dans les années 1950.
[79] On citera par exemple un *Christ-roi protégeant la Nouvelle-Calédonie*, coll. particulière, Nouméa.
[80] Ces artistes reconnus ont eux-mêmes ensuite enseigné la sculpture, ce qui accorde encore plus d'importance à l'héritage de Victor et Charley Weiss dans le renouveau de la sculpture kanak engagé depuis maintenant une quarantaine d'années.
[81] Pour de remarquables études d'archéologie contemporaine sur le style Tiki, voir Kirsten 2000 et Kirsten 2014.
[82] Peter Heymann (1908-1982) a commencé à graver des nacres pour les soldats américains. Son activité se situe entre 1942 et 1955 (Heymann 2002 [1966]). Henri Bouvier (1912-2005), ancien élève de l'école Boulle, était un artiste complet : on connaît de lui de très fidèles reproductions d'objets anciens réalisées à la demande de Charles Van den Broek (Guiart 2013 : 343) pour le Musée de Tahiti et des Îles, des tableaux sur velours et des nacres gravées signées H.B., de grande qualité (Harrington 1956).

LES CALÉDONIENS

EN VACANCES



Plage 1000, *janvier 1983, coll. archives des* Nouvelles calédoniennes

Chapitre 06

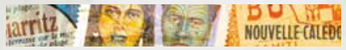
LES TOURISTES LOCAUX



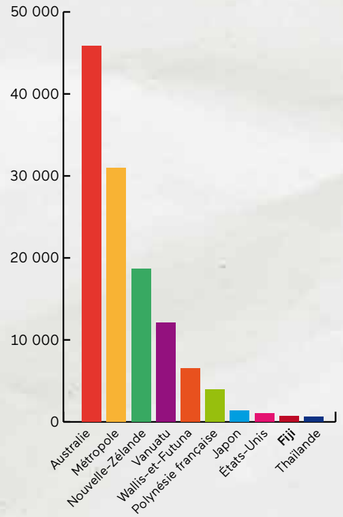


Touristes dans le Nord d'Ouéa, *coll. Jean-Christophe Gay*

LES RÉSIDENTS NÉO-CALÉDONIENS peuvent être aussi des touristes, à la fois en Nouvelle-Calédonie et à l'extérieur, eu égard au pouvoir d'achat élevé d'une partie non négligeable de la population. Il est plus facile de mesurer les voyages effectués par les Néo-Calédoniens hors de chez eux, puisqu'ils sont enregistrés à l'aéroport de La Tontouta. En 2015, on a dénombré 127 350 voyages effectués par les Néo-Calédoniens hors de leur territoire, soit 12 % de plus que le nombre de séjours de touristes internationaux. Les dépenses des résidents hors de la Nouvelle-Calédonie sont supérieures aux dépenses des touristes internationaux sur le Caillou, un déficit qui a atteint en 2011 1,9 milliard de F CFP.



Classement des dix principales destinations des Néo-Calédoniens en 2015



Source : Isee

Après avoir été, au début des années 2010, la principale destination des Néo-Calédoniens, la Métropole a repris sa place de deuxième derrière l'Australie, depuis que les critères d'attribution à la continuité territoriale sont devenus plus restrictifs à partir de 2011. Il faut savoir qu'en 2010, un Néo-Calédonien sur trois percevait des aides pour son voyage en Métropole, contre un sur dix en 2012 !

L'Australie et la Nouvelle-Zélande représentent la moitié des voyages à l'extérieur des résidents. Ces destinations de vacances très prisées attirent surtout durant l'été austral (janvier-février). La Métropole (24 %) et Wallis-et-Futuna (5 %) n'ont pas le même statut dans ce classement et ne sont pas forcément des destinations de vacances : on se rend fréquemment dans la première pour son travail ou en formation ; ce sont essentiellement les Wallisiens et Futuniens installés en Nouvelle-Calédonie qui effectuent un déplacement dans la seconde. Les Néo-Calédoniens partent relativement longtemps. Pour les seuls mois de janvier et février 2016, un tiers d'entre eux est parti plus de 30 jours et deux tiers environ 15 jours.

PARTIR DÉCOUVRIR UN AILLEURS : UNE INITIATIVE DU GOUVERNEMENT

DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE EN 1950



HISTOIRE DES LAURÉATS ET DU MAGICIEN VOYAGENCE

Tous les ans le Territoire offre un voyage récompense aux lauréats des examens scolaires. Mais par suite de l'arrêt des relations commerciales entre la Nouvelle-Calédonie et l'Australie, les jeunes gros studieux se voyaient privés de la récompense de leurs efforts.

Les Etudiants Calédoniens en vacances :

Les échanges scolaires ont permis à quelques étudiants Calédoniens de visiter l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Les photos ci-dessus nous les montrent au Muséum de Sydney devant une maquette du Spoutnik et un kangourou géant. Une nouveauté pour eux : la télévision. Photo ci-contre : La caravane scolaire en Nouvelle-Zélande visite le Musée d'Auckland et s'intéresse à un spécimen de l'art maori.

Coll. Sud Pacific, *1960*

Coll. Sud Pacific, *1958*

PENDANT longtemps, quand les voyages étaient longs et chers et les communications avec l'extérieur rares et difficiles, voyager au-delà du lagon représentait une possibilité qui n'était offerte qu'à quelques familles aisées.

Aussi, afin d'inciter les jeunes Calédoniens à s'expatrier pour effectuer des études à l'extérieur du Caillou, les instances de la Nouvelle-Calédonie décident, dans les années 1950, d'offrir aux lauréats de différents diplômes du secondaire un séjour de deux semaines en Australie, sous la conduite d'un professeur d'anglais comme Jacques Laplagne, Bernard Robert ou Bernard Mennesson. Pour nombre de jeunes collégiens et lycéens, la perspective de cette première incursion dans « un grand pays » relève du rêve. *« J'ai passé le brevet élémentaire puis le baccalauréat dans l'espoir d'être première, espoir comblé, et j'ai ainsi pu bénéficier de deux voyages en Australie »*, se souvient Christiane Terrier. Le but est, naturellement, d'encourager les étudiants, mais également d'ouvrir l'esprit des jeunes Calédoniens à de nouveaux horizons et à de nouvelles cultures. Ces prestigieuses récompenses sont octroyées dès le début des années 1950, et ce, jusqu'au milieu des années 1970.

Le Territoire finance alors le billet d'avion et les quinze jours de séjour. Chaque année, les groupes étaient composés d'une quinzaine d'élèves. *« Nous sommes partis en hydravion, accompagnés par notre professeur d'anglais du lycée Lapérouse, Jacky Laplagne,* se rappelle Claude Dequen qui bénéficia de cette initiative en 1952. *Nous avions consciencieusement emporté nos bas, gants et chapeau… mais nous découvrîmes une tout autre mode en Australie. Nous étions logés à l'Armée du Salut, ce n'était pas le grand standing, mais nous étions jeunes. Chaque jour, nous avions une visite de programmée. C'est ainsi que nous vîmes pour la première fois un poste de télévision au musée des techniques. Nous avons aussi découvert des studios de cinéma. Que de nouveautés et de beaux souvenirs !* »



La multiplication des liaisons avec l'extérieur, associée à la nécessité de réaliser des économies en raison de la récession qui suit le boom du nickel, met un terme à cette expérience. Pour autant, l'apprentissage des langues et la découverte des cultures étrangères, dans le cadre d'études secondaires et supérieures, continueront à être encouragés par les collectivités. Aujourd'hui, les subventions proviennent du gouvernement, des provinces ou de la municipalité de Nouméa. Ces dernières années, plus de mille jeunes, accompagnés par leurs professeurs, se sont ainsi rendus en Australie, en Nouvelle-Zélande, au Japon, au Vanuatu, à Fidji et même jusqu'au Chili.



L'AUSTRALIE, LA DESTINATION FAVORITE

DES NÉO-CALÉDONIENS





Sur la Gold Coast, *coll. Jean-Christophe Gay*



Coll. Yves Jacquier

AVEC 45 887 RETOURS (cf. supra), c'est 36 % des résidents en Nouvelle-Calédonie qui ont déclaré rentrer d'Australie à leur descente d'avion. Sydney et la Gold Coast constituent les destinations phares des Néo-Calédoniens auxquelles il faut rajouter Melbourne, qui est directement reliée à Nouméa depuis juin 2014. Le shopping est un des grands ressorts de ce flux, avec la découverte et le repos, les Néo-Calédoniens appréciant particulièrement les centres commerciaux et les parcs d'attractions de Surfers Paradise ou de Brisbane.



Comme précisé dans la brochure, nos petits Calédoniens posent pour la photo, *1965, coll. Yves Jacquier*



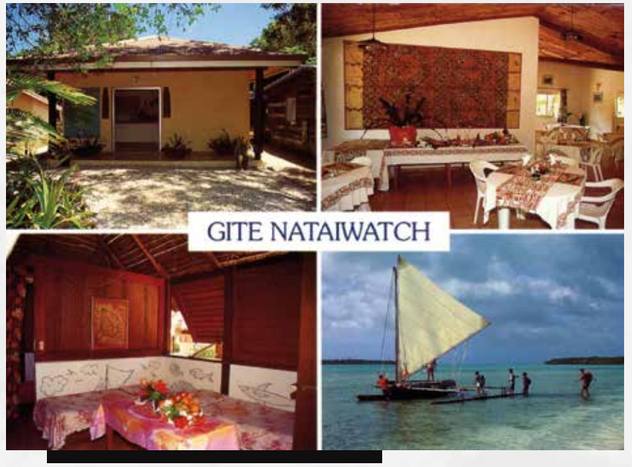
Au mall, le paradis commercial des Néo-Calédoniens en Australie, *coll. Yves Jacquier*

MES PREMIÈRES VACANCES HORS DU CAILLOU, MAI 1966

« Je venais de terminer mon service militaire, en avril 1966, quand ma mère me proposa d'aller en Nouvelle-Zélande chez un de ses étudiants. C'était la première fois que je quittais le territoire.
Nous avons eu, mon cousin et moi, un accueil chaleureux par les jeunes universitaires qui parlaient un peu français. Durant un mois, la vie s'organisa autour de nous. Mais qu'est-ce qu'il faisait froid !
On nous a fait découvrir Auckland, le front de mer, l'immense musée entouré de son domaine. Bien évidemment, nous avons découvert le shopping ; les centres commerciaux entourés de galeries marchandes, cela existait à peine en Nouvelle-Calédonie…
Depuis, j'en ai fait mon deuxième pays de cœur. J'y suis retourné seize fois ! » Félix Vautrin

VACANCES DES CALÉDONIENS

EN BROUSSE ET AUX ÎLES



***Le gîte* Nataïwatch,** *1994, coll. MDVN*



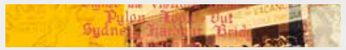
Guillaume Kouathe et son épouse, *1994, coll. Guillaume Kouathe*

IGNORÉE ET MAL CONNUE, la demande intérieure pour la brousse et les îles est loin d'être négligeable puisque les résidents de la Nouvelle-Calédonie sont les principaux clients de leurs structures d'hébergement, tout en étant des prescripteurs pour les amis ou la famille leur rendant visite. Un sondage de 2006 de TNS, commandé par la province Sud et intitulé *Étude sur les attentes des résidents néo-calédoniens en matière touristique en Nouvelle-Calédonie*, permet d'avoir quelques idées un peu plus précises sur le sujet à partir d'une enquête sur un échantillon représentatif de 1 000 personnes du Grand Nouméa. Il apparaît qu'au cours d'une année, plus des deux tiers de cette population se déplacent en brousse ou dans les îles pour y passer un week-end ou des vacances.



***Au gîte* Nataïwatch,** *2016, coll. Guillaume Kouathe*

La population d'origine européenne (Néo-Calédoniens et Métropolitains) représente la moitié des personnes s'y rendant. Les Kanak ne représentent qu'un quart d'entre elles. Ce sont surtout les Européens nés hors du territoire qui se déplacent le plus hors du Grand Nouméa. De surcroît, leur mobilité est plus forte que celle des Néo-Calédoniens : ils sont deux tiers à partir contre un tiers pour ces derniers. Il apparaît que moins des 2/5 des touristes en brousse et dans les îles utilisent des structures payantes, la majorité optant pour l'accueil dans la famille, chez des amis ou le camping sauvage. Les Européens sont les plus grands utilisateurs des structures payantes. À l'opposé, les Océaniens en sont les plus faibles utilisateurs.



« Nous avons développé le gîte par étapes. Vers 1980, nous construisons quatre bungalows et un restaurant grâce aux subventions de la FADIL et du génie rural. En 1986, la salle de restaurant est détruite par un incendie ; nous la reconstruisons en agrandissant le gîte avec quatre bungalows doubles permettant de recevoir seize personnes au lieu de huit. Nous proposons également des promenades à cheval, en pirogue et des pique-niques sur les îlots. En 1995, nous aménageons un espace pour le camping. C'est à cette date que d'une structure familiale nous passons à un système plus professionnel en embauchant du personnel. Actuellement, nous sommes dix-huit personnes pour le faire fonctionner. Si dans les années 1980-1990, nous avions une clientèle internationale, principalement attirée par les clubs de plongée, aujourd'hui nos visiteurs sont majoritairement locaux, venant de Nouméa, de la Grande Terre ou des îles Loyauté. Mais l'affluence est constante, voire importante, puisqu'à certaines époques il faut retenir trois mois à l'avance. »
Guillaume Kouathe, propriétaire du gîte *Nataïwatch*

DU BATEAU À LA PROPRIÉTÉ DE BROUSSE :

DES ESPACES D'ÉVASION



Le port de Pandop, Koumac, *coll. Jean-Christophe Gay*



Port-Ouenghi, Boulouparis, *coll. Jean-Christophe Gay*

RÉSIDANT POUR QUELQUES ANNÉES seulement en Nouvelle-Calédonie, les « expatriés » fréquentent tous les types d'hébergement et constituent la principale clientèle des gîtes et campings lors de leurs vacances ou des fins de semaine, prolongées ou pas. L'hébergement payant en brousse et dans les îles repose donc principalement sur eux, puisqu'ils représentent 56 % de la clientèle intérieure contre 18 % pour les Néo-Calédoniens et 8 % pour les Kanak.



Case Taanlô, résidence secondaire, Poum,
coll. Jean-Christophe Gay

Les Néo-Calédoniens, connaissant le pays, sont moins séduits par un tourisme de découverte. En outre, disposant de résidences secondaires, de bateaux ou ayant des amis ou parents en brousse, ils sont très minoritaires dans la clientèle de la parahôtellerie, sauf lorsque la chasse est proposée. Ils ont développé une culture vacancière spécifique, reposant à l'origine sur la résidence secondaire rudimentaire, le coup de chasse et le coup de pêche, comme à Boulouparis où les Nouméens ont très tôt aménagé des campements, des cabanons de bord de mer jouissant d'un statut juridique incertain, à Bouraké, à Pointe-Noire et sur les îlots Puen, Ducos, Tétard, Daussy, Ducos, etc. Aujourd'hui, la fréquentation de fin de semaine s'est envolée avec la création d'un lotissement de standing, doté d'une marina, à Port-Ouenghi.

À partir de Nouméa et jusqu'au col des Citrons, à Poya, se diffusent les résidences secondaires, notamment à Farino. Côté kanak, on ne peut que constater que nombre d'habitations en tribus fonctionnent comme des résidences secondaires, réoccupées en fin de semaine ou pendant les vacances scolaires, et ce, sur l'ensemble de la Grande Terre ainsi que dans les îles les plus reculées. Dans cette appropriation du tourisme, il ne faut pas oublier le rôle d'apprentissage des activités de plein air et de la villégiature qu'ont joué le scoutisme et les premières colonies de vacances de la FOL et de la SLN.





Bungalows de l'hôtel de Touho, *1962, coll.* Sud Pacific

« En 1964, j'ai pris la gestion de l'hôtel de mon beau-père, Antonin Delathière. Les Nouméens étaient nombreux à y venir malgré les bacs. Je leur proposais des sorties de pêche au gros et la chasse au cerf. L'hôtel recevait également des Néo-Zélandais et des Australiens qui bénéficiaient, par les agences, d'un package de deux jours à Nouméa et deux jours en brousse. Pour les Anglo-Saxons, nous organisions des cueillettes de framboises en tribu, appelées "promenades dans la jungle"... Dans les années 1970, les touristes anglo-saxons atterrissaient à Houaïlou dans des Piper (8 places), puis à Poindimié. J'ai donc construit une piste de 600 mètres. Dix nouveaux bungalows avec douches ont alors été ouverts ainsi qu'un camping pour sept toiles de tente ; mais la plupart des gens dormaient dans leur voiture. L'hôtel disposait aussi de deux pompes à essence de la Mobil et de sa propre boulangerie.
L'établissement (resto/hôtel/camping) était géré par quatre membres de la famille et six à huit employés. Le restaurant proposait quatre-vingts couverts, mais, lors des week-ends de Pâques, nous recevions entre 200 et 300 clients, servis en trois services. À cette époque, chacun attendait son tour dans la bonne humeur...
Touho a été dévasté par un cyclone en 1975. J'ai reconstruit l'hôtel à l'identique. En 1977, je l'ai confié en gérance à Mme Ponikum qui travaillait avec nous depuis de nombreuses années. Mais, en 1985, un incendie dévasta le restaurant ; l'établissement ferma alors ses portes. En 1992, l'État racheta le terrain et les dix bungalows afin de les donner à la commune comme lieu d'habitation. L'ensemble a été démoli en 2014. » André Estieux



Coll. MDVN

Nouméa-sur-mer
riviera néo-calédonienne



Coll. MDVN



Coll. MDVN



Coll. Corail


Le Biarritz, 1953, coll. Cœcilia Brun

L'anse Vata joue un rôle central dans l'émergence du modèle « Sea, Sand and Sun » (mer, sable et soleil), une pratique du bain de mer ensoleillée et dans une eau chaude, qui apparaît à Waikiki (Hawaï) et en Floride au début du XXe siècle et qui gagne l'Europe par Juan-les-Pins à partir de 1923.
Il faut attendre la fin des années 1930, avec l'établissement appelé *Anse-Vata les Bains*, rebaptisé le *Biarritz* après la guerre, pour que cette plage devienne un lieu vraiment prisé. Le glissement de l'activité festive vers le sud de la ville se confirme après la Seconde Guerre mondiale avec la réutilisation d'infrastructures laissées par les troupes étatsuniennes, comme la transformation d'un hangar à la baie des Citrons en dancing, le *Number One*. Désormais, les loisirs balnéaires font partie du quotidien des Nouméens et orientent leurs vacances. Le camping du Ouen Toro ouvre en 1961. Il sera d'un grand secours en 1972-1973, en pleine crise du logement lors du boom du nickel.


Hobie Cat à l'anse Vata, 1990, coll. MDVN



Sur la plage de l'anse Vata, 2017, coll. Yves Jacquier

Aujourd'hui, des milliers de personnes, de toutes les communautés, fréquentent les plages chaque fin de semaine, spécialement en saison chaude. Ils y rencontrent les touristes résidant dans les nombreux établissements hôteliers du quartier. La plage de la baie des Citrons est probablement la plus à la mode. S'y côtoient ou s'y succèdent toutes les composantes de la population. Les personnes âgées s'y rendent tôt et tous les jours, tout comme certains sportifs n'hésitant pas à pratiquer leur activité physique (jogging, vélo, natation, aquagym, etc.) avant d'aller travailler. Les Océaniens ont tendance à la fréquenter à la nuit tombée, mais ils sont toutefois nombreux à côtoyer les Européens qui s'y font bronzer sur le sable.

La plage de l'anse Vata est plus ventée et plus sportive, avec ses planches à voile, et le kitesurf à la pointe Magnin. Celle du *Château Royal* ainsi que les deux plages de la Côte Blanche sont interdites, dans les textes, à la baignade en raison de la présence de la base nautique. La plage de Magenta est la plus océanienne et la plus familiale. La jeunesse kanak de Rivière-Salée s'y rend à pied. On y pique-nique, mais on y festoie beaucoup les vendredis et samedis soir. Quant à celle de Nouville, la faible profondeur de l'eau en fait une plage familiale prise d'assaut en fin de semaine, tandis qu'à l'écart, nudistes et homosexuels se lovent dans les rochers, à l'abri des regards mais pas des ragots. Il n'en demeure pas moins que beaucoup de gens vont, en saison chaude, se baigner en rivière, dans la Dumbéa ou la Coulée tout spécialement, cette dernière concurrençant les plages mondoriennes très populaires de Carcassonne ou des Piroguiers.
Aujourd'hui, la pratique balnéaire s'est étendue aux îlots proches de Nouméa, principalement l'île aux Canards et l'îlot Maître, qui sont accessibles en navette, ou encore le Ponton près de l'îlot Sainte-Marie.

« Ce qui nous amusait par-dessus tout, c'étaient les radeaux qu'il y avait à la BD (baie des Citrons) ou à l'anse Vata. On les remarque déjà sur les photos des années 1950 et ils sont toujours là, sollicités par chaque génération successive. Quand je pense à toutes les inepties que nous avons pu faire dans l'eau et sur la plage. La mode dans les années 1980 était aux peaux bronzées, aussi certains mettaient du mercurochrome dans le monoï pour avoir une peau cuivrée ou s'enduisaient d'huile de coco citronnée pour mieux cramer. Pendant ce temps-là, mes copines mélanésiennes ou métisses se mettaient à l'ombre pour avoir la peau moins sombre. Personne n'est jamais heureux de ce qu'il a ! »
Myriel Petit


Radeau à l'anse Vata,
coll. Yves Jacquier

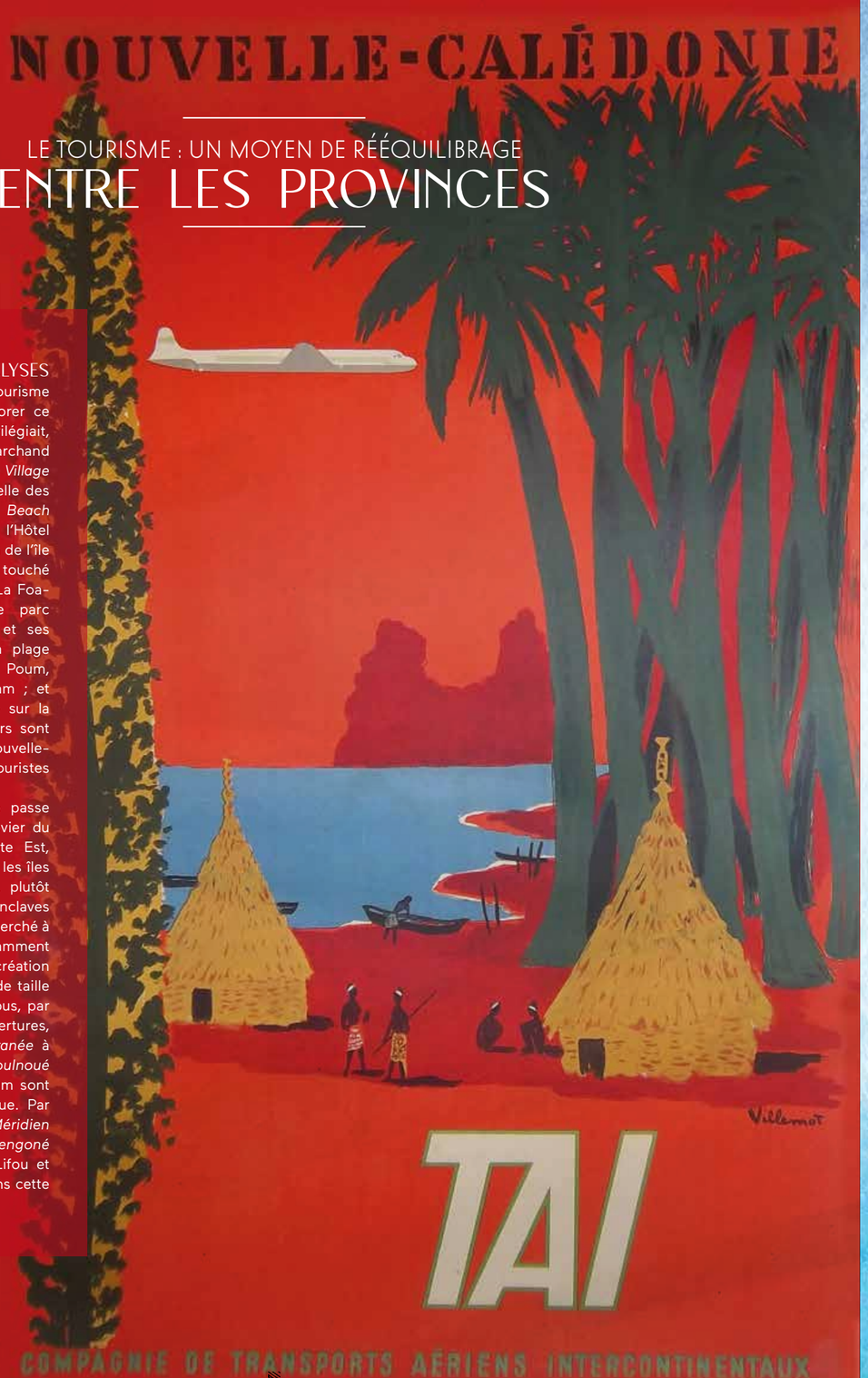

La régate des Touques, 2011, coll. Jean-Christophe Gay

LE TOURISME : UN MOYEN DE RÉÉQUILIBRAGE

ENTRE LES PROVINCES

LORS MÊME QUE LES ANALYSES se concentrent sur le tourisme international, on ne peut donc ignorer ce tourisme domestique et diffus, qui privilégiait, dans le domaine de l'hébergement marchand et dans l'ordre en 2006, le *Koulnoué Village* à Hienghène (ex-*Club Med*), la Mutuelle des fonctionnaires à Poé, le *Malabou Beach* à Poum, le *Drehu Village* à Lifou et l'Hôtel *Kodjeue* à l'île des Pins. À l'exception de l'île des Pins, le reste du pays est peu touché par le tourisme, hormis la zone de La Foa-Sarraméa-Farino-Moindou, avec le parc des Grandes Fougères, ses gîtes et ses fermes-auberges ; Bourail, avec la plage de Poé et le *Deva Resort & Spa* ; Poum, avec le secteur de Malabou-Poingam ; et le secteur de Poindimié-Hienghène sur la côte Est. Ces deux derniers secteurs sont des étapes majeures du tour de la Nouvelle-Calédonie qu'effectuent nombre de touristes métropolitains.

En province Nord, le rééquilibrage passe par le tourisme, conçu comme le levier du développement du nord de la côte Est, privée de nickel, tout comme le sont les îles Loyauté. Dans ces deux provinces, plutôt que de développer de grandes enclaves hôtelières, les pouvoirs publics ont cherché à impliquer la population locale, et notamment kanak. On a, de la sorte, favorisé la création de gîtes et la construction d'hôtels de taille moyenne en partenariat avec les tribus, par le truchement de GDPL. Les ouvertures, en 1991 et 1992, du *Club Méditerranée* à Hienghène (rebaptisé ensuite *Koulnoué Village*) et du *Malabou Beach* à Poum sont à mettre au crédit de cette politique. Par la suite, d'autres établissements (*Méridien* île des Pins, *Paradis d'Ouvéa*, *Nengoné Village* à Maré, *Oasis de Kiamu* à Lifou et *Tieti* à Poindimié) se sont inscrits dans cette stratégie de tourisme intégré.



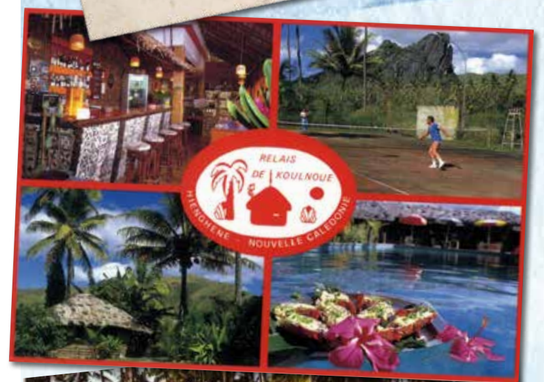
Affiche de la TAI, *coll. Pierre Grézard*

Sous le charme de Hienghène

Hienghène n'a jamais laissé indifférents les voyageurs de passage. Dans un supplément au n° 35 de l'*Océanie française* de 1917, Marius Archambault est ainsi sous son charme, évoquant sa rivière et sa baie si pittoresque avec *« ses roches fantastiques, le "Sphinx" à droite et les "Tours Notre-Dame" à gauche »*. Bien que le « Sphinx » soit devenu une « Poule », ce lieu suscite toujours autant d'intérêt.

Henri Martinet projette de construire un hôtel à Hienghène, dessiné par l'architecte Gabriel Cayrol. Il en confie la direction à Henri Fairbank de 1966 à 1984. Pendant les travaux, douze caravanes sont installées en guise de chambres, elles seront remplacées, au fur et à mesure, par des bungalows. Une piscine est inaugurée à Noël 1968. Henri Fairbank propose de multiples distractions : parachute ascensionnel, ball-trap, promenades en bateau et en avion..., et anime les soirées. L'hôtel, d'excellente réputation, attire aussi bien la clientèle locale qu'australienne. En 1984, lors des Événements, Henri Fairbank préserve le dialogue, aussi l'hôtel ferme mais n'est pas détruit ; les locaux seront réaménagés en 1992 pour un nouveau projet hôtelier.

Après les accords de Matignon et suite à la proposition de Jean-Marie Tjibaou de faire du *Relais de Koulnoué* un site pilote de développement touristique en province Nord, un projet hôtelier est relancé par le Club Méditerranée dans les anciennes structures de l'établissement. Celui-ci s'effectue en partenariat avec le GDPL tribal Madayo, constitué en 1990 et regroupant tous les clans de la tribu. Le GDPL bénéficie d'une attribution de 6,5 hectares en bordure de la zone maritime. Ouvert en 1992, l'établissement se structure autour de la SCI Koulnoué Village, qui regroupe notamment des investisseurs privés, le GDPL et la Sofinor. En 2001, la SCI prend le statut de société anonyme et le GDPL devient un membre à part entière du conseil d'administration. Comme actionnaire, il touche des dividendes sur les bénéfices réalisés. Le GDPL a mis à disposition par bail pour une durée de vingt-cinq ans une parcelle de 28 hectares environ. Au terme de cette période, l'infrastructure hôtelière appartiendra au GDPL. Actuellement, celui-ci perçoit une indemnité de bon voisinage calculée sur la base du taux de remplissage. Cinq personnes de la tribu travaillent aujourd'hui au sein de l'établissement tandis que d'autres personnes de la tribu proposent différentes prestations aux touristes (excursions, visite des lieux...).





Le Relais de Koulnoué, *coll. Max Shekleton*



Le Koulnoué Village, *coll. Internet*

À LA DÉCOUVERTE
DES CULTURES





Coll. Louis-Georges Viale

Gilbert Thong fut le directeur de Kenua, la plus petite agence maritime de Nouvelle-Calédonie, qui travaillait avec les plus importantes compagnies mondiales. Il avait eu l'idée de créer des destinations sur la côte Est, dans le Nord et dans les îles.

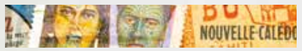
« Les dix commandements » du comportement en milieu kanak :

1. *La coutume kanak et son mode de vie, tu respecteras.*
2. *Dans une tribu, sans autorisation, tu ne pénétreras.*
3. *Nudisme ou monokini, tu ne pratiqueras.*
4. *La tête d'une autorité ne toucheras. En entrant dans une case, ton chapeau ôteras et te déchausseras.*
5. *La patience et la modération sont de règle ici, ta voix n'élèveras.*
6. *Prendre des fleurs ou des fruits sans autorisation, tu éviteras.*
7. *Pour ne pas gêner l'habitant de l'île, de photos et vidéos n'abuseras.*
8. *De pourboire ne donneras, un geste amical pour service rendu, t'autoriseras.*
9. *Ton hôte kanak ne brusqueras. Sa timidité et sa réserve respecteras.*
10. *De boîtes vides et papiers gras ne jetteras dans la nature. L'environnement, tu préserveras.*

Gilbert Thong, *Show Pacifique*, 2007, p. 115

LES « WEEK-ENDS découverte » sont une autre façon d'associer le monde kanak et la brousse au tourisme. Créés par la province Nord en 2003, ils permettent d'accueillir des touristes en leur faisant partager la vie quotidienne mélanésienne. Ces opérations mobilisent la communauté qui organise l'hébergement, la restauration et les festivités à l'intention d'un nombre limité de visiteurs (200 à 300 au maximum). Ce type d'actions est en cohérence avec la vie kanak, scandée par des événements rassemblant nombre d'invités, mais pose des difficultés lorsqu'il s'agit d'offrir dans la continuité un accueil satisfaisant. En favorisant la familiarisation des résidents à la vie kanak, cette immersion est une forme d'apprentissage suscitant fréquemment d'autres séjours en terres mélanésiennes. Pour les responsables du tourisme, ces week-ends permettent de recenser les personnes motivées et les sites intéressants pour ensuite former ceux qui veulent se lancer dans une activité pérenne.

Outil de transmission et de préservation de la culture kanak, le tourisme est aussi, sur le moyen terme, le secteur le plus à même de diversifier l'économie et de rééquilibrer le territoire. L'analyse de contrées ultramarines comme les Saintes (Guadeloupe) ou les îles Sous-le-Vent (Polynésie française) démontre tout l'intérêt d'un tourisme, ne serait-ce que diffus, dans le maintien de la population en zones périphériques et la limitation de l'exode rural, voire son arrêt.





Étape sur le GR® Nord, *coll. Jean-Pierre Vernay*

Lancé en 2013, le GR® Nord se compose de quatre étapes entre Tchamba (Poindimié) et Ouanache (Hienghène). En 2016, un cinquième tronçon a été lancé entre la tribu de Napoepa (Ponérihouen) et la tribu de Tchamba (Poindimié). À terme, le GR® Nord devrait couvrir 400 kilomètres et rejoindre le GR® NC1 de la province Sud. Ce dernier, dont l'aménagement a débuté en 2004, se compose de huit étapes, s'étirant de l'ancien village de Prony à la vallée de Dumbéa.

Dans la droite ligne de Mélanésia 2000, l'association Loisirs de pleine nature propose des sorties afin de faire découvrir la culture kanak. Ainsi, en février 1976, quatre-vingt-dix personnes participent à une sortie en tribu. Petit florilège de réactions à l'issue de celle-ci : *« Cela favorise le contact entre ethnies et c'est une occasion pour faire revivre la coutume »*, note Noël Hovereu, le plus âgé de la famille des chefs ; *« C'est une bonne opportunité d'échanges »*, remarque M. Rameaux, le directeur de la Jeunesse et des Sports, qui subventionne l'association ; *« Deux jours, c'est trop court »*, regrette Fideci Feudreux, le guide de la sortie ; *« Sportif et réussi malgré la météo »*, conclut Jean-Marie Tjibaou.

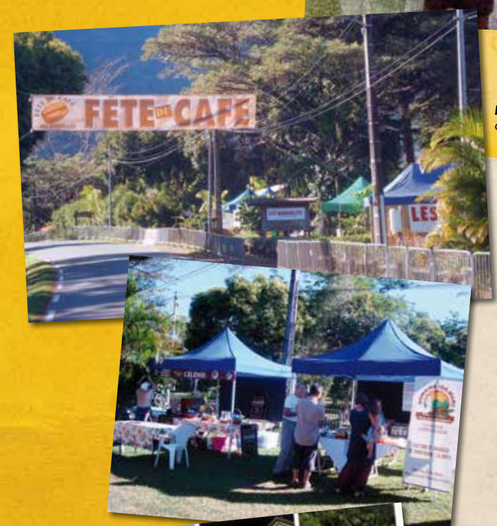
Après les accords de Matignon, avec la création des GIE Tourisme, cette démarche est poursuivie principalement en province Nord. De là résultent les « week-ends découverte » qui connaissent toujours le même succès.

Les week-ends découverte

Les « week-ends découverte » étaient chers au cœur d'Henri Maniquant, en ce qu'ils permettaient de sensibiliser les communes et les populations au développement du tourisme.



Henri Maniquant (chemise rouge) et son équipe, *coll.* Les Nouvelles calédoniennes



Fête du café, *coll. Yves Jacquier*

Fête de la mwata à Pouebo
Fête du crabe à Farino
Fête du cerf et de la crevette à Boulouparis
Fête de l'avocat à Maré
Fête du poulpe à Thio
Fête de la mandarine à Canala
Fête du walei (igname) à Ouvéa
Foire de Bourail
Fête du café à Voh
Fête de la vanille à Lifou
Fête du vivaneau à Maré
Fête du bœuf à Païta
Fête du litchi à Houaïlou



« Filiale du groupe SODIL, l'agence Loyalty Tours est spécialisée dans la vente des produits des îles Loyauté. Notre produit phare, qui fonctionne à merveille, est le forfait IBOZU dont nous partageons la marque de fabrique avec le GIE Destination Îles Loyauté (GIE DIL). Un comité organisateur dans chaque île gère la partie logistique et nous, Loyalty Tours, sommes chargés de la vente des forfaits. C'est une histoire commune entre la population et les professionnels du tourisme afin de permettre aux touristes, principalement des résidents de Nouvelle-Calédonie, de découvrir la culture des îliens. » Loyalty Tours



Groupe du BTS animation et gestion touristiques locales, *session 2013-2014, coll. Franck Coq*

Dès 1967, une section hôtelière est ouverte au lycée technique de Nouméa. Mais ce n'est qu'en 2003 qu'est mis en place un BTS tourisme au lycée Lapérouse.



« Durant ces dernières années, de nombreuses actions publiques ou privées, allant du gérant de gîte rural à l'animateur de club de plongée, ont contribué à promouvoir l'écotourisme néo-calédonien. Ainsi, les merveilles de la nature comme les cultures et les modes de vie de quelque deux cent mille Calédoniens sont mis en scène. En affirmant l'identité et les spécificités de notre destination, nous nous situons enfin et nous nous défendons face aux autres marchés concurrents des îles et États de l'Océanie intertropicale. Les cartes postales, la philatélie, les dépliants et les guides touristiques, les spots publicitaires sur le territoire comme à l'étranger, internet..., déclinent désormais les images fortes de la Nouvelle-Calédonie : terre mélanésienne et kanak, exception française francophone dans le Pacifique, melting-pot néo-calédonien, sanctuaire botanique et faunique, "île de lumière dans le plus beau lagon du monde". Autant de symboles qui peuvent permettre de séduire un plus grand nombre de touristes sur les différents marchés porteurs. »
Yves Jacquier, *Encyclopédie de la Nouvelle-Calédonie*, tome 10

Tourisme culturel

Parallèlement aux sentiers pédestres et de découverte du patrimoine botanique, se sont créés, ces vingt dernières années, de nombreux lieux de mémoire et d'histoire. Cette fièvre patrimoniale permet de découvrir la diversité des héritages de l'archipel.

© Niko Vincent, coll. VDN





Coll. Yves Jacquier

AQUARIUM DES LAGONS

L'aquarium de Nouméa, fondé en 1956 par le biologiste René Catala et son épouse, Ida Stucki, était particulièrement réputé pour ses coraux fluorescents. Devenu trop vétuste, il laisse la place à une nouvelle structure, l'Aquarium des Lagons, inauguré en août 2007. Il propose, autour de trente bacs, un voyage à travers les différents milieux aquatiques néo-calédoniens. C'est le site le plus visité tant par les touristes que par les Calédoniens, avec 120 000 visiteurs par an.
Non loin, il est possible d'embarquer pour l'île aux Canards, un site touristique prisé de Nouméa, recevant environ 30 000 visiteurs chaque année. Cette île se situe dans une aire marine protégée depuis 1989 ; un sentier sous-marin y a été aménagé afin de faire découvrir la faune et la flore aquatiques.



© Laurent Lange

MUSÉE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Créé en 2013 par la Ville de Nouméa et la province Sud, ce musée est établi dans une demi-lune construite par l'armée américaine pendant la guerre du Pacifique. Résidents, touristes métropolitains et anglo-saxons y retrouvent une histoire commune.

MUSÉE DE LA VILLE DE NOUMÉA

Le Musée de la Ville de Nouméa, installé dans l'ancienne mairie, place des Cocotiers, a été inauguré en juin 1996. Il est consacré à l'histoire coloniale.



© Shanel Tini, coll. MNC

MUSÉE DE NOUVELLE-CALÉDONIE

Le pavillon néo-calédonien de l'Exposition universelle de 1900, construit par l'architecte M. Bley et doté d'une charpente métallique conçue par Gustave Eiffel, est démonté puis transporté en Nouvelle-Calédonie en vue d'y abriter un musée-bibliothèque. Celui-ci ouvre ses portes le 1er février 1905 à Nouméa. En 1972, les collections sont transférées dans les salles d'un tout nouveau musée dessiné par l'architecte Pierre Raighasse. Ce musée, situé à proximité de la baie de la Moselle, renferme la plus belle collection d'art kanak et présente actuellement les civilisations océaniennes.



© Éric Dell'Erba, coll. MMNC

MUSÉE MARITIME DE NOUVELLE-CALÉDONIE

Le Musée maritime de Nouvelle-Calédonie est installé dans l'ancienne gare maritime, sur les quais du port de Nouméa. Inauguré en 1999, il a été créé à l'initiative de deux associations de passionnés d'archéologie sous-marine : Fortunes de mer calédoniennes et Association Salomon. Le musée présente l'histoire maritime de la Nouvelle-Calédonie ainsi que l'extraordinaire voyage de La Pérouse.



Coll. parc zoologique et forestier

PARC ZOOLOGIQUE ET FORESTIER

En 1962, la Ville de Nouméa cède trente-quatre hectares afin de créer un jardin botanique qui ouvre ses portes en 1972. Très vite, l'idée d'exposer des oiseaux d'agrément s'impose, sous l'impulsion de Raymond Teyssandier de Laubarède. Ce parc préserve également, au cœur de la ville, un noyau de forêt sèche et les principales espèces endémiques. Il est d'abord dirigé par le service des eaux et forêts, notamment en la personne de son créateur et directeur Michel Corbasson, dont il prendra le nom, avant d'être géré, à partir de 1989, par la province Sud. Le parc réunit plus de 600 animaux représentant plus de 100 espèces, essentiellement des oiseaux. Avec plus de 100 000 visiteurs annuels en moyenne, il s'inscrit comme un des lieux les plus visités de Nouvelle-Calédonie.



Coll. ATUP

MUSÉE DE PAÏTA

Gérée et animée par l'Association Témoignage d'un passé, cette villa-musée présente l'histoire des colons Paddon et témoigne de la vie quotidienne sur une propriété rurale calédonienne dans les années 1940. Elle abrite également le mannequin de Tonton Marcel, ce fameux Calédonien créé par le dessinateur Bernard Berger.

PARC PROVINCIAL DE LA RIVIÈRE BLEUE

Fondé en 1980, ce parc devient une propriété de la province Sud en 1989. Il concentre deux types de milieux typiques des paysages néo-calédoniens : le maquis minier et la forêt humide.
Il est notamment réputé pour être l'un des derniers endroits où niche le cagou, oiseau endémique et emblème de la Nouvelle-Calédonie. Une Maison du Parc y a été inaugurée en 2002, proposant une exposition permanente. Des aires y sont également aménagées pour le camping et les pique-niques, de même qu'un réseau de sentiers pédestres (dont une partie du GR® NC1) ou cyclables. Mais, que l'on soit touriste ou résident, il est une expérience à ne surtout pas manquer : la balade en canoë, un soir de pleine lune, dans la forêt noyée…



Coll. province Sud

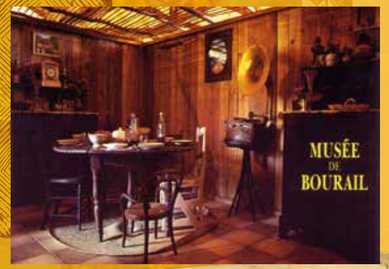




Coll. Yves Jacquier

FORT TEREMBA

Le fort Teremba est un ancien pénitencier, situé non loin de Moindou. Il a été réhabilité grâce à l'action de l'Association Marguerite et est devenu un centre d'interprétation du patrimoine pénitentiaire et militaire. Quelque cinq mille touristes le visitent chaque année, visites auxquelles s'ajoutent celles des scolaires. Tous les ans, un spectacle son et lumière y retrace des périodes de l'histoire néo-calédonienne.



Coll. MDVN

MUSÉE DE BOURAIL

Situé dans un ancien « magasin de subsistances » de l'Administration pénitentiaire, le musée de Bourail est le premier musée de brousse, ouvert dans les années 1980. Propriété de la commune, il retrace l'histoire de la ville et notamment du bagne.



Coll. Internet

ÉCOMUSÉE DU CAFÉ DE VOH

« Depuis 2011, l'ancienne maison Destoop a été brillamment rénovée en écomusée pour accueillir des expositions temporaires sur les familles pionnières dans cette industrie, les variétés du café calédonien (robusta, arabica et Leroy) ou encore sur la route du café… Des journées d'animation sont régulièrement organisées », note le guide touristique *Petit Futé*.



Coll. ASPMHNC

TIÉBAGHI, DU VILLAGE MINIER AU SITE TOURISTIQUE

En 1962, avec l'arrêt de l'exploitation du chrome, le village de Tiébaghi, à 500 mètres d'altitude sur le flanc est du dôme éponyme, est abandonné. En 1976, la société INCO reprend la mine, sans utiliser le village qui est délaissé et pillé. À l'épuisement de la mine, en 1992, la commune de Koumac devient attributaire du site. Sous l'impulsion du maire Robert Frouin, l'Association pour la sauvegarde du patrimoine minier et historique du Nord calédonien (ASPMHNC) est créée cette même année dans le dessein de réhabiliter le site et d'ouvrir le village aux visiteurs. En 2001, le site est classé au patrimoine de la province Nord. Grâce aux subventions de cette dernière, plusieurs bâtiments sont restaurés et un petit musée y est ouvert. La visite ne pouvant s'effectuer qu'avec un accompagnateur, il est indispensable de s'adresser à la mairie de Koumac pour découvrir le site. Environ 1 700 personnes l'ont visité en 2016, dont 1 100 entrées payantes et 600 dans le cadre des Journées du patrimoine.



Coll. Jean-Christophe Gay

MUSÉE DE LA MINE À THIO

Dans une demeure de style colonial, qui abritait autrefois l'ancienne direction du centre minier de Thio, sont retracés l'univers de la mine et l'histoire de la région.



Coll. C. Chauvin

CENTRE CULTUREL DE HIENGHÈNE

« Le centre culturel de Hienghène, ouvert en 1984 par Jean-Marie Tjibaou, évoque les deux grandes chefferies de Hienghène (mer et terre) et vise à promouvoir la culture kanak avec l'exposition de pièces et d'objets traditionnels (armes, poteries, vanneries, monnaie, etc.). Fermé en raison de travaux d'extension et de rénovation, il devrait ré-ouvrir prochainement. Des cases et un faré, destinés à héberger les artistes, sont également à disposition pour des concerts et des animations qui y sont régulièrement organisés. » Petit Futé

CENTRE CULTUREL TJIBAOU

En mai 1998 est inauguré le centre culturel Tjibaou, établissement public destiné à promouvoir la culture kanak. Ce complexe polyculturel est à la fois un musée d'art contemporain, une médiathèque, un centre de spectacle, un pôle de recherche et de création et un parc paysager et botanique.

© Delphine Mayeur, coll. CCT-ADCK

Les vacances longtemps privilège de la jeunesse

Quand arrive l'époque des flamboyants en fleur et des fortes chaleurs, le temps béni des vacances n'est plus très loin. Ces périodes d'oisiveté, riches en distractions et en imprévus qui laissent dans les mémoires tant de souvenirs heureux, ont longtemps été le privilège des enfants et… le souci des parents. Comment combler, en effet, ces longues journées oisives à une époque où n'existaient ni télévision ni colonies de vacances ?



Coll. SANC



Coll. MDVN

« Comme beaucoup de jeunes Calédoniens dans les années 1950-1960, nous passions la majorité de nos vacances scolaires soit sur la propriété de nos grands-parents, soit chez un oncle ou une tante. Les miens habitaient Baco et c'est là-bas que mes souvenirs de vacances sont les plus nombreux. C'était la découverte de la liberté liée à l'espace : cent soixante hectares pour courir, pêcher, chasser, se baigner. Sans confort, l'eau courante n'existait pas, pas plus que l'électricité. Grand-père captait la radio sur un poste ancien fonctionnant sur batterie de voiture. C'est sur cette propriété que j'ai découvert l'élevage et les travaux de la ferme.

En 1956, nous avons eu le privilège de visiter une grotte au pic Koné. Je n'avais jamais vu autant de chauves-souris en une fois, ni une quantité aussi importante de guano, signe qu'elles étaient réfugiées là depuis des lustres. Avant de sortir à l'air libre, nous avons écrit "1956" avec des cailloux sur le sol. »

Félix Vautrin



Félix, coll. Félix Vautrin



Coll. Harbulot



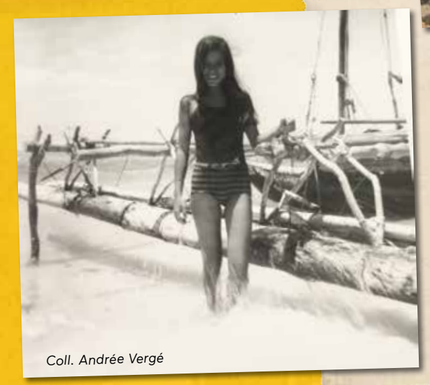
Coll. MDVN

« Les vacances étaient synonymes de liberté, bien que nous restions la majeure partie du temps à Gomen. Parfois, un adulte regroupait les enfants du village pour les emmener à la rivière. Dans la benne, personne ne bougeait malgré l'excitation d'être tous ensemble. Sinon, j'allais chez mes oncles, en tribu, où nous étions également une bande du même âge qui vaquait en toute liberté. On rentrait le soir poisseux de mandarine et d'orange dont le goût me revient comme la merveilleuse insouciance de l'enfance. Bien sûr, il nous arrivait de descendre à Nouméa, dans l'autre branche de la famille. Nous allions alors au cinéma REX, faire du shopping au Shop Center Vata, boire un sirop ou manger une glace en terrasse. En contrepartie, il fallait rester sage comme doivent l'être toutes petites filles bien élevées. Pas simple pour la broussarde que j'étais… J'aimais l'action. D'ailleurs, je ne rêvais que d'une chose : participer à Plage 1000. Mais 3 000 francs par enfant quand on est quatre dans la fratrie, cela coûtait trop cher. En grandissant, les vacances ont perdu un peu de leur magie. J'avais même un petit pincement au cœur en fin d'année scolaire, car mes copines de classe repartaient chez elles. Nous étions toutes séparées pour de longues semaines, sans grande activité. » Myriel Petit

« À la fin de l'année scolaire, nous retournions à la tribu où, pour débuter les vacances, nous étions soumis à la purge. C'était afin, selon les vieux, d'éliminer les mauvaises dispositions que la ville nous avait apportées. De bonne heure, le matin, tous les enfants du clan étaient rassemblés sur la plage, du plus jeune au plus âgé. Nous buvions alors, dans de larges feuilles, le "médicament" préparé par les "vieilles". Il était dosé en fonction de l'âge mais provoquait à tous diarrhées et vomissements. Heureusement, la mer n'était pas loin. Nous en ingurgitions toutes les heures pour permettre un nettoyage en profondeur. En fin de matinée, on nous donnait à boire de l'eau saumâtre, puis, enfin, venait le moment tant attendu de déguster un coco chauffé qui nous redonnait un peu d'énergie. Vers 16 heures, on nous servait un bouillon de poule, et, le soir, nous partagions le repas cérémoniel préparé par toutes les familles du clan.

Nos vacances se poursuivaient alors entre la plage, les jeux, mais aussi les activités domestiques et agricoles. Nos grands-mères nous enseignaient les savoir-faire traditionnels : confection de fagots, fabrication d'amorces pour la pêche, ramassage de crabes de cocotier… Entre deux, nous jouions à loup caché, nous faisions de la luge sur de grandes palmes de cocotier, chantions, dansions… Le soir, autour du feu, nous mangions les bonbons kanak, sorte de popcorn, en écoutant les histoires des aînés. Ainsi se transmettaient les histoires du clan, la mémoire des anciens. »

Henriette Falelavaki



Coll. Andrée Vergé



Coll. MDVN

En 1966, Andrée Nakagawa a les mêmes sensations de bonheur et d'aventure lorsqu'elle part camper à Vao avec les sœurs. *« Après la messe, nous organisions des jeux de piste tout autour de l'île. Le soir, nous avions des veillées où les gens de Vao venaient. Une fois, on projeta des films sur la façade de l'église. »* L'année précédente, les religieuses les avaient emmenées camper dans la vallée de la Tchamba.

Les prêtres et les pasteurs, tout comme les religieuses, furent les premiers à organiser des sorties récréatives et des camps de vacances. ***« Faute d'animateur, me voici embarquée, en janvier 1950, pour encadrer le camp des Âmes Vaillantes qui rassemblait des filles entre 13 et 15 ans sous l'égide des Sœurs de Saint-Joseph de Cluny. Nous rejoignîmes l'île des Pins où nous devions être logées dans la maison Mercier, près la gendarmerie. En guise de matelas, nous remplîmes de grands sacs d'aiguilles de pin, ce qui ne manquait pas sur l'île… Visite de l'île, des grottes, des plages, etc. C'est alors qu'au moment du retour, un petit cyclone se forma. Le*** **Mollis Pas III** ***ne put venir nous rechercher… Comme nos provisions avaient bien diminué, les gens de la tribu nous apportèrent des ignames, des taros, quelques fruits, en attendant le retour du beau temps. Que de bons souvenirs ! »***

Cœcilia Brun

Les scouts : toujours prêts pour découvrir le monde...

Ce sont principalement les mouvements scouts qui vont multiplier les camps, ces moments pleins d'aventures en pleine nature. *« Jusqu'à mes 20 ans, toutes les vacances, je partais avec les scouts »*, se souvient Corinne, aujourd'hui âgée de 55 ans. Diverses obédiences représentent le scoutisme néo-calédonien : les Scouts de France, de confession catholique, les Scouts unionistes, de confession protestante, et les Scouts laïcs.



Couverture de carnet de camp, *coll. Idoux*

Les **Scouts de France** sont implantés, en Nouvelle-Calédonie, en 1933 par le père de Mijolla, Jean et Odile Amiot, tandis que la branche féminine, les Guides, est créée la même année par Annie Lefebvre. Depuis sa création, ce mouvement propose aux jeunes, entre 7 et 18 ans, des réunions hebdomadaires, des sorties le week-end et des camps pendant les vacances scolaires, dont ceux de Val Fleury. En 1950, comme dans les années 1930, *« on faisait une sortie par mois et, une fois sur deux, elle avait lieu à Val Fleury »*, explique Raymond Mézières. Ce terrain, à Dumbéa, avait été cédé par M. et Mme Vincent pour les sorties scoutes. *« Pour s'y rendre, nous prenions le train de Nouméa jusqu'à la propriété Chabert, puis nous continuions à pied jusqu'à cette magnifique vallée »*, se souvient Robert Loudes. *« Après la guerre, les scouts ont acheté un camion Dodge aux Messageries automobiles. C'était le moyen de transport idéal pour nos sorties »*, précise Raymond Mézières.

Aujourd'hui, en Nouvelle-Calédonie, les Scouts et Guides de France sont présents au travers de plusieurs groupes actifs sur Nouméa. Le groupe Saint-Jean-Baptiste de la Vallée-des-Colons (groupe historique de ces cinquante dernières années), le groupe Notre-Dame du Vœu, rouvert en 2007, et le plus jeune, celui de la paroisse de Tina-sur-Mer, qui présente une spécificité marine depuis son ouverture en 2013. Enfin, cette année 2017 voit les jeunes de la chorale Les Pierres Vivantes intégrer le mouvement scout comme groupe à part entière.



Camp de jeannettes, *1978, coll. Isabelle Brun*



Devant le camion Dodge lors d'une sortie, *coll. privée*





Camp à Val Fleury, *2007, coll. Karl Matteï*

Portail de l'espace des Scouts unionistes *au camp de Koé, 1953, coll. Ronald Martin*



Les **Scouts unionistes**, eux, existent depuis 1916, créés sous l'impulsion du pasteur Leenhardt et d'André Surleau. Une meute de louveteaux prend aussi son essor en 1930, tandis que, l'année suivante, une section féminine est lancée par Marthe Nissole. En 1950, le mouvement des éclaireurs, dirigé par le pasteur Lacheret, comprend alors trois troupes à Nouméa : une au Vieux Temple, une à la Vallée-du-Tir et une à Nouville, avec les moniteurs indigènes. De nombreuses autres troupes sont également créées en brousse et aux îles.

Emma Meyer a été cheftaine des Éclaireuses unionistes de 1939 à 1964, puis des Éclaireuses de France en lien avec la Fédération des œuvres laïques. *« C'était une femme à poigne, mais que nous adorions toutes. Nous lui devons beaucoup ; grâce aux Éclaireuses, nous sommes sorties de chez nous »*, note Danielle Song-Ollivaud.



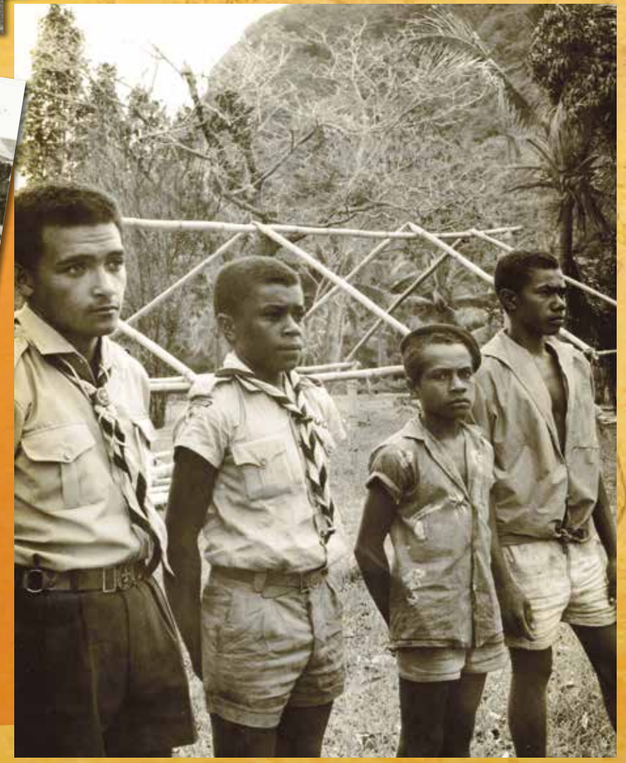


En 1953, année du centenaire de la présence française en Nouvelle-Calédonie, tous les mouvements scouts du territoire, ainsi qu'une délégation de scouts australiens, se regroupent pour camper dans la plaine de Koé.

Selon la tradition, chaque scout a un totem : *poney, élan, léopard et collier blanc. Tous sont ici rassemblés au camp de Koé, 1953, coll. Ronald Martin*



Pour les **Scouts laïcs**, regroupés sous le nom d'Éclaireuses et Éclaireurs de France, l'association est créée en juillet 1953 par Jacques Trouillot, pour les garçons, et par Emma Meyer, pour les filles. Ils font partie de la Fédération des œuvres laïques (FOL), d'ailleurs, en 1955, René Orezzoli, son directeur, devient leur chef. *« On nous emmenait camper vers la Nondoué, dans une clairière bordée par un magnifique plan d'eau,* se rappelle Jerry Fogliani. *Nous y avons fait de fameux jeux de piste, des jeux de foulard, des veillées, qui nous ont permis de développer et d'entretenir un esprit d'équipe et de camaraderie. » « Une fois par mois, nous allions camper le week-end à Dumbéa. Pendant les petites vacances, nous nous rendions plus loin. Mon meilleur souvenir demeure le camp à l'île des Pins »*, raconte Rose-May Ducoin, cheftaine dans les années 1970. Après quelques années de sommeil, une nouvelle troupe des Éclaireurs de France, les kaoris, se crée en juin 1991, présidée par Michel Monot.



Scouts de la troupe de Koumac *au camp de Houaïlou, 1964, coll. particulière*

Les voyages forment la jeunesse : des Pacific Boum aux jamborees

Mais parmi les meilleurs souvenirs figurent ceux des grands rassemblements scouts : les Pacific Boum, regroupant les différents mouvements de Nouvelle-Calédonie et des territoires français du Pacifique. En 1968, cinq cents jeunes des Nouvelles-Hébrides, de Tahiti et de tous les coins de la Nouvelle-Calédonie se retrouvent ainsi à Koé. L'opération est renouvelée en 1972 à Papeari, à Tahiti, puis en 1974 à Tukutuku, aux Nouvelles-Hébrides (Vanuatu).



Pacific Boum à Tukutuku, Nouvelles-Hébrides, *1974, coll. Sylvie Proust et Alain Mermoud*

1968



Coll. Jacquotte



Pacific Boum à Koé, *1968, coll. Georges Thomas*

1956



Délégation des Éclaireurs de France, *avec Jacques Trouillot, jamboree en Australie, 1956, coll. privée*

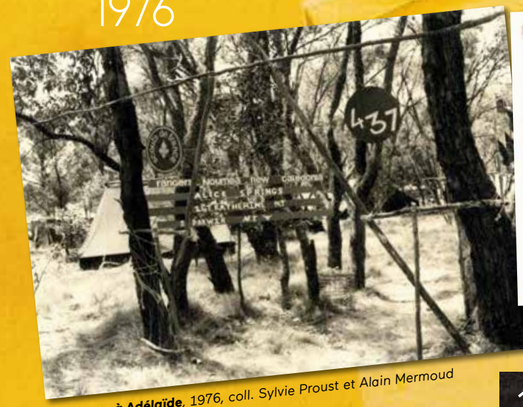
Outre les Pacific Boum, les jamborees, auxquels participent quelques privilégiés, permettent de découvrir de nombreux pays. En 1938, une délégation calédonienne, composée de scouts de France et d'éclaireurs unionistes, représente pour la première fois la France au jamboree de Bradfield. Suivront bien d'autres rencontres, en France (1947, 2011, 2012), en Australie (1956, 1976, 1988, 2001, 2010, 2013, 2016), en Nouvelle-Zélande (1978, 1984), au Chili (1999) et en Thaïlande (2006).

1938



Coll. privée

1976



Jamboree à Adélaïde, *1976, coll. Sylvie Proust et Alain Mermoud*



Retour sur le Fairstar, *1976, coll. Sylvie Proust et Alain Mermoud*

« Je viens d'avoir 15 ans. La vie a les couleurs verte et jaune des eucalyptus et des uniformes des scouts que je rejoins pour le jamboree international en Australie-Méridionale. » Yves Jacquier



1978



Jamboree à Dunedin, *1978, coll. Sylvie Proust et Alain Mermoud*

1988



Scouts de France au jamboree d'Australie, *1988, coll. Lucien Matteï*

1984



Pionniers caravelles de la Vallée-des-Colons, *1984, coll. Isabelle Brun*

2006



Scouts de France au jamboree de Thaïlande, *2006, coll. Michel Revercé*

2001



Jamboree en Australie, *2001, coll. privée*

2016



Jamboree à Sydney, *2016, coll. M. Amouret*

La gestion des vacances, une mission de la Fédération des œuvres laïques

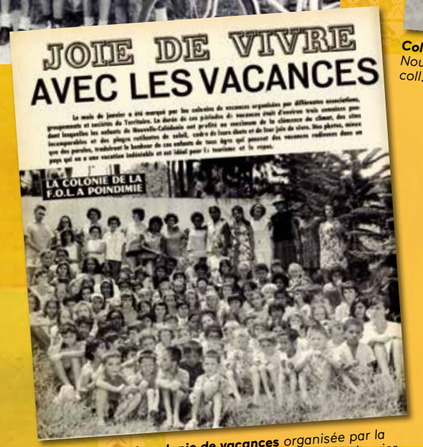


Colonie de vacances de la FOL : *groupes d'éclaireurs et d'éclaireuses partant à Houaïlou, 1965, coll.* Sud Pacific



Colonie de vacances de la FOL : *220 enfants quittent Nouméa pour rejoindre Poindimié ou Koumac, 1965, coll.* Sud Pacific

Comme dans la plupart des colonies françaises, l'éducation est un domaine confié aux missions catholiques et protestantes.
Malgré les courants de laïcité de la IIIe République, ce n'est qu'en 1934 qu'un instituteur, M. Carlier, fonde la première association laïque : le Patronage laïc Georges-Clemenceau (PLGC), qui propose des activités sportives après l'école. Vingt ans plus tard, en 1954, il crée avec deux membres de l'Éducation nationale, MM. Barrès et Orezzoli, la Fédération des œuvres de l'école publique (FOEP) de Nouvelle-Calédonie dont le siège se trouve alors au collège La Pérouse. En 1957, la FOEP devient la FOL (Fédération des œuvres laïques), soutenue par la franc-maçonnerie qui met à sa disposition un terrain à l'emplacement du temple. Ce dernier est détruit en 1963, permettant la construction d'un centre culturel. Bien que le gros œuvre soit achevé en 1965, le centre n'est inauguré qu'en 1975, lors du festival Mélanésia 2000.


JOIE DE VIVRE
AVEC LES VACANCES

Le mois de janvier a été marqué par les colonies de vacances organisées par différentes associations, groupements et syndicats du Territoire. Le destin de ces pittoresques de vacances était d'environ trois semaines pendant lesquelles les enfants de Nouvelle-Calédonie ont pu goûter aux merveilleux de la vie à la campagne, loin des plaines, mieux connaissables et des plages radieuses de soleil, coule de leurs chants et de leurs jeux de vivre. Nos photos, prises dans les parents, traduisent le bonheur de ces enfants de tous âges qui passent des vacances radieuses dans un pays qui est ce que vacation individuelle et est idéal pour [illegible] fraternité et de respect.

LA COLONIE DE LA F.O.L. A POINDIMIE

Les enfants de la colonie de vacances *organisée par la FOL dans les locaux de l'internat de Poindimié en janvier 1965, coll.* Sud Pacific

La FOL se consacre à l'éducation des jeunes et des adultes. Elle fédère alors des associations dans un idéal militant prônant la laïcité, la tolérance, la solidarité et la défense de l'école publique. Avec l'UFOVAL (Union fédérale des œuvres laïques pour les vacances, l'animation et le loisir), elle propose des colonies de vacances dès 1956, notamment à Poindimié, sous la houlettte d'Emma Meyer.



Vacanciers en Nouvelle-Zélande, *sous la houlette du Centre laïque du tourisme culturel de la FOL, dirigé par Bernard Mennesson, 1967, coll.* Sud Pacific

Le tourisme fait également partie de la diffusion de la culture coordonnée par la FOL. Aussi, en 1955, se crée le Centre laïque du tourisme culturel (CLTC) qui organise le premier voyage en Nouvelle-Zélande. D'autres suivront, au Japon et en Métropole, principalement pour les enseignants de l'école publique. Des conférences présentant différentes façons de vivre à travers le monde sont également diffusées.



Plage 1000, une aventure merveilleuse

À la fin des années 1960, des cités sont construites pour accueillir et loger la forte migration de main-d'œuvre venue pour le boom du nickel. Les quartiers se transforment en cités-dortoirs regroupant de nombreux jeunes.

Cependant, rien n'a été prévu pour les occuper : ni terrains de sport, ni lieux d'activités, ni espaces de jeux. La Direction de la Jeunesse et des Sports et le Centre territorial de la jeunesse cherchent alors à constituer un groupe de réflexion. Celui-ci se compose d'une quinzaine d'associations de mouvements de jeunesse, de quatre conseillers représentant le Territoire, MM. Frouin, Chevalier, Caba et Nekiriaï, du directeur de la Jeunesse et des Sports, M. Barillon, et d'un représentant de la CPS. René Orezzoli est le président du groupe, au nom de la FOL. Deux projets émergent : la mise en œuvre de centres de loisirs sans hébergement (CLSH) et la création d'une instance de formation pour les animateurs, l'ACAF (Association calédonienne pour l'animation et la formation). Ainsi, en 1972, une subvention de 8,5 millions est votée avec comme objectif de regrouper 1 000 enfants aux vacances de 1973 : Plage 1000, « des vraies vacances pour tous, heureux comme un poisson dans l'eau », est née. La Direction de la Jeunesse et des Sports en propose la gestion à la FOL. Un lieu est choisi sur un site municipal, à l'emplacement actuel du centre culturel Tjibaou, du lotissement et du golf.

La plage de Magenta ne recevra jamais 1 000 jeunes, mais l'engouement pour cette grande réalisation se réitère jusqu'en 1988. De plus, de nombreux sites en lien avec l'opération voient le jour dans les communes de la Grande Terre et dans les îles. Ainsi, en 1976, on compte sept centres à Nouméa, mais d'autres également à Bourail, au Mont-Dore, à Païta (Enghoué), à Houaïlou (Coula et Waraï), à Koné (Foué), à Koumac (Babouillat). À Lifou, en plus des sessions proposées pour les jeunes de l'île, deux sessions sont organisées pour 50 enfants, de 7 à 13 ans, venus de Nouméa par des bateaux de la Marine nationale et logés dans des familles d'accueil. À Maré, également, des sessions sont mises en place à l'intention des jeunes Maréens, tandis qu'un camp est installé pour 50 jeunes, de 13 à 16 ans, venus de Nouméa.

Les opérations Plage 1000 sont financées par le Territoire, la CAFAT et les communes concernées.



La maison des pêcheurs, Plage 1000, *1984, coll. Carole Leconte*



En mai 1973, l'ACAF soutient les centres de vacances et de loisirs en formant les animateurs et directeurs afin de satisfaire aux exigences de la nouvelle réglementation en la matière. Des sessions de formation sont organisées préalablement à l'ouverture des centres sur tout le territoire, pour soutenir le personnel d'encadrement des activités de la FOL mais également celui de diverses associations. Ainsi l'ACAF reçoit-elle les animateurs de l'Association calédonienne pour la formation et le développement (ACFD), structure en lien avec la Direction de l'enseignement catholique (DEC), ceux du Groupe de jeunes chrétiens (GJC), animé par le père Étienne Pitiot, ou encore ceux de l'Union calédonienne des jeunes chrétiens (UCJC), soutenue par la Fédération de l'enseignement libre protestant (FELP) et qui organise des chantiers de jeunes principalement en brousse et dans le monde mélanésien. Outre une formation à la gestion d'un centre et à la dynamique de groupe, les animateurs viennent également pour acquérir les idées clés qui sont celles de tout éducateur, axées sur la promotion de l'individu et son insertion sociale, mais également sur les notions citoyennes de respect et de partage de la libre expression.

Plage 1000, une grande famille



« J'étais assistante maternelle et nous étions réquisitionnées l'été pour animer les colonies de vacances, se souvient Henriette Falelavaki qui avait alors 18 ans. *Nous allions ainsi avec la FOL à l'internat de Ouani, à Houaïlou. Puis l'opération Plage 1000 a été lancée. Je m'y suis donc rendue sans savoir que l'équipe d'encadrement qui était en train de se constituer allait devenir une grande famille très soudée qui se retrouverait chaque année de 1973 à 1988.*

Nous n'avons jamais eu mille jeunes à la fois. Le maximum fut tout de même 740 enfants en 1976. Mais l'organisation était bien rodée et tout se passa sans problème. Chaque matin, les enfants étaient déposés dans l'école de leur quartier. Un bus les y attendait et les menait jusqu'au site. L'espace était alors divisé en fonction des âges : une partie pour les petits, dirigés par Adèle Chalier et Jo Streeter, une pour les moyens, avec Henriette Wahuzue et Abel Wadra, une pour les grands, menés par Monique Roy et Évelyne Cornaille, et, enfin, un espace pour les ados, pilotés par James Wright et Sylviane Lebour. Chaque directeur et chaque adjoint, formés par la FOL puis par l'ACAF, encadraient des animateurs, un pour dix enfants, assistés d'une aide.

Nos activités étaient organisées selon le thème de la session. Il y eut ainsi celui des pêcheurs, du cirque, des Schtroumpfs. Cette fois-là, Roger Chalier, l'homme de toutes les solutions, avait conçu pour les petits huit cabanes en forme de champignons que les enfants décorèrent. L'imagination était la règle d'or pour proposer des activités ludiques et pallier le manque de budget. Il fallait faire avec les moyens du bord. La première semaine de la session était souvent consacrée à rendre les lieux magiques et dépaysants (construction de cabanes…), la deuxième, aux activités physiques, et la dernière, à l'expression artistique afin de préparer spectacles, défilés de carnaval et autres animations qui clôturaient le centre aéré en présence des familles.

















Les journées étaient émaillées de baignades, de jeux et, à l'exception des petits, de sorties. Certains allaient monter à cheval à La Gourmette ou à L'Étrier, s'initier au golf à Dumbéa, visiter la ville. Les plus grands partaient même camper quelques jours en brousse. Toutes idées, même saugrenues, étaient bienvenues. Une année, Adèle apporta chaque semaine des animaux différents (tortues, canetons…). Quel bonheur pour les enfants de la ville !

Le midi, des plats chauds étaient livrés par la Restauration des dockers, puis, le soir, chaque enfant rejoignait le bus qui le ramenait dans son quartier. Un animateur les accompagnait tandis qu'une équipe d'encadrants nettoyait le site et faisait le point de la journée ; on ne chômait pas… Si, au début, il y avait principalement des enfants des quartiers, peu à peu, notamment après des journées portes ouvertes, il y eut des jeunes de toutes ethnies et de toutes classes sociales. Certes, les plus aisés préféraient aller chez Morini, au Kuendu Beach. Mais les frais d'inscription étaient alors différents… »

Comme bien des animateurs, Adèle Chalier a consacré pendant quinze ans ses congés annuels à l'encadrement des deux sessions de Plage 1000. *« On venait avec les enfants,* se souvient-elle, *parfois même avec les maris. Nous y étions du matin au soir. Le samedi, nous avions débriefing, chaque centre présentait son bilan de la semaine écoulée et ses projets pour celle à venir. Puis on déjeunait ensemble, jouait de la musique… Une petite équipe restait même le dimanche afin d'éviter certains actes de vandalisme, les lieux étant ouverts à tous les vents. Si nous sommes restés d'année en année, ce n'était pas pour l'argent : nous étions quasi bénévoles. Mais nous avions plaisir à nous retrouver et à créer avec les jeunes. En février, les installations étaient démontées et rangées dans de grands docks. Et, animateurs comme enfants, nous attendions avec impatience les prochaines vacances. Nous en conservons tous de merveilleux souvenirs… »*



Plage 1000, janvier 1983,
coll. archives des Nouvelles calédoniennes

Naturellement, bien d'autres associations vont proposer des camps et des centres aérés. Dans les années 1990, les maisons de quartier de la Ville de Nouméa ouvrent également des centres de loisirs de proximité pendant les petites et grandes vacances scolaires.
Ces centres aérés sont toujours d'actualité, comme le note *Le Petit Nouméen* de décembre 2016 : *« Des activités sont organisées, durant les vacances d'été et bimestrielles, par les centres de vacances et de loisirs partenaires de la Ville de Nouméa (FOL, ACAF, Villages de Magenta, Pass'port, Port Moselle Loisirs, Sport Éveil Attitude, École des sports et des loisirs, etc.).* »

Lieux de villégiature des sociétés et des administrations

De nombreuses sociétés et administrations proposent également des espaces de détente pour leurs employés et des colonies de vacances pour les enfants de ces derniers. Ainsi, dans les années 1960, la SLN propose un centre de repos à Poindimié tandis que l'armée s'installe à l'île des Pins. Georges Montagnat ouvre sa propriété néo-zélandaise à son personnel. Dans les années 1980, la région de Bourail est très courtisée avec l'ouverture de deux centres à Poé, l'un réservé au personnel de la Mutuelle des fonctionnaires, l'autre à celui de NC 1ère.





Le comité d'entreprise de la SLN propose des camps de vacances à Poindimié et à Kua, non loin de Kouakou, où la société dispose de centres de repos pour ses agents.

Colonie de vacances à Poindimié, *janvier 1965, coll.* Sud Pacific



Colonie de vacances de l'armée







Camp de l'armée au mont Koghi, *1962, coll. SAVN*



Des colonies de quinze jours sont organisées pour les enfants des militaires. Dirigées par les assistantes sociales de l'armée, elles ont lieu, dans un premier temps, au mont Koghi, puis à l'île des Pins. Dans les années 1980, la poste de l'île des Pins ne disposait que de deux lignes téléphoniques dont l'une, l'été, était entièrement réservée au centre de l'armée.



L'espace où se trouve actuellement l'Institut de gestion sociale des armées (IGESA), à l'île des Pins, avait été mis à la disposition de la mission de Saint-Louis à la fin du XIXe siècle. En 1943, le père Pochon y construisit une chapelle et aménagea un dortoir pour les postulants. Puis, Mgr Martin loua les lieux, au début des années 1960, pour les colonies de vacances de l'armée. Le 21 novembre 1973, la mission céda les cinq hectares et trente-sept ares de terrain à l'armée qui agrandit les locaux et édifia des bungalows pour accueillir les familles de militaires en villégiature. Le centre prit alors le nom de centre familial interarmées (CFI) ; les appelés en assuraient le fonctionnement. Le 25 août 1992, la structure devint un centre de l'IGESA, organisme national. Elle dispose actuellement de deux bâtiments de 48 à 50 places, principalement réservés aux colonies de vacances, et de onze bungalows pour recevoir les familles.



« Pour clôturer la session, nous avions fait la coutume, puis présenté le spectacle de fin de session : l'arrivée d'Astérix, non pas chez les Bretons, mais chez les Kuniés. Les jeunes avaient alors construit des radeaux, des tentes de légionnaires et une case mélanésienne. »
Carole Ferrando

Colonie de vacances à l'IGESA, *île des Pins, 1984, coll. C. Leconte*



2017, coll. IGESA



Conclusion

Région de Boat-Pass, *Poum, 2010, coll. Jean-Christophe Gay*

UN COIN DE PARADIS

QUI RAYONNE DANS LE MONDE

LE MOT ANGLAIS « *TRAVEL* » vient du français « travail », par le fait que tout voyage était un terrible effort, une épreuve difficile, une véritable torture au Moyen Âge. Se déplacer loin de chez soi était long, dangereux, éprouvant. Le chemin de fer, au XIXe siècle, l'avion ou l'automobile, au siècle suivant, changèrent la donne. Avant l'ouverture du canal de Suez, en 1869, on mettait plus de 100 jours pour se rendre en Nouvelle-Calédonie, au départ de Bordeaux. Malgré les escales, le voyage était une véritable épreuve, marquée par l'inconfort et l'ennui. Aujourd'hui, il ne dure plus que 23 heures, entre Paris et Nouméa, pourtant il nous paraît toujours déplaisant et encore trop long. Il y aurait beaucoup à dire sur cette permanence, peut-être due à l'impatience d'arriver à destination, pour revoir des êtres chers, découvrir des lieux nouveaux, vivre de nouvelles expériences, suspendre le train-train de l'existence… Il a fallu toute une série d'innovations technologiques et extra-technologiques pour qu'aujourd'hui, des milliards de personnes chaque année se déplacent pour leur plaisir, dans le confort et en toute sécurité.

Le dépaysement recherché, très variable suivant les individus en fonction de leur âge, de leur histoire familiale, de leur revenu, de leur compétence mobilitaire, etc., est devenu une quête généralisée. Pour certains, l'Ailleurs est proche. Pour d'autres, il est lointain. Certains ont besoin de calme, d'autres d'animation. Il y en a qui veulent s'instruire et d'autres s'amuser, se reposer ou acheter. Ce sont toutes ces pratiques que comprend le tourisme, devenu un phénomène planétaire par son hétérogénéité et sa plasticité. Qu'on le déplore ou pas, les touristes sont désormais partout, ou presque : de l'Antarctique à l'Alaska, du Sahara au désert de Gobi, des sommets alpins aux atolls du Pacifique. On en rencontre même en Corée du Nord ! Des lieux naguère impénétrables aux étrangers sont aujourd'hui visités, telles des favelas de Rio de Janeiro ou les médinas marocaines. On le dit « de masse » pour le critiquer facilement, car pour certains il est un outil d'uniformisation du monde, proposant à des « foules incultes » des « loisirs préfabriqués ». Mais s'il est indéniablement un pilier de la mondialisation, la manière dont les différentes sociétés de notre planète se le sont approprié révèle qu'il est malléable et se prête à toutes une série d'adaptations. Les Chinois ne sont pas touristes comme les Allemands, et ce n'est pas qu'une question de pouvoir d'achat !



La Nouvelle-Calédonie n'a vu arriver ses premiers touristes qu'au début du XXe siècle, en même temps que les plus nantis de ses habitants découvraient les joies des vacances. Dans un contexte colonial, marqué par l'éloignement à la Métropole, ou l'isolement, et par un territoire peu occupé, avec des lois laxistes et une mentalité de pionnier, une culture vacancière spécifique s'est mise en place, tournée vers le plein air et baignant dans une nature puissante. Campements ou cabanons de bord de mer, au statut juridique incertain, se sont précocement diffusés à partir de Nouméa ou des bourgs de la côte Ouest. Pour les enfants, les longues vacances scolaires estivales furent synonymes de vitalité et de santé, de même qu'elles permirent la transmission de savoirs entre générations, par le rôle des grands-parents et de la famille élargie. Les vacances induisent de nos jours des mouvements de grande ampleur, vers l'extérieur ou vers la brousse et les îles. Il n'y a pour s'en convaincre qu'à apprécier l'envol des prix des billets d'avion durant ces périodes. Naguère apanage presque exclusif des Européens, cette mobilité concerne également aujourd'hui une partie de la population kanak, de plus en plus urbaine, mais ses pratiques mobilitaires restent encore largement un point aveugle de la recherche.



Par son histoire, ses paysages, sa population, la Nouvelle-Calédonie a un fort potentiel touristique. Encore faut-il que la société souhaite emprunter cette voie de développement.

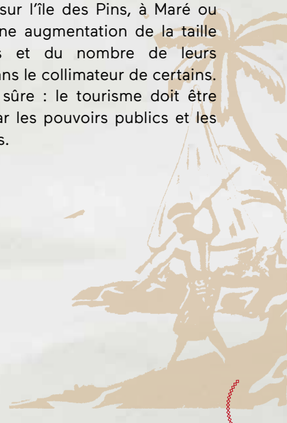
On retourne plus ou moins régulièrement en tribu pour y cultiver son champ d'ignames et accomplir ses devoirs coutumiers, mais nos connaissances manquent sur ce séjour en tribu, dont la population fait souvent plus que doubler pendant les grandes vacances ou les longues fins de semaine. La vie de la brousse et des îles aujourd'hui est largement rythmée par les vacances et cette mobilité touristique aux motivations différentes de celles des Européens, mais tout cela reste à étudier. Ce qui est sûr, c'est que l'arrivée du bateau dans les îles pour les fêtes de fin d'année a des airs de grande migration touristique.

Si les pratiques vacancières font partie du mode de vie néo-calédonien, la faiblesse du flux touristique et son caractère récent n'ont pas permis de développer une véritable culture de l'hospitalité. La relation entre visiteurs et visités dans les lieux touristiques ne va pas de soi et tous les types de tourisme ont des conséquences sur le territoire d'accueil. Croire le contraire est un leurre. Comme toutes les autres activités humaines, le tourisme a des effets positifs et des effets négatifs. Il est source d'enrichissement et de joie, mais aussi de critiques. Doit-on raisonner, comme en médecine, en se focalisant sur la balance bénéfice-risque ? Nul doute qu'il est le plus à même, sur le moyen terme, de diversifier l'économie et de rééquilibrer le territoire. En effet, trop centrée sur les transferts publics et le nickel, l'économie néo-calédonienne aurait tout à gagner à reposer sur un pilier supplémentaire.



Londres, 2016, ***publicité de Hold-on Productions,*** *coll. Tourisme Province Nord*

Par ailleurs, il est assez facile, dans une logique territoriale et communautaire, de démontrer tout l'intérêt d'un tourisme diffus dans le maintien de la population en zones périphériques et la limitation de l'exode rural, voire son arrêt, car les visiteurs ont l'infini avantage de dépenser leur argent et de créer des emplois chez d'autres, qui n'ont donc pas besoin de quitter leur terre natale pour vivre et profiter de la vie moderne. Les risques du tourisme pour le moment restent réduits en Nouvelle-Calédonie, car si elle gagne à être connue, les conditions d'un réel développement touristique ne sont pas encore réunies. Il manque une volonté tangible de comprendre le phénomène touristique, comme le prouve le fait que la dernière enquête de l'ISEE sur la dépense des touristes remonte à 2007. Dans ces conditions et sans études sérieuses et complètes, le développement spectaculaire de la croisière sur l'île des Pins, à Maré ou à Lifou, avec une augmentation de la taille des paquebots et du nombre de leurs touchers, est dans le collimateur de certains. Une chose est sûre : le tourisme doit être accompagné par les pouvoirs publics et les autorités locales.



BIBLIOGRAPHIE

AHRENS P., LAGARDE L., 2010. « Convict Art and Craft in Colonial New Caledonia », *History Compass* 8/11, p. 1243-1256.

ANGLEVIEL F., 2001. « Collectes, collectionneurs et collections néo-calédoniennes en France, 1774-1911 », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer* n° 332, p. 113-127.

ANGLEVIEL F., 2003. *Historiographie de la Nouvelle-Calédonie ou l'émergence tardive de deux écoles historiques antipodéennes*, Paris, Ed. Publibook Université, collection « Recherches », 362 p.

AUBERT DE LA RÜE E., 1935. *L'homme et les îles*, Paris, Gallimard, 194 p.

BARBANÇON L.-J., 2003. *L'archipel des forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*, Lille, Presses universitaires du Septentrion, 448 p.

BAUDOUX G., 1928. *Légendes canaques*, Paris, Ed. Rieder, 280 p.

BEALO WEDOYE J.-Y., BOULAY R., 1990. « Les cercueils », Marchal H., Boulay R., Kasarhérou E., *De jade et de nacre : patrimoine artistique kanak*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, p. 178.

BELLAMY R. R., 1933. *The Real South Seas*, Londres, Ed. John Long Limited, 253 p.

BELLAMY R. R., 1934. *Mixed Bliss in Melanesia*, Londres, Ed. John Long Limited, 286 p.

BENCE P., 2013. « La collection Hadfield du British Museum », COLLECTIF, *Héritage d'une mission. James et Emma Hadfield, îles Loyauté, 1878-1920*, Nouméa, Musée de Nouvelle-Calédonie, p. 35-44.

BENOIT P., 1933. *Océanie française*, Paris, Ed. Alpina, 150 p.

BERTRAM G., WATTERS R. F., 1985. « The MIRAB economy in South Pacific microstates », *Pacific Viewpoint*, vol. 26, p. 497-519.

BLADINIERES G., 2011. *Paul Mascart – Roland Mascart : Dans la lumière. Un autre regard sur la Nouvelle-Calédonie des années 1930*, Nouméa, ADCK, 320 p.

BOGLIOLO F., 1994. *Paroles et écritures, anthologie de la littérature néo-calédonienne*, Nouméa, Les éditions du Cagou, 264 p.

BOULAY R., 1990. *La maison kanak*, Nouméa, Parenthèses-ADCK-ORSTOM, 165 p.

BOULAY R., 1990. « Objets kanak dans les collections européennes », Marchal H., Boulay R., Kasarhérou E., *De jade et de nacre : patrimoine artistique kanak,* Paris, Réunion des Musées Nationaux, p. 208-243.

BOULAY R., 2001. *Kannibals et Vahinés. Imagerie des Mers du Sud*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 184 p.

BOULAY R., 2013. « Les bambous gravés », Kasarhérou E., Boulay R., *Kanak : l'art est une parole*, Paris, Musée du Quai Branly, p. 28-31.

BROU B., DA-ROS A., ALIBERT P., LUGUEL C., 1979. *Nouvelle-Calédonie : Images au collodion. 250 documents photographiques (1860-1930),* Nouméa, Nouvelles Éditions Calédoniennes.

BURLO CH. (de), 1989. « Islanders, Soldiers, and Tourists: The War and the Shaping of Tourism in Melanesia », White G. M. et Lindstrom L., *The Pacific Theater. Island Representations of World War II*, Honolulu, University of Hawaii Press, p. 299-325.

CARCO F., 1922. *Maman Petitdoigt*, Paris, G. Crès et Cie, 90 p.

CAZAUMAYOU S., 2007. *Objets d'Océanie. Regards sur le marché de l'art primitif en France*, Paris, L'Harmattan, 275 p.

CHANTEPLEURE G., 1935. *Escales océaniennes. Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides*, Paris, Calmann-Lévy, 214 p.

CHAUVIN C., GAY J.-CH., 2014. *Les Communes de la Nouvelle-Calédonie*, DVD-Rom, Marseille-Nouméa, IRD éditions-Congrès de la Nouvelle-Calédonie.

CHEVALIER L., 1953. « Charley Weiss, sculpteur », Guiart J., *L'art autochtone de Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, Paris, éditions des Études Mélanésiennes, p. 38-41.

CLARY PH., DAOULAS J., 1993. *Développement touristique de la Nouvelle-Calédonie. Enjeux et perspectives*. Mission tourisme auprès de M. le Délégué du gouvernement, 177 p.

COLLECTIF, 1992. *Ko I Névâ, sculpteurs et peintres kanak contemporains*, Nouméa, ADCK, 110 p.

COLLECTIF, 2013. *Héritage d'une mission. James et Emma Hadfield, îles Loyauté, 1878-1920*, Nouméa, Musée de Nouvelle-Calédonie.

CONDEVAUX A., 2011. *Performances polynésiennes : adaptations locales d'une « formule culturelle-touristique » globale en Nouvelle-Zélande et à Tonga*, thèse de doctorat, université Aix-Marseille-I.

CONNER J. R., 2009. « Airlines and Tourism in the South Pacific : 1935-1975 », Angleviel F., *Histoire de la Franconésie. Regards croisés sur le Pacifique Sud*, Paris, Les Indes savantes, vol. 2, 281 p., p. 213-220.

CORDIER-ROSSIAUD G., 1957. *Relations économiques entre Sydney et la Nouvelle-Calédonie, 1844-1866*, Paris, Société des Océanistes, 101 p.

DALY H., 1988. « Victor et Charley Weiss : le créateur et les deux initiateurs de la sculpture néo-mélanésienne en Nouvelle-Calédonie », *Bulletin de la Société d'Études Historiques de la Nouvelle-Calédonie* n° 75, Nouméa, p. 81-87.

DALY H., 1976. « Le Nouméa de ma jeunesse », *Bulletin de la Société d'Études Historiques de la Nouvelle-Calédonie* n° 27, Nouméa, p. 3-18.

DAYE P., 1930. *Beaux Jours du Pacifique*, Paris, Librairie Valois, 248 p., p. 135-140.

DERLON B., JEUDY-BALLINI M., 2008. *La passion de l'art primitif. Enquête sur les collectionneurs*, Paris, NRF-Gallimard, 322 p.

DOUGLAS N., 1996. *They Came for Savages*. 100 Years of Tourism in Melanesia, Alstonville (Australie), Southern Cross University Press, 300 p.

DRANSFIELD S., 2002. « *Greslania circinata* and *Greslania rivularis* (Poaceae-Bambusoideae) from New Caledonia », *Bamboo Science and Culture: the Journal of the American Bamboo Society* 16 (1), p. 1-8.

DUHR J., 1925. *Chez les forçats. Quelques types*, Paris, J. Ferenczi, 50 p.

EQUIPE MIT, 2005. *Tourisme 2. Lieux communs*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».

EQUIPE MIT, 2011. *Tourisme 3. La Révolution durable*, Paris, Belin, coll. « Mappemonde ».

FAESSEL S., ANGLEVIEL F., 2000. *Si Nouméa m'était contée… Anthologie*, Nouméa, Publication du GHROC n° 1, 140 p.

FAURE-BOURDONCLE M.-T., KLING G., 1988. *Les rues de Nouméa*, Nouméa, Publication de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie n° 40, 323 p.

FERRE G., 1931. *Bagnards, Colons et Canaques*, Paris, Ed. de la Nouvelle Revue Critique, 253 p.

FERRI-PISANI, 1936. *Les tourmentés du Pacifique. La France d'outre-mer livrée aux francs-maçons*, Paris, Les Éditions de France, 358 p.

FILIPPI O., BLADINIERES G., 1999. *Chroniques du pays kanak*, 4 vol., Nouméa, Planète Mémo.

FOURNEL-VERMOT J., 1974. « Les transports aériens en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie », *Cahiers ORSTOM*, Série Sciences humaines, vol. XI, n^{os} 3-4, p. 315-323.

GARENNE A., 1932. *Idylle canaque, passions et drames coloniaux*, Paris, Maurice d'Hartoy Éditeur, 244 p.

GARENNE A., 1933, réédité en 1979. *Nouméa, l'amour qui mène au bagne*, Nouméa, Éd. du Caillou, collection « Le Bagne calédonien », 274 p.

GAY J.-CH., 2009. *Les Cocotiers de la France. Tourismes en outre-mer*, Paris, Belin, coll. « Sup Tourisme ».

GAY J.-CH., 2012. « Why is Tourism Doing Poorly in Overseas France? », *Annals of Tourism Research*, vol. 39, n° 3, p. 1634-1652.

GAY J.-CH., 2014. *La Nouvelle-Calédonie, un destin peu commun*, Marseille, IRD Editions.

GOY B., 2009. « De James Cook à Maurice de Vlaminck : cent cinquante ans de collectes et de collections », Berthelier N., *L'art ancestral des Kanak*, Chartres, Musée des Beaux-Arts de Chartres, p. 10-39.

GUIART J., 1953. *L'art autochtone de Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, éditions des Études Mélanésiennes, 49 p.

GUIART J., 2006. *Variations sur les arts premiers*, Nouméa, Le Rocher à la Voile, 279 p.

GUIART J., 2013. *Bêtisier océanien : ce qu'il faut savoir de l'Océanie et dictionnaire des erreurs accumulées*, Nouméa et Papeete, Le Rocher à la Voile, 437 p.

HARRINGTON L., 1956. « Tahiti artist carves pearl shells », *Popular Mechanics*, p. 132-133.

HARRISON D., 2004. « Tourism in Pacific Islands », *The Journal of Pacific Studies*, vol. 26, n^{os} 1 et 2, p. 1-28. En ligne sur : <www.usp.ac.fj/index.php?id=8098>, consulté le 22/11/2012.

HEIMANN J., 2015. *Surfing*, Taschen, 592 p.

HEYMANN P., 2002 [1966]. « Pour un artiste à Tahiti, les vingt premières années sont les plus dures », trad. A. du Prel, *Tahiti-Pacifique*, p. 15-21.

JACQUEMIN S., 1991. *Histoire des collections océaniennes dans les musées et établissements parisiens, XVII^{e} siècle-XX^{e} siècle*, mémoire de recherche de l'École du Louvre, non publié.

JACQUEMIN S., 1994. « Des objets océaniens rescapés de l'expédition d'Entrecasteaux (1791-1794) », Paris, *Journal de la Société des Océanistes* n° 99, p. 207-208.

JOHNSON M., 1922. *Cannibal-land, Adventures with a Camera*, Boston and New York, Houghton Mifflin Company, 192 p.

JOUVE D., 2010. « Les représentations illustrées de la contrainte et du châtiment, Le bagne en Nouvelle-Calédonie (1980) », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, tome 98, p. 366-367.

KAEPPLER A., 1978. *Artificial Curiosities*, Honolulu, Bishop Museum Press, 293 p.

KAHN M., 2000. « Tahiti Intertwined: Ancestral Land, Tourist Postcard, and Nuclear Test Site », *American Anthropologist*, vol. 102, p. 7-26.

KAKOU S., 1998. *Découverte Photographique de la Nouvelle-Calédonie 1849–1900*, Arles, Actes Sud, 176 p.

KASARHEROU E., BOULAY R., 2013. *Kanak : l'art est une parole*, Paris, Musée du Quai Branly, 338 p.

KIRCH P. V., RALLU J.-L., 2007. *The Growth and Collapse of Pacific Island Societies: Archaeological and Demographic Perspectives*, Honolulu, University of Hawaii Press, 390 p.

KIRSTEN S., 2000. *The Book of Tiki: The Cult of Polynesian Pop in Fifties America*, Cologne, Taschen.

KIRSTEN S., 2014. Tiki Pop. *L'Amérique rêve son paradis polynésien*, Paris, Musée du Quai Branly/Taschen.

KNOWLES C., 2013. « Trajectoires des objets des îles Loyauté du musée national d'Écosse, collectés par le révérend Hadfield et son épouse », dans COLLECTIF, *Héritage d'une mission. James et Emma Hadfield, îles Loyauté, 1878-1920*, Nouméa, Musée de Nouvelle-Calédonie, p. 29-34.

KPMG, 2005. *Plan de développement touristique concerté de Nouvelle-Calédonie*, 127 p.

LAGARDE L., 2004. « Chefs-d'œuvre de la débrouille », *Île d'exil, Terre d'asile*, Nouméa, Musée de la Ville de Nouméa, p. 98-105.

LAUBREAUX A., 1928. *Yan-le-métis*, Paris, Albin Michel, 250 p.

LAUBREAUX A., 1930 et 1996. *Le Rocher à la Voile*, Paris et Nouméa, A. Michel et réédition Grain de Sable, 212 p.

LAUBREAUX A., 1932. *Wara*, Paris, Albin Michel, 252 p.

LAUBREAUX A., série intitulée *Après le bagne, Détective* :
- n° 344, 30/5/1935, 1 : *La Nouvelle* ;
- n° 346, 13/6/1935, 3 : *Confidences de Pel* ;
- n° 348, 27/6/1935, 4 : *Des hommes libres* ;
- n° 350, 11/7/1935, 5 : *On demande un bourreau* ;
- n° 351, 18/7/1935, 6 : *Place des Cocotiers*.

LAURIN P., 1987. *De Nouméa à Cayenne. Hier et aujourd'hui*, à compte d'auteur, Joinville, 164 p.

LEENHARDT M., 1932. *Documents néo-calédoniens*, Paris, Institut d'Ethnologie, 514 p.

LEENHARDT M., 1930. *Notes d'ethnologie néo-calédonienne*, Paris, Institut d'Ethnologie, 265 p.

LEENHARDT M., 1947. *Do Kamo, la personne et le mythe dans le monde mélanésien*, Paris, Gallimard, 261 p.

LEENHARDT M., 1952. *Gens de la Grande Terre*, Paris, Payot, 294 p.

LEENHARDT M., 1950. « L'art en Nouvelle-Calédonie », *Tropiques : Revue des Troupes Coloniales* n° 327, p. 81-88.

LEGGE C. (O'REILLY P. trad.), 1970. « Les faux de James Little dans la collection Fuller », Paris, *Journal de la Société des Océanistes* n° 27, p. 107-119.

LEFORT E.J.E., 1958. Nouvelle-Calédonie, terre de tourisme, Commission du Pacifique Sud, Nouméa, 58 p.

LE GOUPILS M., 1928. *Dans la brousse calédonienne, souvenirs d'un ancien planteur (1898-1904)*, Paris, Perrin et Cie, 304 p.

MARCHAL H., BOULAY R., KASARHEROU E., 1990. *De jade et de nacre : patrimoine artistique kanak*, Paris, Réunion des Musées Nationaux, 248 p.

MARIOTTI J., 1930. *Takata d'Aïmos*, Paris, Flammarion, 249 p.

MARIOTTI J., 1931. *Remords*, Paris, Flammarion.

MARIOTTI J., 1998. *Tout est peut-être inutile*, Nouméa, Grain de Sable/Association pour l'édition des œuvres de Jean Mariotti, Nouméa, 293 p.

MILLE P., 1933. « Littérature et colonies », article du *Temps, Océanie française*, n° 132.

MONTAIGNE J., 15 juin 1935. « Français dans le monde », *Voilà* n° 221, Paris.

MONTAIGNE J., 15 janvier 1937. « La fin du bagne », *Voilà* n° 304, Paris.

MU-LIEPMANN V., MILLEDROGUES L., 2008. *Sculpture : Arts et artisanats de Polynésie française – Des œuvres anciennes aux créations contemporaines*, Papeete, Au vent des îles, 200 p.

NETHING CH., 1930. *Dans l'ombre de Satan à la Nouvelle*, Paris, Ed. E. Figuière, 350 p.

NOROIT M., 1932. *Être colonial ou ne pas être. Niaouli... la plaie calédonienne...*, Paris, J. Peyronnet, 90 p.

NOROIT M., 1933. *De Marseille à Nouméa*, Société d'éditions maritimes, géographiques et coloniales, 179 p.

OHLEN C., 2008. « L'art traditionnel du bambou gravé kanak », dans Colombo-Dougoud R. (dir), *Bambous kanak : une passion de Marguerite Lobsinger-Dellenbach*, Genève, Infolio, p. 47-68.

OLIVAINT M., 1921. « Dans les mers du Sud. Australie. Nouvelle-Calédonie », *Bulletin de la Société d'Alger et de l'Afrique noire*, Alger, p. 92-111.

O'REILLY P., 1970. « De la notion de "faux" dans les collections d'objets océaniens », *Journal de la Société des Océanistes* n° 26, p. 33-38.

O'REILLY P., 1973. *La Nouvelle-Calédonie au temps des cartes postales*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 153 p.

O'REILLY P., 1978. *Photographies de Nouvelle-Calédonie*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 141 p.

O'REILLY P., 1983. « L'art au bagne de Nouméa », *Bulletin de la Société d'Études Historiques de la Nouvelle-Calédonie* n° 55, Nouméa, p. 3-17.

ORLIAC J. (d'), 1929. *Les Îles au parfum de santal (Nouvelle-Calédonie, Nouvelles-Hébrides)*, Paris, Ed. Baudinière, 248 p.

PATOUILLET J., 1873. *Voyage autour du monde. Trois ans en Nouvelle-Calédonie*, Paris, E. Dentu, 264 p.

PETIT-QUENCEZ B., 2016. « L'histoire du patrimoine lié au bagne en Nouvelle-Calédonie, du non-dit à l'affirmation identitaire », *revue Histoire pénitentiaire* vol. 11.
https://criminocorpus.hypotheses.org/18816#_ftnref3

PEYRE CH., RAYNOUARD Y., 1971. *Histoire et légendes du Club Méditerranée*, Paris, Le Seuil, 269 p.

PISIER G., 1985. *Kounié ou l'Île des Pins*, Nouméa, Publications de la Société des Études Historiques de la Nouvelle-Calédonie, 389 p.

SAVIGNAC R., 1934. *Dans le sillage des caravelles*, Paris, Cercle des annales coloniales, 236 p.

SCOTT R. J., 1978. "The Development of Tourism in Fiji since 1923", *Transactions and Proceedings of the Fiji Society*, vol. 12, p. 40-50.

SEGALEN V., 1954. « Deux séjours de Victor Segalen, à Nouméa, voici cinquante ans. Lettres inédites », *Journal de la Société des Océanistes* n° 10, p. 185-191.

SEGRAVE K., 2005. *Suntanning in the 20th Century America*, Jefferson (Caroline du Nord) et Londres, McFraland & Company, 209 p.

SOULA V., 2014. *Histoire littéraire de la Nouvelle-Calédonie (1853-2005)*, Karthala, 320 p.

SOULARD M., 2009. « Alain Laubreaux, la jubilation des mots », *Episodes* n° 2, Nouméa, 132 p., p. 8-13.

TEAIWA T. K., 1994. « Bikinis and Others S/Pacific N/Oceans », *The Contemporary Pacific*, vol. 6, p. 87-109.

THOMAS N., ADAMS J., LYTHBERG B., NUKU M., SALMOND A., 2016. *Artefacts of Encounter: Cook's Voyages, Colonial, Collecting and Museum Histories*, Otago, Otago University Press.

TREAT I., série intitulée *Nuages sur le Pacifique, Vu* :
- n° 390, 4/9/1935 : article 6 ;
- n° 391, 11/9/1935 : article 7 ;
- n° 392, 18/9/1935 : article 8 ;
- n° 393, 25/9/1935 : article 9 ;
- n° 394, 2/10/1935 : article 10.

US Department of Commerce, 1961. *The Future of Tourism in the Pacific*, Washington, Bureau of Foreign Commerce, 296 p.

VALETTE M.-C., VALETTE J., 2005. *Nouvelle-Calédonie : Terres lointaines*, Saint-Cyr, Alain Sutton, 128 p.

VIEL P., 1974. « Recherche et prix des "curios" de la Nouvelle-Calédonie en 1878 », *Journal de la Société des Océanistes* n° 44, p. 238-240.

ZYTNICKI C., KAZDAGHLI H., 2009. *Le Tourisme dans l'empire français, Un outil de domination coloniale ? Politiques, pratiques et imaginaires (XIXe-XXe siècles)*, Paris, Publications de la Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 444 p.

« Comment finit un bagne, Une visite à la Nouvelle », 20 septembre 1924, *L'Illustration* n° 4255.

http://www.isee.nc/economie-entreprises/entreprises-secteurs-d-activites/tourisme



Coll. Yves Jacquier

Abréviations

MDVN : Musée de la Ville de Nouméa
MNC : Musée de la Nouvelle-Calédonie
NCTPS : Nouvelle-Calédonie Tourisme Point Sud
SANC : Service des archives de la Nouvelle-Calédonie
SAVN : Service des archives et de la documentation de la Ville de Nouméa

REMERCIEMENTS

Un grand merci à toutes les personnes nommées
dans le catalogue pour leurs écrits, leurs souvenirs
et leurs documents mis à notre disposition
ainsi qu'à toutes celles et ceux qui ont répondu
aux enquêtes.

Merci également à :
Louis-José Barbançon
Lydia Bodmer
Sandrine Cadars
Christian Canel
Corinne Cazes
Corinne Cumenal
Christophe Dervieux
Jennifer Duparc
Richard Farman
Jean-Michel Foutrein
Marie-Paule Fuzivala
Jean-Max de Gaillande
Corinne Grafteaux
Nathalie Henry-Couannier
Nathalie Hars
Pascal Hebert
Sylvie Helmy
Vincent Kerriguy
Raymond Le Helley
Almudena Lorenzo
Odile Magnon
Muriel Mainguet
Sophie Moisan-Cirou
Nathalie Natiello
Thierry Perron
Anne Pitoiset
Jacklyn Riahi
Philippe Rothery
Andrea Sorin
Bertrand Soyard
Melinda Tournois
Marianne Tissandier
Valérie Vattier


HONEY
MOON
Club Med
2050


GRAND HOTEL DU PACIFIQUE
ANCIEN HOTEL DE LA GARE
NOUMEA — Nouvelle-Calédonie
LE PLUS IMPORTANT ★ LE PLUS CONFORTABLE
LE PLUS MODERNE DES HOTELS CALEDONIENS
Seul classé par le Syndicat d'Initiative
LE PILOU-PILOU
TRANSPAC
nouvelle calédonie
Pacific heart
ATLAS
Air Calédonie c'est mieux !!!
Y sont pas fous ces Calédoniens
AIR CALEDONIE
Ouvéa
Lifou
Maré
Koumac
Thio
Bourail
Poindimié
Houaïlou
Bélep
Voh
Kouaoua
Ile Ouen
CENTRE COMMERCIAL
NOUMEA
NOUVELLE-CALÉDONIE
GRAND PROJET AUSTRALIE
RANGERS CATHEDRALE
NOUMÉA - HOUAILOU
JANVIER - 25 FÉVRIER 1970
UTA va ou vous rêvez d'aller
OFFICE DU TOURISME NOUMEA
Excursions Touristiques
PLACE
1000
PLAN TOURISTIQUE
DE
NOUMÉA
(STREET MAP)
CARTE
Routière et Touristique
NOUVELLE-CALÉDONIE
Offert gracieusement par
EDITIONS B. R. G. — NOUMEA
IMPRIMERIES RÉUNIES DE NOUMÉA
NEW
CALEDONIA
LES ENQUÊTES de TOURISMETTE
MAIS NON! PAS COMME
NOUVELLE-CALÉDONIE
ISBN : 978-2-9560540-1-6
9 782956 054016