



HAL
open science

Le fret maritime dans les îles du Pacifique Sud

Louise Berenger

► **To cite this version:**

Louise Berenger. Le fret maritime dans les îles du Pacifique Sud. domain_shs.info.geop. 2008. mem_00000655

HAL Id: mem_00000655

https://memsic.ccsd.cnrs.fr/mem_00000655v1

Submitted on 10 Jun 2008

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

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

Mémoire M1 ACL

Information, communication et culture

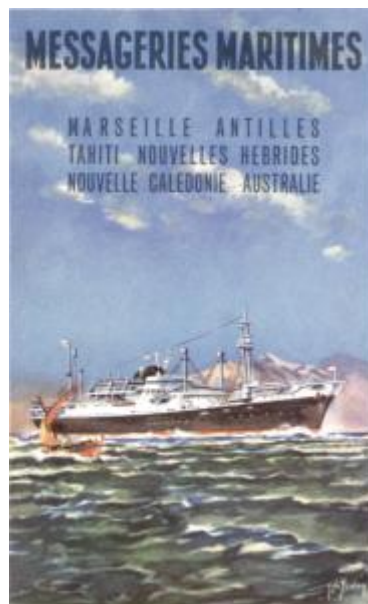
Le fret maritime dans les îles du Pacifique Sud

Directeur de recherche: Paul Rasse

Professeur des universités, en sciences de l'information et de la communication

Assesseur: Patrick Mottard

Maître de conférence



Université de Nice - *Sophia Antipolis*

Lettres, Arts et Sciences Humaines

Mai 2008

Louise Berenger

B1705852

Le fret maritime dans les îles du Pacifique Sud

Sous la direction du Professeur Paul Rasse

Remerciements:

A mon directeur de recherche le professeur Paul Rasse, pour sa supervision et ses conseils.

A mon co-asseur le professeur Patrick Mottard.

Au Docteur Robert Rabot, au Professeur Paul de Deckker, à Mr Jean Teaka, à Mr Gérard Benjamin, au Capitaine Rodney Holroyd, et à la compagnie CMA CGM pour m'avoir accordé des interviews et fait partagé leur expérience.

A ma famille pour son soutien.

Sommaire

Introduction	10
Chapitre I - Communication et échanges entre les îles du Pacifique Sud pré-colonial	13

1 Un espace géographique particulier

- A Les îles du Pacifique Sud
- B L'insularité
- C Le rapport au territoire
 - Chez les Mélanésiens
 - chez les Polynésiens

2 Un espace exploré

- A Les pirogues à la conquête du Pacifique
 - Techniques de navigation Océaniques
 - Grands flux de peuplement
 - Petits mouvements de population
- B Relations de commerce et d'échanges entre les archipels
 - Troc et alliances
 - Relations de courtoisie , «la Coutume»

Chapitre II - Des explorateurs aux commerçants: l'ouverture du Pacifique Sud au reste du monde	26
---	----

1 Quand les pirogues rencontrent les caravelles

- A Les grands explorateurs en Océanie
 - Les navires européens
 - Les expéditions du Capitaine Cook
- B La Polynésie, havre de paix des navires
- C La Mélanésie un temps délaissée

2 Quand les marins deviennent commerçants

- A Navires commerçants
 - Les baleiniers
 - Les santaliers
- B Premières exportations - le porc salé

3 Conséquences directes pour les Océaniens

- A Assimilation rapide chez les Polynésiens
- B Résistance chez les Mélanésiens - le Mythe du Cargo
- C Premiers impacts sur les populations locales

Chapitre III - Des commerçants aux colons: vers un nouvel ordre régional 41

1 Des espaces convoités

- A Rivalités entre missionnaires et chefs polynésiens pour le contrôle des flottes
- B En Polynésie, concurrences pour le monopole du fret maritime
- C L'ambition française en Océanie
 - Intérêts stratégiques et commerciaux
 - Intérêts militaires

2 Des espaces aménagés

- A Mise en place d'administrations coloniales
 - Le protectorat français en Polynésie
 - L'annexion de la Nouvelle Calédonie
- B Mise en place des réseaux maritimes

3 Des espaces exploités

- A Ressources naturelles – la Nacre
- B Cultures spéculatives: production et diffusion
 - Les oranges
 - Le coton
 - La vanille
 - L'huile de coco

4 Des espaces menacés

- A Les navires négriers du Pacifique
- B Du local au global - impact sur les populations insulaires
 - Altération des modes de vie traditionnels
 - Perte des liens interinsulaires ancestraux

1 Annexion des îles du Pacifique

A Ambitions et réalités des annexions

B Annexion à l'État, annexion à la Nation

Des EFO à la 'Polynésie Française'

Du bagne calédonien au peuplement libre de la Nouvelle

Calédonie

2 Mise en place de lignes maritimes

A Enjeux au niveau régional

Briser l'isolement en Polynésie

Assurer le développement de la Nouvelle Calédonie

Enjeux et difficultés

B Enjeux au niveau international

La bataille des pavillons

Relier Tahiti et la Nouvelle Calédonie

3 Quand le capitalisme se conjugue à l'Océanienne

A Des ressources locales à la demande mondiale

Le nickel

Le phosphate

Le coprah

B L'économie de traite dans le Pacifique Sud

4 Quand les îles dépendent de mondes aux antipodes

A Des liaisons maritimes devenues indispensables

Liaisons Interinsulaires

Liaisons Internationales

B Des territoires inadaptés au capitalisme

1 Évolution des réseaux de transport maritime

A Le Pacifique comme nouveau centre du monde -moins les îles

Des techniques améliorées

Des îles délaissées

Du Pacifique Sud à la 'zone Pacifique'

B Réseau de fret et de transport maritime dans les îles aujourd'hui

En Polynésie

En Mélanésie

2 Un espace fragmenté et dépendant

A Perte d'autonomie malgré le recul de l'isolement

B Migrations et émigration

C Dépendance au reste du monde

De leur métropole pour les territoires

Des aides internationales pour les États indépendants

3 Conséquences et réaction des populations locales

A Entre valeurs traditionnelles et monde moderne

B Tensions sociales et régionales

C Mise en place de réseaux régionaux

Forum du Pacifique Sud

Communauté du Pacifique Sud

South Pacific Bureau for Economic Cooperation

Pacific Partnership for Human Development

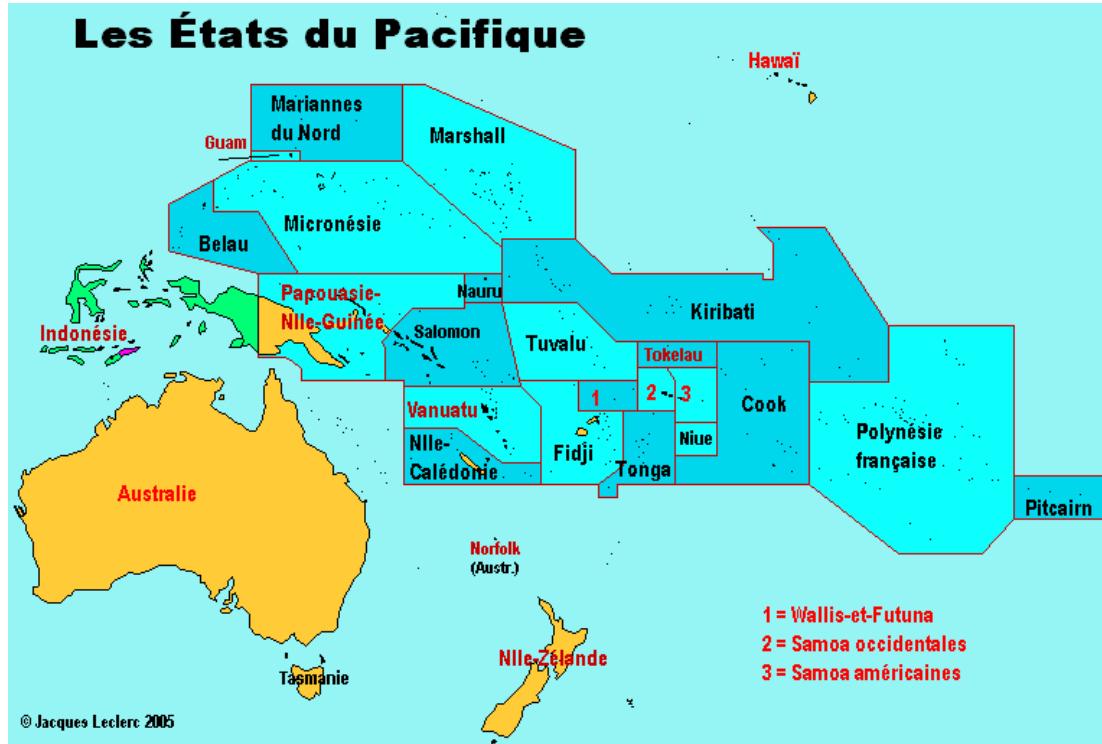
D Le retour au 'Pacific Way' originel

Conclusion 107

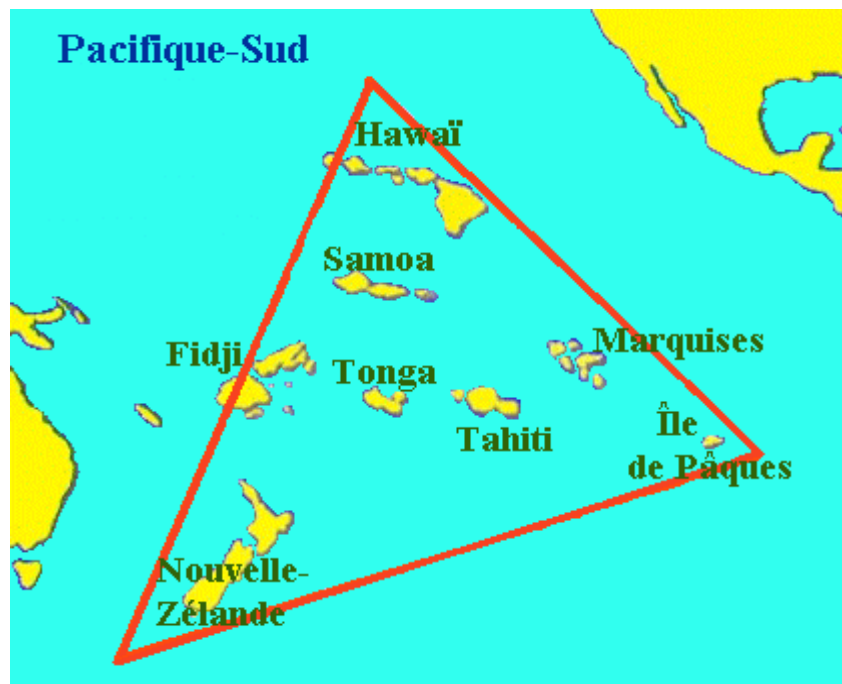
Bibliographie 109

Annexes 111

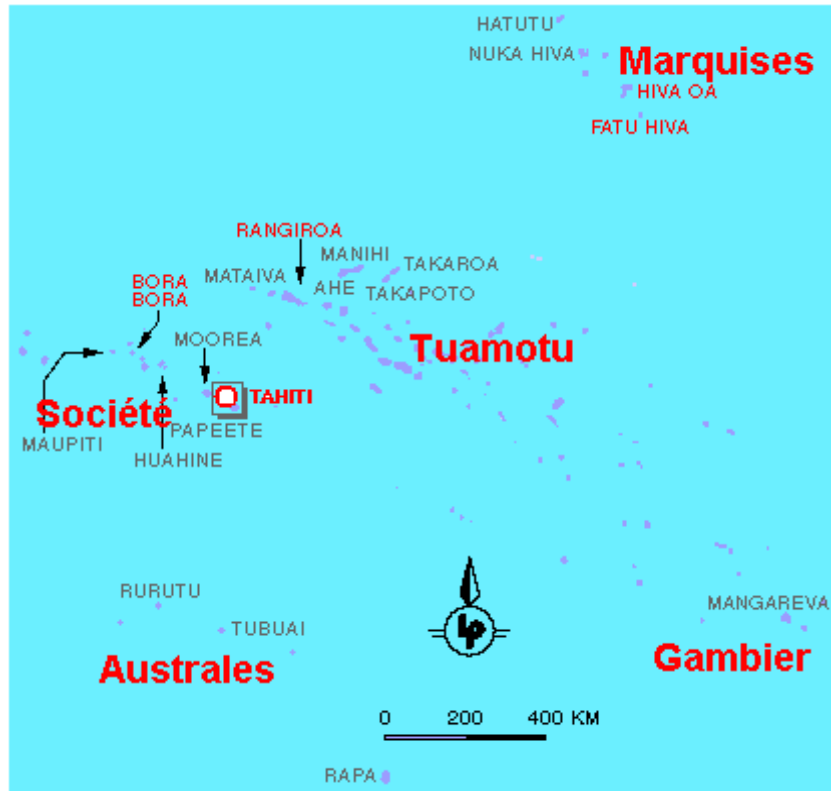
Cartes de la région Pacifique



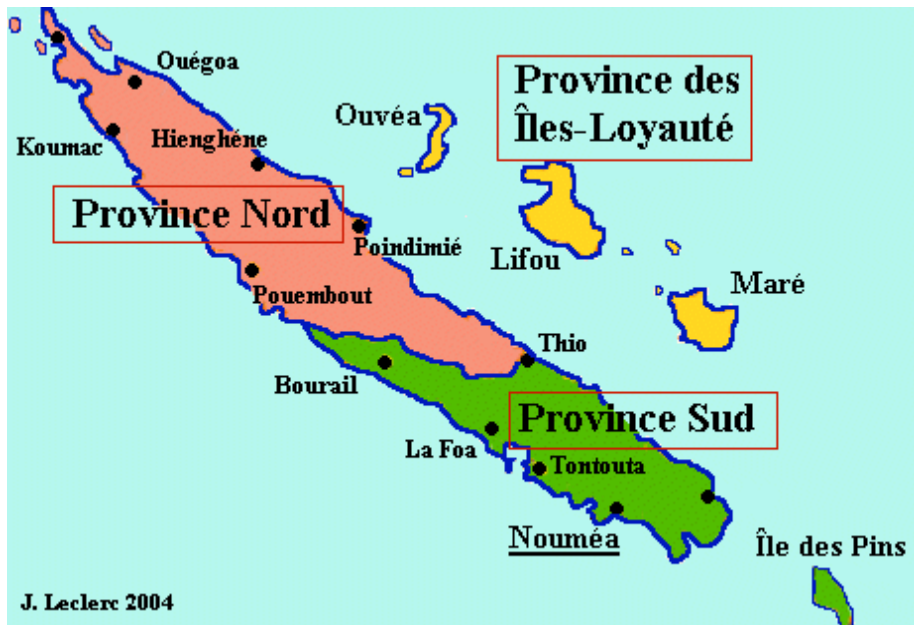
Carte des États du Pacifique



Carte du Triangle Polynésien



Carte de la Polynésie Française



Carte de la Nouvelle Calédonie

Source: <http://www.tlfg.ulaval.ca>

Préface

Peu et beaucoup à la fois a été écrit sur le Pacifique. Terres promises, îles paradisiaques et originelles, peuples barbares et primitifs, conséquences d'une colonisation maladroite, questions sur l'avenir... Autant de sujets qui sont abondamment traités depuis que ces terres ont été re-découvertes par les occidentaux. Toutefois, il semblerait qu'aucune étude concernant le fret maritime dans le Pacifique Sud insulaire n'ait été faite. Peu d'ouvrages n'y accordent plus qu'un paragraphe, tout au plus un chapitre, et quand un auteur parle réellement du fret maritime dans le Pacifique, c'est plus de Taiwan, de Singapour et de la zone Pacifique qu'il est en fait question.

Je pense donc que c'est bien m'avancer sur un nouveau terrain de recherche que de considérer l'évolution historique, mais aussi les impacts et les conséquences du fret maritime pour les îles du Pacifique Sud. Par ailleurs, nombre des auteurs que j'ai jusqu'à présent étudiés considèrent le Pacifique à travers le spectre de la mondialisation, j'ai choisi de rattacher cette notion à ma problématique.

Au delà, j'aimerais ici justifier de mon choix de sujet de recherche: d'un point de vue personnel, ce sujet répond à la fois à mon intérêt et de mon attachement pour le Pacifique, l'insularité, la mer et les bateaux. D'un point de vue professionnel, j'espère qu'il m'ouvrira les portes de compagnies intervenant dans ces différents secteurs. D'un point de vue de chercheur en communication, citoyen du monde à l'aube du XXIème siècle, pour comprendre à quel point les réseaux de transport et de communication jouent un rôle fondamental dans ce phénomène global et total qu'on appelle la mondialisation.

Introduction

L'Aranui III, est un de ces géants des mers dont a accouché la mondialisation. Il a été construit dans un chantier naval au bord du Danube en Roumanie, et mis en ligne dans le Pacifique Sud en Polynésie. Ce cargo mixte mesure 117 m de long par 17 m de large, et embarque donc à la fois du fret et des passagers¹. Avec le *Saporo* qui ravitaille les îles en fuel et en gaz, l'Aranui est le seul navire à approvisionner les Tuamotu, ainsi que les six îles habitées sur les quatorze que comptent les Marquises. Celui dont le nom signifie 'Le Grand Chemin' en langue Maori, part de Papeete les cales remplies de viande en provenance d'Auckland, de légumes, de sucre, de riz, de farine, de conserves, mais aussi de bétail sur pied, de matériel de construction, de pick-up et autres tout-terrains... Trait d'union reliant ces îles du bout du monde avec le reste de la planète, l'Aranui effectue une boucle entre Tahiti, les Tuamotu et les Marquises, assurant à chacune des îles une desserte régulière, à savoir deux fois par mois. « *Teroo te pahi - Il y a un bateau* », crie celui qui l'aperçoit le premier. Dès l'accostage de l'Aranui, les locaux se pressent sur le quai et viennent en personne récupérer, à l'appel de leur nom, les marchandises commandées à la capitale. En quelques heures, les hommes d'équipage déchargent les marchandises à l'aide de la grue, embarquent le fret de retour (presque exclusivement du coprah), et repartent à nouveau vers d'autres rivages. Lorsque le tirant d'eau du bateau ne permet pas d'accoster directement sur une île, le cargo mouille à proximité des côtes, et des baleinières font navette entre le navire et la terre. Ainsi que son capitaine l'a confié au Dr Rabot -embarqué sur ce cargo le temps d'une rotation et dont voici le témoignage- l'Aranui n'aurait pas croisé de bateau en ces eaux depuis plus de 6 ans. A la question: 'Avez vous pu évaluer durant cette expérience l'importance de la dépendance des îles du Pacifique Sud au fret maritime?' le Dr Rabot a répondu dans un sourire: « *Totalement* ». ²

Si ces liaisons par cargo avec le reste du monde sont aujourd'hui une réalité pour la quasi-totalité des États et territoires insulaires du Pacifique Sud, il n'en a pas toujours été ainsi. En des temps 'immémoriaux', pour reprendre le titre du chef d'œuvre de Victor Segalen, des pirogues à double balancier faisaient librement voile d'archipel en archipel, striant l'immensité du Pacifique de mille vagues d'étraves. Puis sont arrivés les grands explorateurs, les marchands, les missionnaires et les colons, balayant d'un souffle cette civilisation de la pirogue. Selon le géographe Jean-Christophe Gay³, passer par l'histoire est nécessaire pour comprendre l'Océanie d'aujourd'hui. Cet espace est ainsi certainement plus le fait de la colonisation que de son milieu naturel, et qui doit à présent affronter la montée des forces de la mondialisation. Reste que dans ces territoires depuis longtemps exposés aux forces de la mer, le débat sur le déterminisme en géographie ressurgit nécessairement. L'insularité, le climat, la nature du sol et des perturbations météorologiques parfois extrêmes comme les cyclones, sont autant de facteurs limitant le type de cultures praticables dans les îles du Pacifique. Lopins de terre au milieu de l'océan, les petites îles sont très vulnérables face aux soubresauts de l'économie mondiale. Et pourtant, davantage que la plupart des pays, elles sont tributaires du commerce international puisque leur faible étendue et la modicité de leurs ressources les obligent à importer pratiquement tout.⁴

L'Aranui est donc un cargo parmi tant d'autres, reliant ces îles battues par les vagues et les

¹ notamment les élèves allant au collège à Tahiti ou encore les personnes s'y déplaçant pour des soins médicaux

² Cf interview du Dr Rabot

³ professeur à l'université de Montpellier III, qui a passé dix ans en France d'Outre-Mer et qui est l'auteur de : *La France d'Outre Mer, un espace singulier*, aux éditions Belin, 2005.

⁴ Le Flore, 31 mai 2005 - Débat animé par Olivier Milhaud http://www.cafegeo.net/article.php3?id_article=658

embruns au reste du monde, et leur assurant ainsi un confort matériel minimum - sans quoi ces territoires auraient probablement été progressivement abandonnés. Le transport maritime, l'acheminement de marchandises par voie d'eau, a ainsi joué un rôle croissant dans le développement des sociétés humaines au fil des siècles. Il constitue un lien crucial, permettant d'établir des relations commerciales entre différentes régions du globe, et qui prend toute son ampleur dans le cadre de l'insularité. De loin le moyen le plus économique pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, l'existence d'un transport fiable par voie d'eau est la clé du bien-être politique et économique de la plupart des nations au cours de l'histoire. Ainsi que l'écrit M. Benoist dans son ouvrage *Paquebots Cargos et Chalutiers*: « *Qu'une ligne maritime vienne à se créer, un vif courant d'échanges ne tarde pas à se produire.* »⁵ Ce fut le cas en mer Méditerranée durant l'Antiquité, avec les thalassocraties phéniciennes, grecques ou romaines. Ce fut le cas avec la maîtrise des lignes transatlantiques entre la vieille Europe et le continent Américain. Ce fut également le cas dès la colonisation de l'océan Pacifique, avec la mise en place de voies de communication entre l'Europe, les Etats-Unis et l'Asie. Fortement dépendantes de facteurs techniques quant aux capacités des navires, et à la maîtrise de l'art de la navigation, ces liaisons maritimes étaient initialement parsemées d'îles qui constituaient autant de points de ravitaillement dans cette immensité d'eau salée. Isolées du reste du monde, et bien qu'au cœur d'une réalité régionale relativement dynamique, les îles furent brusquement intégrées aux flux d'échanges mondiaux.

C'est cet aspect des choses, à savoir 'le fret maritime dans le Pacifique Sud insulaire' que nous nous proposons ici d'étudier. Il sera donc question de l'évolution du transport par voie maritime en Polynésie et en Mélanésie, depuis la période pré-coloniale jusque dans les années 1980, suivant la problématique suivante: 'le fret maritime dans les îles du Pacifique Sud, ou comment la Polynésie et la Mélanésie ont été rattrapées par la mondialisation?' Notre étude s'arrêtera donc juste avant l'explosion de la mondialisation au début des années 1990⁶ et l'onde de choc qui s'en suivit à la surface de la planète en général, et de l'Océanie en particulier. Pour à la fois éviter les redites, mais aussi mettre en comparaison l'évolution de la desserte maritime des archipels polynésiens et des îles mélanésiennes (en particulier la Polynésie Française et la Nouvelle Calédonie), nous proposons un plan chronologique des évènements. Il sera donc question dans un premier chapitre des réseaux de communication entre les îles du Pacifique Sud pré-colonial; puis de l'ouverture des îles au reste du monde avec la venue des grands explorateurs et des premiers commerçants; suivi de l'étude du nouvel ordre régional et du nouvel ordre mondial tels qu'ils furent modelés dans le Pacifique Sud avec la colonisation des îles; pour enfin finir par un chapitre résumant la situation économique, politique et culturelle de la région Sud Pacifique, résultant de la mise en place des lignes de fret maritime à l'aube de la mondialisation.

Notre propos sera donc centré sur l'évolution des voies de communication dans le Pacifique, en particulier sur les circonstances et les conséquences de l'augmentation de la circulation des biens dans les îles du Pacifique Sud. La circulation des hommes sera prise en compte dans le cadre de mouvements de peuplement, d'exodes et de migrations, mais jamais en relation à des mouvements minoritaires, ponctuels, ou étant par exemple affiliés au tourisme. C'est donc définitivement non pas de paquebots, mais de cargos dont il sera ici question. Par ailleurs, c'est avant tout de la circulation de biens matériels dont il s'agit ici. Le rôle des médias dans la mise en place de la mondialisation ne sera donc que brièvement évoqué, les conséquences sur les populations locales étant telles que ce sujet mériterait largement une étude propre. Les sociétés océaniques seront, pour finir, considérées comme les reflets de l'évolution des

⁵ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris p.4

⁶ avec intensification et complexification des champs de force et des échanges à l'échelle planétaire

rappports entre les hommes et leur environnement, dans la logique de notre sujet. Il sera donc clairement moins question de leur culture en général, que des impacts qu'aura sur elle le phénomène de mondialisation -que nous définissons ici comme le développement de liens d'interdépendance entre les hommes, les activités humaines et les systèmes politiques à l'échelle mondiale. Cette étude s'appuiera entre autres sur des auteurs et des écrits de référence parmi lesquels A. Bensa et J.C Rivierre dans *Le Pacifique, un monde épars*, mais aussi J. Chesneaux (notamment *Transpacifiques*), ou encore S. Dunis, P. de Deckker, P. Rasse et P.Y Toullelan (ouvrages encyclopédiques, ainsi que *Tahiti Colonial*).

Différentes disciplines, à savoir la communication (ici traitée sous le signe des transports), l'anthropologie, l'histoire, la géographie, et l'économie (en particulier le commerce) se côtoyant au coeur de cette étude, les possibilités d'enquête pour soumettre nos hypothèses à l'épreuve de la réalité sont diverses et variées. La constitution de la bibliographie, et les entretiens de personnes dont l'expérience de vie ou l'expérience professionnelle nous semblait éclairante, ne sont en aucun cas le fruit du hasard. Ces témoignages ne feront cependant pas le sujet d'une étude particulière, mais seront cités comme exemples, ou pour soutenir des hypothèses découlant de la problématique générale tout au long de cette recherche.

Chapitre I

Communication et échanges entre les îles du Pacifique Sud pré-colonial

1 Un espace géographique particulier

Les îles du Pacifique Sud constituent un espace géographique particulier, à la fois de par leur insularité, mais au-delà de par leur isolement au reste du monde. Les rapports que les insulaires y ont développé vis-à-vis de leur territoire, bien que différents dans le détail, y sont nécessairement marqués par ces deux aspects.

A Les îles du Pacifique Sud

Le bassin insulaire du Pacifique est traditionnellement distribué en 3 archipels: au Nord la Micronésie⁷, îles de l'exiguïté et vastes archipels très peu peuplés; au Sud la Mélanésie⁸ dont le nom fait référence à la couleur plus noire de leurs habitants, et la Polynésie⁹ une multitude immense d'îles dispersées entre la Nouvelle-Zélande, Hawaii et jusqu'à la légendaire Île de Pâques. Cette division du Pacifique en trois zones géographiques¹⁰ est contestée par des géographes comme B. Antheaume et J. Bonnemaison pour qui: « *Il n'y a sans doute pas de coupures profondes, culturelles et même ethniques entre les sociétés mélanésiennes, polynésiennes et micronésiennes qui, de long temps, se sont nourries de multiples contacts.* »¹¹ Bien que loin d'être sans défauts, cette distinction reste pourtant couramment adoptée par les Océaniens eux-mêmes, ce qui lui octroie une certaine légitimité; elle sera reprise tout au long de cette analyse.

Vingt-deux entités insulaires sont réparties au sein de l'océan Pacifique sur une superficie maritime de 31 millions de km². Ces pays et territoires recouvrent quelques 550 400 km² de terres émergées. Les ressources naturelles y varient en fonction de leur structure géographique: les îles de formation serpentine complexe (telles la Nouvelle Calédonie) disposent ainsi des plus grandes superficies et des ressources naturelles les plus riches de la

⁷ Littéralement « les petites îles »

⁸ Littéralement « les îles noires »

⁹ Littéralement « les nombreuses îles »

¹⁰ Proposée par Jules Dumont d'Urville à la Société de Géographie de Paris en 1831

¹¹ ANTHEAUME, B., BONNEMAISON, J.- 1988, *Atlas des îles et États du Pacifique Sud*, GIP Reclus/Publisud, Montpellier.

région. Les îles à structure volcanique haute qui composent généralement le triangle polynésien (telles que Tahiti) connaissent soit une grande dispersion géographique (îles de la Société), soit sont compactes et constituées par quelques îles rapprochées (Samoa occidentales). Enfin les atolls coralliens dont les surfaces émergées sont réduites à l'extrême (comme c'est le cas des Tuamotu), ne disposent d'aucune ressource foncière réelle.

Les îles de Mélanésie forment un arc situé au Nord et Nord-Est de l'Australie et au Sud de la Micronésie. La Mélanésie traditionnelle et politique est composée des îles Fidji, de la Nouvelle-Calédonie, des îles Salomon, du Vanuatu, de la Papouasie Nouvelle-Guinée et de la province indonésienne de Papua. Ces îles constituent le point d'atterrissage des premiers mouvements migratoires d'Asie qui se sont effectués en plusieurs vagues: la diversité culturelle et linguistique y est de ce fait très prononcée, et la structure sociale relativement moins hiérarchisée qu'en Polynésie.

Traditionnellement, la Polynésie forme un triangle compris entre Hawaï, la Nouvelle-Zélande et l'Île de Pâques, incluant les îles Samoa et Tonga, Wallis et Futuna et la Polynésie Française comme principaux groupes d'îles. Les archipels polynésiens furent peuplés plus tardivement et dans un laps de temps moins important que les archipels mélanésiens; une structure linguistique polynésienne unique s'y retrouve partout (permettant aux différents groupes de se comprendre sans pour autant parler exactement le même dialecte) et la structure sociale y est marquée par une forte hiérarchie.

B L'insularité

Les îles sont des espaces géographiques qui restent longtemps isolés de par leur difficulté d'accès. Leur développement indépendant induit inmanquablement une forme d'originalité par rapport aux continents, et le rapport au territoire y est tout particulier.

Selon l'analyse faite de la géographie humaine dans les espaces littoraux par J. Marcadon et J. Chaussade, la relation des insulaires à leur territoire est en effet empreinte d'une dimension singulière: jamais ils n'oublient qu'ils sont sur une terre entièrement entourée d'eau c'est-à-dire isolée du monde extérieur.¹² L'île est indéniablement un lieu fort comme l'a montré J. Bonnemaison¹³ pour l'île de Tanna en Mélanésie. L'identité insulaire y est selon lui nécessairement liée au territoire où, ainsi qu'il l'écrit: « *l'essence des lieux précède l'existence des hommes.* » On conçoit en effet aisément que le seul monde de référence est celui où l'on vit dans les limites imposées par le monde extérieur, ce qui est porté à son paroxysme sur une île prisonnière des flots.

L'isolement dans lequel vivent les insulaires les oblige donc paradoxalement à dépasser l'insularité. La conception du monde de ces 'hommes lieux' et toute leur histoire se matérialise d'abord dans le sol, à partir d'un ensemble de mythes fondateurs de la communauté. L'île est ainsi vécue comme un espace ouvert sur le monde marin, les mythes et autres Dieux venus de la mer, dans un processus d'élargissement mental de cet espace réduit à travers les constructions de l'imaginaire. La symbiose qui y règne entre l'espace et les hommes se manifeste dans la sacralisation des sols insulaires telle qu'elle a toujours existée.

¹² MARCADON, J., CHAUSSADE, J. - 1999, *L'espace littoral, Approche de géographie humaine*, Presse Universitaire, Rennes.

¹³ Professeur à l'Institut de géographie à Paris IV, décédé en 1997.

D'autres aspects de la vie dans les îles concernent la nécessité pour les sociétés insulaires d'être attentives au renouvellement des ressources utilisées. Si ce n'est pas le cas pour de vastes territoires comme la Papouasie Nouvelle-Guinée, de nombreuses îles du Pacifique constituent des espaces restreints où les ressources naturelles sont souvent limitées. Ainsi dans son interview, J. Teaka explique être né à Réao (île dans l'archipel des Tuamotu) où la principale ressources et la noix de coco, et où l'alimentation en eau est particulièrement restreinte. « *Chaque habitant se constitue une réserve en béton étanche, accolé au faré, afin de récolter l'eau de pluie par la gouttière, qui servira à sa consommation personnelle. Des trous d'eau sont creusés à même le sol, éparpillés dans le village afin de palier à d'éventuelles pénuries.* »¹⁴ C'est notamment cette restriction quant aux ressources naturelles qui a longtemps empêché l'émergence spontanée d'économies de type capitalistes dans de nombreux espaces insulaires. Des îles désertes, originelles et sauvages: la vision romantique que les occidentaux se sont de tout temps fait des îles du Pacifique reposait en grande partie sur ce phénomène.

Il revient en effet à J. Marcadon et J. Chaussade de préciser qu'on a jamais tant écrit, rêvé ou vendu des voyages pour les îles que dans la société de consommation à outrance qui est la nôtre aujourd'hui. Isolés, mais de ce fait protégés de la perversion du monde, les espaces insulaires sont aujourd'hui hautement convoités: « *Le désir d'îles exprime certainement la quintessence d'un besoin de retour au local. Les individus se sentent perdus dans un monde planétaire sans limite. Modèle réduit du monde, l'île (...) offre une coïncidence parfaite pour l'esprit, entre ses limites géographiques et les limites du mental qui peut (...) en avoir une représentation imagée claire et précise. L'île apparaît comme le dernier territoire originel, comme le lieu de ressourcement, comme l'espace identitaire par excellence.* »¹⁵ L'île représente ainsi la figure la plus achevée d'une communauté humaine désirante; elle incarne l'absence de temporalité, une retraite hors du temps, l'enfance du monde reconquise. Nous pouvons percevoir alors tout le fantasme associé à ces îles, ainsi toute l'illusion qu'elles suscitent et toute la désillusion qui s'ensuit parfois...

C Le rapport au territoire

A l'exception des Aborigènes d'Australie¹⁶ et des premiers habitants de la Nouvelle Guinée ayant migré par voie de terre (à une époque où le niveau de la mer était bas¹⁷) tous les Océaniens sont arrivés par voie navigables jusqu'aux îles qu'ils occupent aujourd'hui.¹⁸ Les populations austronésiennes¹⁹ qui ont ensuite migrés par voie navigable des Philippines en Nouvelle-Guinée puis vers le reste de l'Océanie sont sans doute les premiers grands navigateurs de l'histoire de l'humanité.

¹⁴ Cf interview de Mr Jean Teaka

¹⁵ MARCADON, J., CHAUSSADE, J. - 1999, *L'espace littoral, Approche de géographie humaine*, Presse Universitaire, Rennes p 194 et 196

¹⁶ dont l'arrivée remonte à au moins 40 000 ou 45 000 ans

¹⁷ Des épisodes répétés de glaciation durant le pléistocène s'étant alors traduits par des abaissements du niveau de la mer de 100 à 150 mètres.

¹⁸ La question de l'origine des Océaniens a été un thème majeur de la recherche océanienne depuis le XIX^e siècle. Si aujourd'hui on a grâce à l'archéologie, la linguistique, l'ethnolinguistique, l'ethnobotanique voir la recherche génétique, une réponse à peu près cohérente à cette question, de nombreux points restent encore en suspens.

La logique de l'insularité ayant organisé des échanges et des migrations selon des itinéraires marins précaires et pas toujours maîtrisés, plusieurs théories quant au peuplement de l'Océanie ont à ce jour été énoncées. Il semblerait toutefois que les Mélanésiens soient arrivés dans leur archipel plusieurs millénaires avant notre ère, et que l'expansion polynésienne ne se soit terminée que depuis une dizaine de siècles environ.

Ainsi que l'expose J. Chesneaux²⁰ dans l'ouvrage dirigé par A. Bensa et J.C Rivierre, *Le Pacifique, un monde épars*, les hommes du Pacifique sont des hommes de l'océan. Ils définissent eux-mêmes le cap et le rythme de leur évolution, essentiellement par une remarquable adaptation à l'insularité. Ils possèdent une historicité autonome, c'est à dire une capacité propre à s'inscrire dans une dimension du temps, à prendre conscience de leur devenir historique et de leur temporalité.²¹

L'histoire des peuples océaniens est ainsi organisée autour de la conquête de l'espace Pacifique par diverses vagues migratoires d'ampleur exceptionnelle. Le peuple océanien définit donc son inscription dans le temps, son Histoire, non pas seulement par l'art des généalogies, les souvenirs de guerres, ou des fondations de chefferies²², mais surtout par le souvenir des migrations et des conquêtes des îles du Pacifique. Ainsi que l'historien F. Braudel²³ le dit, que reprend le professeur P. Rasse²⁴ dans son ouvrage *La rencontre des Mondes*: les premières grandes civilisations se sont développées autour de grands fleuves, qui ont permis d'unifier de vastes pays.²⁵ Les civilisations du Pacifique ont quant à elle eu à gagner leur moyen existence sous les embruns du plus vaste Océan du monde.

Chez les Mélanésiens

Premiers arrivants dans le Pacifique Sud, c'est aux peuples de Mélanésie qu'il est revenu d'en coloniser les îles les plus vastes: Papouasie Nouvelle-Guinée²⁶, Îles Salomon, Vanuatu, Nouvelle Calédonie et Fidji²⁷ (à l'exception de la Nouvelle-Zélande). Bien qu'arrivés par voie maritime, les Mélanésiens étaient moins expert en navigation que les Polynésiens (qui, arrivés plus tard, disposaient surtout de techniques plus évoluées) et se sont fortement attachés à la terre. Comme le souligne le professeur P. de Deckker²⁸ dans son interview: « *Les Polynésiens, d'origine asiatique (déroit de Formose), ont démarré leur parcours migratoires vers 3500 ans avant J-C. Leurs techniques de navigation étaient 'modernes'. Les Mélanésiens, d'origine beaucoup plus ancienne, ont traversé les mers sur des embarcations plus rudimentaires.* » Le professeur P. de Deckker ajoute par ailleurs que « *culturellement, les Mélanésiens sont des*

¹⁹ originaires du littoral de la Chine du Sud

²⁰ Décédé en 2007, J. Chesneaux était historien et professeur à l'Université Paris VII.

²¹ BENZA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

²² La dispersion insulaire n'a en effet pas favorisé la formation de pouvoirs territoriaux centralisés.

²³ Fernand Braudel (1902 - 1985) était un historien français, l'un des plus populaires représentants de l'École des Annales qui étudie entre autres les civilisations et les mouvements de longue durée en opposition à l'histoire événementielle.

²⁴ Professeur des universités, en sciences de l'information et de la communication à l'université de Nice Sophia Antipolis.

²⁵ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris. p 68

²⁶ La Papouasie Nouvelle Guinée représenta à elle seule plus de 460 000km².

²⁷ Les îles Fidji et la Nouvelle Calédonie ont toutes deux une superficie de plus de 18 000km².

²⁸ Ancien Président de l'Université de la Nouvelle-Calédonie et professeur des universités en anthropologie culturelle.

horticulteurs et les Polynésiens des pêcheurs. »²⁹

Cette tendance des peuples mélanésiens à l'enracinement dans chaque île et chaque vallée a rapidement privilégié une segmentation horizontale, et la formation de petites communautés vivant relativement isolées les unes des autres (d'où une hiérarchie moins marquée qu'en Polynésie). Limités par des techniques de navigation encore peu développées, les Mélanésiens étaient peu portés -après colonisation d'une île- à maintenir des relations d'échange avec l'extérieur. Les contacts intercommunautaires se sont eux aussi fait rares, à mesure que se renforçait l'autonomie des différentes sociétés. Seuls quelques échanges avaient lieu entre les groupes vivant sur les côtes et ceux demeurant plus à l'intérieur des terres, les premiers échangeant des poissons contre des tubercules (tels que du tarot ou des ignames) aux seconds. Cette absence de contacts a rapidement entraîné une différenciation linguistique d'un groupe à l'autre, ce qui a encore renforcé leur isolement: quelques générations suffisaient ainsi pour que les tribus ne puissent plus se comprendre d'une vallée à l'autre.³⁰

chez les Polynésiens

Arrivés plus tard, les groupes peuplant la Polynésie firent quant à eux preuve d'une tendance à la dispersion sur de très vastes espaces. Partageant une origine commune avec les Mélanésiens³¹, ils s'en différencièrent rapidement par une organisation plus verticale et plus hiérarchique des rapports sociaux, mieux adaptée à leurs espaces de vie et à la grande taille de leurs communautés. Ils étaient surtout d'habiles navigateurs pour qui le Pacifique n'était ni vierge, ni vide. Leur vision de l'océan était celle d'une mer parsemée de nombreuses îles vers lesquelles ils faisaient voile avec toujours plus d'audace. L'idée d'autres îles au delà de l'horizon n'était pas le seul gage de confiance des voyageurs polynésiens au cours de leur navigation: ils comprenaient le Pacifique comme un ensemble quadrillé par de fortes houles stables que rétractaient des îles, et qui constituaient des repères fixes lisibles durant la navigation.

Grâce à leur grande compréhension de la mer 'surface de transport utile, sinon parfaite' selon Braudel que cite P. Rasse, les Polynésiens ont navigué d'archipel en archipel et sont arrivés aux extrémités du triangle polynésien quand la navigation en mer Égée n'en était encore qu'à une simple forme de cabotage. Il semblerait en effet que ce soit au X^{ème} siècle que les piroguiers aient accosté à Hawaii, puis au XI^{ème} et au XII^{ème} siècle qu'ils aient colonisé Rapa Nui (l'île de Pâques) et Aotearoa (la Nouvelle-Zélande), couvrant au passage le quart de la circonférence du globe dans le vaste Océan.³²

A l'autre bout du monde, d'autres civilisations de la mer mouraient et se développaient selon d'autres modèles, mais toujours sur les flots. La civilisation viking s'incline ainsi en 1066 quand Harald III de Norvège tente d'envahir l'Angleterre à la tête de 300 navires et 9000 hommes, et est défait à la bataille de Stamford Bridge. Quelques siècles plus tard, l'essor de la navigation en Méditerranée en fera « *le premier vrai réseau de communication, sans lequel il n'y aurait pas eu de civilisation antique* » ainsi que l'écrit le professeur P. Rasse dans *La*

²⁹ Cf interview du Professeur de Deckker

³⁰ La Papouasie-Nouvelle-Guinée est ainsi le pays où l'on dénombre le plus de langues différentes : plus de 800 au total!

³¹ Les anthropologues et linguistes insistent sur le continuum Mélanésien/Polynésien à travers la famille des langues austronésiennes.

³² BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

rencontre des Mondes.³³ Selon lui, de telles civilisations liées à l'essor des moyens de communication demeurent fragiles, car trop isolées du reste du monde sur lequel elles ont pris trop d'avance. Et cependant, malgré les distances immenses qui séparent les différents archipels du Pacifique, les peuples océaniques ont de tout temps maintenu des relations entre eux. Que ce soit pour les Mélanésien, et à plus forte raison pour les Polynésien, les sociétés océaniques insulaires n'ont en effet jamais totalement constitué des isolats. Elles restaient reliées entre elles par des relations maritimes maintenues coûte que coûte entre les archipels, ou encore par les routes terrestres franchissant les vallées et les forêts. C'est donc non seulement l'essor, mais au-delà le maintien des voies de communication maritimes dans le Pacifique, qui permettra aux civilisations océaniques d'être et de demeurer.

2 Un espace exploré

Sillonnant le Pacifique de part en part, les Océaniques vont en effet -à l'aide de moyens de navigation rudimentaires mais efficaces- générer des grands flux de peuplement et des petits mouvements de populations. Les pirogues à balancier sont sans cesse sur les flots: troc, alliances ou relations de courtoisie sont autant de prétextes pour prendre la mer -pour une île voisine le plus souvent, pour un archipel plus éloigné de temps en temps.

A Les pirogues à la conquête du Pacifique

D'après A. Bensa³⁴ dans son chapitre *De l'Océanie au Pacifique ou l'indispensable interdisciplinarité*, les habitants du Pacifique avaient en effet maintenu entre eux des relations -et cela malgré les distances et les barrières géographiques qui les séparaient les uns des autres. Réseaux d'échanges, migrations programmées sur des itinéraires connus, ou retour vers d'anciens atterrages (inscrits dans les vestiges archéologiques, les traditions orales, et les mémoires), les pirogues n'arrêtèrent jamais de sillonner le Grand Océan. En témoignent par exemple les échanges linguistiques, avec l'enrichissement des langues mélanésiennes par des termes polynésien reflétant des techniques de navigation et autres notions relatives à la mer.³⁵

Techniques de navigation océaniques

« *Ces superbes navigateurs voguaient d'île en île sans voir la terre pendant des jours voire des semaines.* » Tels sont les propos du capitaine James Cook qui, lors de son arrivée à Tahiti en 1769, y admira en effet d'innombrables pirogues. Saisissant aussitôt ce que leur présence signifiait pour les autochtones et après les avoir interrogé à ce sujet, il précise dans son Journal de Bord que ces insulaires: « *parcourent les mers d'île en île, couvrant des centaines de lieux marine, se servant du soleil le jour, de la lune et des étoiles la nuit en guise de compas.* »³⁶

³³ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p 70

³⁴ Anthropologue spécialiste de la Nouvelle Calédonie. Né en 1948 à Paris, Alban Bensa est directeur de recherche à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS) et spécialiste du monde kanak.

³⁵ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

³⁶ HAMMOND, I. - 1980, *Le Dernier Voyage ou le Journal Perdu du Capitaine Cook*, Editions Albin Michel, Paris p 91

Les techniques de navigation des insulaires du Pacifique et leur orientation dans l'espace se basaient donc semble-t-il sur l'observation des astres, des houles, des vents stables, des nuages générés par les îles, des oiseaux pêcheurs venus de terre, et d'autant d'indices qui leur permettaient d'arriver à destination. Les navigateurs océaniens faisaient ainsi voile sur de grandes distances en se servant des étoiles comme compas, et en s'appuyant sur un concept qui consistait à se situer à partir d'une succession d'étoiles au dessus d'une île de référence connue mais invisible. La combinaison de ces systèmes a fait preuve de son efficacité: des voyages en pirogue sans instruments ont été faits sur des distances de plus de 4000 km entre Hawaii et Tahiti et vice versa. Les indications fournies par les Tahitiens à Cook confirmèrent en effet qu'ils se déplaçaient régulièrement entre les archipels, effectuant des aller-retours entre les îles de la Société³⁷ et la Polynésie occidentale des archipels des Samoa, Tonga et même les îles Fidji.

Un millier d'années avant Magellan, les insulaires avaient traversé le Pacifique et fait escale dans presque toutes les îles de cet océan qui couvre presque le quart de la surface du globe. Des simulations sur ordinateur³⁸ mettant en jeu les vents et les courants établis dans le Pacifique Sud (notamment les alizés), confirment que ces marins n'ont pas atteint leur objectif sur de telles embarcations allant à la dérive. Les Océaniens, comme tous bons marins, partaient contre le vent afin de pouvoir revenir au point de départ en cas de besoin. La technique consistait à choisir un des rares moments de l'année où le vent s'inversait et soufflait d'Ouest, pour naviguer entre les îles déjà repérées vent de travers ou vent arrière. La régularité des vents d'est garantissait un prompt retour. Cette colonisation de l'espace Pacifique reste par ailleurs marquée dans la mémoire collective: des mythes océaniens font ainsi état de Dieux ancestraux pêcheurs d'îles venus sur des pirogues par vent contraire, depuis le large, là où le soleil se couche.

Non seulement les peuples du Pacifique ne naviguaient pas à l'aveuglette, mais ils avaient en outre élaboré des systèmes complexes à base de bâtonnets³⁹ représentant une image graphique très exacte -non de la position des îles dans l'espace mais des relations entre elles, en fonction des vents et des courants. Les îles marquées par des coquillages se trouvaient à l'intersection entre les bâtonnets sur ces véritables cartes de navigation. Les connaissances géographiques indigènes permirent ainsi la constitution des premières cartes qui furent faites du Pacifique par les navigateurs et cartographes européens. La Polynésie notamment a été le trampoliner des grands navigateurs du Pacifique tels que Wallis, Cook, ou Bougainville. Paradoxalement, la colonisation de ces espaces insulaires par d'autres marins et d'autres techniques de navigation entraînera progressivement la disparition de la civilisation de la pirogue ainsi qu'y fait allusion S. Dunis⁴⁰ dans son ouvrage *D'île en île Pacifique*.⁴¹

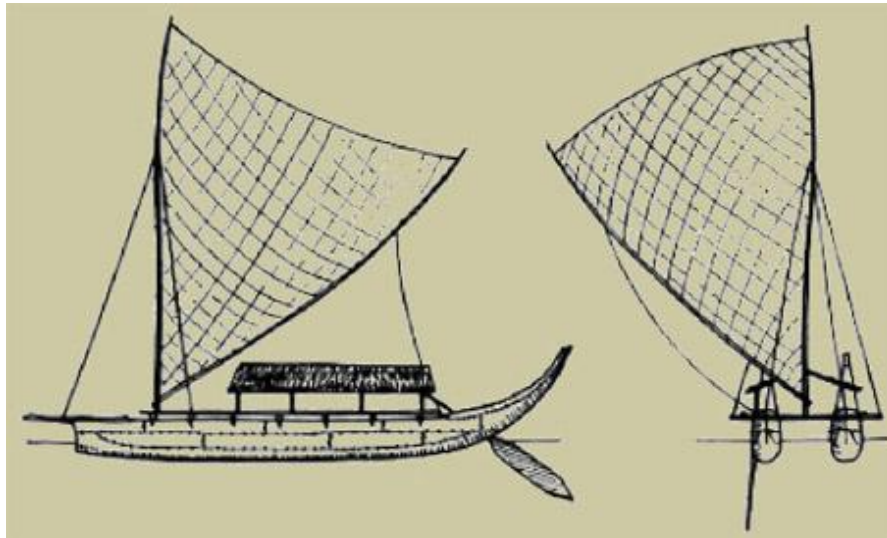
³⁷ où se trouve l'île de Tahiti, en Polynésie orientale

³⁸ réalisées par Levison, Ward et Webb en 1973

³⁹ vraisemblablement élaboré dans les îles Marshall, en Micronésie

⁴⁰ Serge Dunis est linguiste et professeur à l'université de Polynésie française.

⁴¹ DUNIS, S. (sous la direction de) – 1999, *D'île en île Pacifique*, Klincksieck, Paris.



Extrait de « Pirogues Océaniques ». Tome II. Jean NEYRET S.M.

Grands flux de peuplement

Les grands flux de peuplement correspondent à des migrations massives et répétées de population d'une île ou d'un ensemble d'îles vers une autre. Ainsi que l'explique M. Spring⁴² dans son chapitre *D'île en île Pacifique* concernant *Les éclats du triangle Polynésien*, des raisons sociales et politiques expliquent ces phénomènes en plus de la pression démographique. Lorsque ce n'était pas le manque de ressources qui poussait les populations à émigrer, les chefs défaits ou cadets de famille allaient ainsi tenter leur chance outre mer. La fréquence des migrations de peuplades originaires de l'Est de la Polynésie vers les grandes îles de Mélanésie, trouve de nombreux témoignages durant les cinq siècles précédant l'arrivée des colons. Les vents dominants dans cette partie du Pacifique soufflant vers l'Est, une arrivée en Mélanésie était pratiquement acquise au départ de Wallis, de Tonga ou des Samoa. Les piroguiers qui parvenaient ainsi à rallier les grandes îles mélanésiennes n'étaient pas toujours massacrés, et nombreux sont les témoignages d'influence polynésienne dans les îles de la Mélanésie.⁴³

L'influence polynésienne en Mélanésie insulaire décline toutes les issues: des piroguiers massacrés, aux conquérants faisant le vide, en passant par l'hégémonie linguistique et la mixité culturelle. L'impact de ces contacts fut parfois drastique, avec l'introduction de maladies (ce qui jouait un rôle non négligeable dans la victoire sur des populations locales non immunisées, mais reste sans commune mesure avec l'unification microbienne du globe⁴⁴ que l'on observera avec les conquistadors), ou par exemple la levée de tabous alimentaires sur la tortue marine, la raie et le requin. A Tikopia, dans les Salomon, on retrouve ainsi de nombreuses influences architecturales de Polynésie occidentale, mais aussi des changements linguistiques et culturels majeurs témoignant de l'arrivée par vagues successives de Polynésiens qui finirent par submerger les îliens originels. A Rennell et Bellona, toujours dans les Salomon, les îliens originels mélanésien (Hiti) vécurent en harmonie avec des migrants polynésiens durant 23 générations avant d'être exterminés par ces derniers. Les traditions orales fournissent en effet une vision accablante du génocide, le mot 'Hiti' signifiant en

⁴² Matthew Spring est Professeur d'Archéologie à Université Nationale de Canberra, Australie. Il y dirige des recherches sur l'Asie du Sud Est et le Pacifique depuis 1987.

⁴³ DUNIS, S. (sous la direction de) – 1999, *D'île en île Pacifique*, Klincksieck, Paris.

⁴⁴ selon l'expression de Leroy-Ladurie

langage polynésien 'misérable bon à rien.'

En Nouvelle Calédonie, une intensification de l'exploitation des ressources naturelles plusieurs siècles avant l'arrivée des colons témoigne là aussi d'une expansion démographique, due à des migrations régulières venant du Vanuatu et de Polynésie occidentale. Les îles Loyautés⁴⁵ n'ont pas échappé à cette colonisation par vagues de migrations successives, qu'évoquent les traditions orales. Les récits y évoquent notamment l'arrivée au XVII^e de pirogues de Wallis sur l'île d'Ouvéa⁴⁶ où vivait déjà une colonie polynésienne. Toujours d'après la tradition orale, le système sociopolitique des îles Loyautés ainsi que de l'île des Pins⁴⁷ et de certaines régions de la Grande-Terre seraient à la fois récent et étranger. Toutefois, bien que présentes dans la mémoire des Calédoniens et soutenues par les linguistes et les anthropologues, seules quelques herminettes fidjiennes et polynésiennes témoignent de ces migrations et laissent à espérer la découverte future de sites funéraires.

Au Vanuatu, de tels témoignages furent retrouvés avec le tombeau du chef Roy Mata, l'un des premiers chefs du Sud à avoir débarqué avec son peuple à Efate⁴⁸. Il réussit à y subjuguer les populations du littoral, et une fête cérémonielle à sa gloire y fut même instaurée. Tout suggère ici que ces arrivants se sont intégrés au système économique local pour ensuite le subvertir à leur profit. L'influence de Roy Mata était telle que l'île où il a été enterré⁴⁹ fut frappée d'un tabou qui existe aujourd'hui encore.

Petits mouvements de population

Postérieurement aux grands flux de peuplement, existaient de petits mouvements de population, mais qui ne consistaient pas en la colonisation par une société d'une île jusqu'alors déserte, ou qui n'étaient pas assez conséquents pour submerger les habitants d'une île d'accueil. Le Pacifique fut ainsi parcouru par des mouvements de colonisation de plus petite envergure mais dont Irwin a prouvé dans une étude publiée en 1992 qu'ils étaient délibérés. Il semblerait en effet que les chefs partaient en mer en emportant des plantes, des animaux, des femmes et des hommes en suffisance pour fonder une colonie.⁵⁰ Les navigateurs partaient vraisemblablement seuls en exploration, trouvaient une île, s'y installaient provisoirement avant de regagner l'île de départ, et enfin repartaient avec sujets, armes et bagages pour s'y installer définitivement. Pour S. Dunis, ces voyages d'exploration et de retour à la base ont certainement engendré, avec le temps, un sentiment fort d'appartenance à l'île d'origine. Les colons partaient tout en gardant avec l'île mère des contacts privilégiés, matérialisés par des échanges et des retours réguliers dans l'île d'origine.

Si les preuves trouvées dans les îles Salomon, mais aussi en Nouvelle Calédonie et dans l'archipel du Vanuatu témoignent de vagues successives de Polynésiens arrivées sur ces îles, partout dans le Pacifique Sud le mobilier archéologique reflète le brassage entre Polynésie et Mélanésie insulaire. Des masques, des colliers, des objets de vie typiques d'une zone géographique se retrouvent ainsi ponctuellement à des milliers de kilomètres, témoignant de déplacements et d'échanges. Des lances armées de dents de requin de style gilbertien (dans les

⁴⁵ Les îles Loyautés (Maré, Lifou et Ouvéa) se situent à l'Est de la Grande-Terre Calédonienne.

⁴⁶ 'Ouvéa' signifiant 'Wallis' en langage Wallisien

⁴⁷ Une île au Sud de la Nouvelle Calédonie, mais qui n'appartient pas aux Loyautés.

⁴⁸ Une île dans l'archipel du Vanuatu.

⁴⁹ Dans une fosse où on enterra vivant 46 de ses fidèles, drogués de kava.

⁵⁰ Botanique ou animaux se transmettaient par les femmes, jouant un rôle régulateur dans les alliances.

Kiribati, à la limite de la Polynésie) retrouvées dans les Salomons, ou des pointes de lance en obsidienne originaire de Papouasie Nouvelle-Guinée retrouvées sur Takuu⁵¹ en témoignent par exemple. A Taumako, dans les Salomons, un tumulus contenant 200 corps dont les parures indiquent qu'ils étaient originaires de Santa Cruz (disque pectoral et ornement de nez en tridacne, disques d'oreilles en nautilaire...), témoignent là aussi de migrations de peuples d'une île vers une autre au sein du même archipel.

Comme M. Spring le fait également remarquer, non seulement les armes et les objets de vie courante, mais aussi des plantes comme le kava⁵² se sont répandues à partir du Vanuatu jusqu'en Papouasie Nouvelle-Guinée et en Polynésie en voyageant par pirogues. De même, l'exportation de la noix de coco (originaire de Mélanésie) à travers tout le Pacifique est vraisemblablement plus le fait d'hommes, que de noix de coco ayant dérivé dans toutes les directions, et sur des milliers de kilomètres.⁵³

Flux de peuplements et autres mouvements de population ne sont toutefois de loin pas les seuls mouvements qui existaient dans ce Pacifique insulaire pré-colonial. Et en effet, ainsi que le souligne le professeur P. Rasse sur l'essor du commerce en Méditerranée: « *Avec la mer, les voies de communication changent de dimension, elles ne contribuent pas seulement à unir un pays, mais à la dynamique des civilisations cosmopolites, faites de la rencontre entre différents empires.* »⁵⁴ La Méditerranée est ainsi devenue le berceau de la première grande civilisation occidentale parce qu'elle mettait durablement en relation des pays et de terroirs diversifiés. C'est ainsi malgré l'immensité du Pacifique que s'uniront les peuples polynésiens, mélanésiens, et micronésiens sous le seau océanien. Et comme dans chaque union, les navires n'étaient pas chargés seulement d'hommes, mais aussi de marchandises, de présents et d'offrandes.

B Relations de commerce et d'échanges entre les archipels

Pour J. Chesneaux on ne peut pas « *étudier l'histoire du Pacifique sans insister sur l'importance fondamentale des migrations et des échanges à longue distance.* »⁵⁵ Non seulement les migrations de population, mais aussi les relations de voisinage, d'échanges ou de tradition telles que la Coutume⁵⁶ restent en effet le socle de l'existence historique, mais peut être aussi du devenir des peuples océaniens.

Troc et alliances

Ainsi que le présente P.Y Toullelan⁵⁷ dans son ouvrage encyclopédique *La Polynésie s'ouvre*

⁵¹ au large des îles Salomon

⁵² *Piper methysticum*, plante originaire du Vanuatu utilisée depuis des temps immémoriaux dans la vie religieuse, culturelle et politique de l'ensemble du Pacifique.

⁵³ DUNIS, S. (sous la direction de) – 1999, *D'île en île Pacifique*, Klincksieck, Paris.

⁵⁴ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p 69

⁵⁵ BENZA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 30

⁵⁶ La Coutume se définit comme l'ensemble des pratiques reconnues, observées et institutionnalisées par la population locale de façon ancestrale. Son principe se retrouve dans toute l'Océanie.

⁵⁷ Pierre-Yves TOULLELAN est Docteur en histoire de l'Université Paris I La Sorbonne, Docteur en civilisations océaniques de l'INALCO (Langue orientales). Diplômé de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences

au Monde, les Polynésiens avaient depuis longtemps l'habitude du troc à grande échelle. Si les échanges de type commerciaux étaient en effet plus limités en Mélanésie, des relations d'échanges très élaborées à l'aide de pirogues doubles existaient entre les îles de Polynésie bien avant les premiers contacts avec les Européens. Certains chefs contrôlaient même, semble-t-il, des atolls ou de petites îles qui devaient fournir nacre, porc et objets artisanaux pour mieux asseoir leur prestige vis-à-vis des autres chefs. Les rivalités existaient ainsi d'une île ou d'un archipel à l'autre, et les alliances se faisaient et se défaisaient entre ces peuples qui n'étaient pas seulement de grands marins, mais aussi des guerriers redoutables. Comme partout ailleurs, avoir des intérêts communs à travers des échanges de type commerciaux, ou maintenir une relation de courtoisie avec une autre île ou un autre archipel, était un moyen de se prémunir contre les guerres.

Une île polynésienne avait particulièrement développé ces relations de troc et d'alliance avec les îles voisines, et qui deviendra de ce fait le grand centre d'exportation de produits vivriers sur lequel s'appuiera plus tard la colonisation: il s'agit de Tahiti.⁵⁸ Si de telles relations d'échanges existaient également dans des territoires de Mélanésie (avec le commerce du sel en Papouasie Nouvelle-Guinée par exemple), le plus souvent des relations coutumières étaient utilisées des peuples mélanésiens, et qui constituent un fondement de la société traditionnelle que l'on retrouve aujourd'hui encore en Nouvelle Calédonie par exemple.

Relations de courtoisie , «la Coutume»

Non pas seulement dans une volonté de peuplement ou dans un but commercial, certaines relations de courtoisies très développées existaient dans le Pacifique insulaire pré-colonial. Ces codes établissaient directement ou indirectement les obligations et les devoirs de chacun dans le groupe, et dictaient précisément les relations de courtoisie d'une tribu à l'autre à travers 'la Coutume'. Notons que ces Coutumes avaient comme fonction principale de mettre en place et de renforcer les liens entre les personnes, en créant des relations de dettes croisées et en limitant là encore la portée d'éventuels conflits. Ainsi que l'écrit J. Chesneaux dans *Le Pacifique, un monde épars*: dans l'île de Raïatea (voisine de Tahiti) centre religieux de la Polynésie ancienne, se retrouvaient ainsi tous les trois ans des pirogues venues de Hawaï, des îles Cook ou encore de Nouvelle-Zélande, qui parcouraient des distances considérables pour participer à des cérémonies rituelles communes.⁵⁹

L'histoire du Pacifique pré-colonial s'organise donc à deux niveaux. Sur le plan macro-historique l'histoire se développe sur des milliers d'années et de kilomètres d'eau. L'échange de techniques entre les îles est prouvé à cette échelle par la culture Lapita (une poterie aux décors particuliers) qui s'étend à partir des côtes Nord de la Papouasie Nouvelle-Guinée jusqu'aux îles Samoa, sur une immense aire englobant le Vanuatu, les îles Fidji et la Nouvelle Calédonie. Sur le plan micro-historique se dégage en second lieu la réalité d'espaces insulaires évoluant en relation avec les îles et les archipels proches à l'échelle des générations. Nul doute que -bien que la mise en place de voies de communication, permettant le transport

Sociales, Pierre-Yves Toullelan enseigne les civilisations et les relations internationales du Pacifique à l'INALCO à Paris. Il dirige l'Institution Saint-Louis à Saumur.

⁵⁸ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

⁵⁹ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris

d'hommes et l'échange de biens ou de rites, était une réalité sans laquelle le Pacifique comme espace de vie pour les Océaniens n'aurait pas existé- le fret et le transport maritime, s'opéraient en ces temps à des fréquences infimes en comparaison de ce qu'elles allaient bientôt devenir.



Pêcheur de l'île des Pins, Mai 2004

Chapitre II

Des explorateurs aux commerçants: l'ouverture des îles du Pacifique Sud au reste du monde

1 Quand les pirogues rencontrent les caravelles

Le Pacifique insulaire n'est réellement entré dans le champ mondial des forces géopolitiques que dans la deuxième partie du XVIII^{ème} siècle avec les grands voyages tantôt d'inspiration philosophique, tantôt d'inspiration économique témoignant d'une ambition commerciale de la part des occidentaux dans cette région. Les îles du Pacifique Sud vont ainsi rapidement être ouvertes aux courants planétaires: Wallis⁶⁰, Bougainville⁶¹ et Cook⁶² ont, entre autres, inauguré la période des liaisons maritimes internationales, et d'une dépendance multiforme de l'Occident.

Bien que commune à toutes les îles du Pacifique, cette domination mise en place grâce à la maîtrise des voies de communication maritimes par les conquistadors, puis les marchands, s'exprimera dans le détail différemment d'une île et d'une culture à l'autre. Si des allusions à d'autres territoires seront fréquemment faites, nous garderons à partir de ce point systématiquement un pied en Nouvelle Calédonie et l'autre en Polynésie Française, avatars de ce qui se passera simultanément dans les nombreux autres îles et archipels mélanésien et polynésien du Pacifique Sud.

A Les grands explorateurs en Océanie

C'est le conquistador Vasco Núñez de Balboa (1475-1517) qui a été le premier Européen à voir les mers du Sud. Il s'est aventuré en septembre 1513 dans le Golfe de San Miguel (sur la côte Pacifique à l'est de Panama) et, dans un geste d'expansionnisme européen, a pris possession de l'océan et de ses terres au nom de l'Espagne. Après Quiros⁶³ et Mendaña⁶⁴ qui ne firent que l'entrevoir en 1595 et 1605, la Polynésie reçut en moins de 3 années, de 1767 à 1769, ses premiers visiteurs d'importance: les Capitaines Wallis, Bougainville et Cook.

⁶⁰ Navigateur britannique, Samuel Wallis (1728-1795) découvrit le 19 juin 1767 l'île de Tahiti, ainsi que de nombreuses autres îles dans le Pacifique Sud, tel que l'archipel de Wallis et Futuna.

⁶¹ Louis Antoine de Bougainville (1729-1811), est un navigateur français qui explora l'immense archipel des Tuamotu, mouilla à Tahiti et découvrit la plupart des îles Samoa.

⁶² James Cook (1728- 1779) est un navigateur, explorateur et cartographe britannique. Il fut le premier Européen à débarquer sur la côte Est de l'Australie, en Nouvelle-Calédonie, aux îles Sandwich et à Hawaï et à cartographier la Nouvelle-Zélande.

⁶³ navigateur et un explorateur portugais au service de la royauté espagnole

⁶⁴ navigateur et explorateur espagnol

En Mélanésie, la Nouvelle Calédonie ne fut découverte qu'un peu plus tard: en 1774 au cours de la deuxième expédition du Capitaine Cook. L'île suscita dans les décennies qui suivirent l'intérêt de navigateurs français parmi lesquels le Capitaine La Pérouse⁶⁵. Elle fit également l'objet de convoitise des navigateurs anglais, dans les prémices d'une rivalité qui opposera la France et la Grande Bretagne tout au long de l'époque coloniale. La Nouvelle Calédonie sera ensuite plus fréquemment abordée par des marchands et aventuriers de toutes sortes, qui s'y essayeront à des coups commerciaux entre les années 1810 et 1840 .

Les navires européens

Ainsi que le souligne le professeur P. Rasse dans *La rencontre des Mondes*: « Longtemps, la mer n'a été qu'un immense désert où l'homme ne s'aventurait jamais. Tout juste se risque-t-il au cabotage le long des côtes, allant de port en port sans jamais perdre de vue la terre (...) »⁶⁶ Il semblerait que ce soient les peuples de la mer Egée qui, poussés par le cabotage d'île en île, aient révolutionné les techniques de navigation en occident; développant des bateaux alternant propulsion à rames et à voile, mais surtout munis de quilles (ce qui empêche de trop dériver). Tout comme ce fut le cas lors de la conquête de la mer Méditerranée par Rome, la colonisation de l'océan Pacifique par les occidentaux s'est faite grâce à la domination des voies maritimes, et donc de nécessaires améliorations technique des navires ainsi que des méthodes de navigation.

C'est à partir du XVIème siècle qu'une révolution des transports maritimes permet aux grands voiliers de vaincre l'océan, et de redessiner le visage du monde. Ainsi que le développe P. Rasse, une conjecture d'innovations permet en effet de créer à cette époque une nouvelle génération de navires, en mesure d'affronter 'l'immensité vide de l'océan'. Les premières grandes expéditions lointaines réussirent ainsi grâce à la caravelle⁶⁷ et à son système de voiles permettant d'atteindre des vitesses raisonnables, et de remonter au vent. Outre une amélioration de la voilure, les carènes sont renforcées et mieux étayées, ce qui permet une meilleure résistance aux coups de mer et autres tempêtes tropicales. Le gouvernail d'étambot⁶⁸ rend également le louvoiement plus aisé et les manœuvres plus précises. Ces révolutions techniques seront bientôt complétées par des avancées dans l'art de la navigation et de la cartographie, permettant de sensiblement dynamiser toutes les mers du monde comme espaces de transport et voies de communication nouvelles. L'occident, qui dispose maintenant de navires capables braver la haute mer et supportant l'exigence de longues courses, peut se lancer à l'assaut du monde.

Mais une fois de plus, la mise en place de voies de communication n'est pas gratuite et ne devient rentable et durable qu'avec l'établissement de relations commerciales. Les Phéniciens l'avaient compris qui, ainsi qu'il est écrit dans l'Odyssée, « *apportaient une foule de breloques*

⁶⁵ Jean-François de Lapérouse était un officier de marine et un explorateur français né en 1741. L'expédition maritime autour du monde qu'il commandait, disparut corps et biens à Vanikoro aux îles Salomon, en 1788.

⁶⁶ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p 70

⁶⁷ Navire à voile inventé au début du XVème siècle, mais qui subira beaucoup d'amélioration au cours du XVIIème siècle.

⁶⁸ Apparue en Europe du Nord au début du XIIème siècle, le gouvernail d'étambot était fixé à l'arrière des navires par des charnières, ce qui donnait un meilleur contrôle sur sa direction et réduisait l'espace nécessaire aux manœuvres tournantes.

dans leur vaisseau noir. »⁶⁹ Ce peuple antique d'habiles navigateurs et commerçants fonda en effet, dès 3000 avant J-C, de nombreux comptoirs en bordure de la Méditerranée orientale (parmi lesquels Carthage). Ainsi que poursuit le professeur Rasse, on estime que les Phéniciens pouvaient transporter jusqu'à 36 tonnes de denrées commerciales par bateau, ce qui en fait incontestablement l'une des plus anciennes thalassocraties⁷⁰. En étendant progressivement ses relations commerciales à travers toute la Méditerranée, ce peuple connut à partir du VIII^{ème} siècle avant J-C une prospérité notable, s'appropriant notamment des villes portuaires occupant « *une place stratégique pour l'essor des réseaux de communication qui se dessinent progressivement en Méditerranée.* »⁷¹

C'est cette aptitude au commerce qui manquait à la caravelle et, bien qu'efficace dans une navigation d'exploration, ce navire qui rendit Christophe Colomb célèbre n'était pas suffisant en termes de transport de marchandises. Peu à peu apparut donc le galion -plus gros, plus lourd mais avec des cales assez grandes pour lui permettre de transporter des marchandises, et avec une structure assez solide pour recevoir des pièces d'artillerie. Au XVII^{ème}, le galion va se modifier progressivement pour donner naissance au 'vaisseau' dont on améliorera encore la carène pour une meilleure pénétration dans l'eau et de plus grandes qualités manoeuvrières.

Malgré un progrès constant dans la conception des vaisseaux à cette époque, faire voile dans ces océans éloignés constituait une prise de risques continue et dont l'issue était toujours incertaine. Parmi les dangers de la vie maritime aux temps anciens, nombreux étaient ceux qui provenaient des méthodes de navigation très approximatives, et qui restèrent de règle jusqu'à la dernière partie du XVIII^{ème}. Ce n'est en effet pas avant 1770, que furent mises au point (grâce à l'apparition des premiers chronomètres fiables, précis, et transportables en Angleterre et en France) des méthodes scientifiques de calcul de la longitude⁷². Cette révolution scientifique et technique permit, outre une navigation plus sûre, l'établissement de cartes marines précises.

Les expéditions du Capitaine Cook

Le Capitaine James Cook fut sans conteste l'un des plus grands explorateurs et cartographes du Pacifique insulaire. Il y réalisa trois expéditions, au cours desquelles il fit de nombreuses escales notamment pour se ravitailler dans les îles, et qui contribuèrent remarquablement à l'intégration des îles Pacifique au reste du monde.

C'est en 1768 que la Royal Society chargea James Cook d'explorer l'océan Pacifique à bord du *l'Endeavour*, avec pour mission la recherche de la *Terra Australis*, l'hypothétique pendant de l'Eurasie dans l'hémisphère Nord. La Royal Society était en effet persuadée de son existence et entendait bien y faire flotter l'Union Jack avant tout autre drapeau européen, mais Cook ne la découvrit pas. Il était d'ailleurs sceptique quant à son existence, et confrontera à ce sujet dans son journal de bord, ses observations avec les témoignages rapportés par les explorateurs précédents. Au-delà des qualités exceptionnelles de l'homme, il faut remarquer son

⁶⁹ Odyssée, XV

⁷⁰ Une thalassocratie est une puissance politique et économique fondée principalement sur la domination de la mer.

⁷¹ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p 73

⁷² La longitude est une valeur angulaire, expression du positionnement Est-Ouest d'un point sur Terre, elle fut mise au point entre autres par John Harrison.

entêtement à imposer à l'amirauté anglaise l'usage d'un charbonnier, et qui fut sans doute une des clés de la réussite de son entreprise. L'*Endeavour* était ainsi un charbonnier de trois-mâts du même type de ceux que Cook avait déjà commandé: embarcation solide et idéale en termes de capacité de stockage, ainsi que pour son faible tirant d'eau (qualité indispensable pour s'approcher des nombreux récifs et archipels du Pacifique).

Après avoir passé le Cap Horn, le Capitaine Cook débarqua à Tahiti le 13 avril 1769. Grâce à l'aide d'un Tahitien nommé Tupaia, qui possédait des connaissances pointues de la géographie du Pacifique, Cook atteignit la Nouvelle-Zélande le 6 octobre 1769. Second Européen à y débarquer après Abel Tasman en 1642, il cartographia l'intégralité des côtes néo-zélandaises avec une remarquable précision et très peu d'erreurs. Il mit ensuite cap à l'Ouest en direction de l'actuelle Tasmanie, avec l'intention de déterminer s'il s'agissait d'une partie du continent austral. Des vents violents forcèrent cependant l'expédition à maintenir une route Nord, et c'est ainsi que le Capitaine Cook fut le premier Européen à repérer la côte Est du continent Australien.

Le 29 avril 1770, le Capitaine Cook et son équipage débarquèrent donc en Australie. Le Capitaine Cook, grâce à la traversée du détroit de Torres, prouva par la suite que l'Australie et la Nouvelle-Guinée n'étaient pas reliées entre elles. Sur la route du retour en Grande-Bretagne, l'*Endeavour* doubla le cap de Bonne-Espérance et relâcha à Sainte-Hélène avant de s'engager dans la Manche le 10 juin 1771. La publication du journal de l'expédition rendit Cook très populaire au sein de la communauté scientifique.

Peu de temps après son retour, Cook fut promu au grade de commandant, avant d'être chargé par la Royal Society de se rendre à nouveau dans les mers du Sud à la recherche du continent austral. Au cours de son premier voyage, Cook avait démontré que la Nouvelle-Zélande n'était rattachée à aucune terre, et estimé la taille de l'Australie. Mais certains membres de la Society, étaient cependant toujours persuadés de l'existence d'un continent plus grand, qui devait se trouver plus au Sud.

Cook appareilla donc à bord du *Resolution*, équipé d'un chronomètre nouvellement mis au point qui lui permettait un calcul précis de la longitude. L'expédition descendit très au Sud, franchissant le cercle polaire Antarctique le 17 janvier 1773 et découvrant à cette occasion les îles Sandwich. Cook remonta ensuite vers Tahiti pour s'y réapprovisionner, avant de replonger au Sud dans l'espoir d'accoster le continent mythique, toujours sans succès. Il avait lors de ce voyage à nouveau embarqué un Tahitien, du nom d'Omai, mais qui s'avéra moins au fait de la géographie du Pacifique que Tupaia. La route du retour le mena toutefois aux Tonga, à l'île de Pâques, à l'île Norfolk, en Nouvelle Calédonie et au Vanuatu. Le rapport de Cook conclut donc clairement sur la non existence de la mythique Terra Australis.

À l'issue de ce deuxième voyage, Cook fut promu au rang de Capitaine et la Royal Society lui offrit une retraite honoraire en tant qu'officier. Sa notoriété avait dépassé le cadre de l'amirauté et la Chambre des Lords le qualifia de « *plus grand navigateur d'Europe.* » Cependant, la mer lui manquait et il prépara un troisième voyage dont le but officiel était de ramener Omai (qui suscitait la plus grande curiosité à Londres) dans son île natale de Tahiti. Mais c'est surtout dans l'intention de découvrir un passage au Nord-Ouest du Pacifique et reliant l'Atlantique, que Cook leva l'encre.

Pour sa dernière expédition, Cook commandait à nouveau le *Resolution*. L'expédition fit escale en Nouvelle-Zélande en 1776 puis, une fois Omai rendu aux siens, Cook mit le cap au

Nord et fut le premier Européen à accoster aux îles Hawaï en 1778. Naviguant le long du continent américain, Cook essaya à plusieurs tentatives de franchir le détroit de Béring qui se révéla infranchissable en raison des glaces qui l'obstruaient. Accumulant les frustrations devant cet échec, l'expédition retourna à Hawaï et passa quelques semaines à explorer l'archipel. Mais peu après son départ, une avarie du mât de misaine contraint le *Resolution* à rebrousser chemin pour le réparer. Au cours de cette seconde escale, des tensions se firent sentir entre les indigènes et les Britanniques et plusieurs bagarres éclatèrent.

Le 14 février, des Hawaïens volèrent une chaloupe. Les vols étaient courants lors des escales, et Cook avait pour habitude de retenir quelques otages jusqu'à ce que les biens volés soient restitués. Mais une altercation avec les habitants qui attaquèrent à l'aide de pierres et de lances ne lui en donna cette fois pas le temps. Les Britanniques tirèrent quelques coups de feu mais durent se replier vers la plage. Cook fut atteint à la tête et s'écroula. Les Hawaïens le battirent à mort, puis enlevèrent son corps. Cook jouissait malgré tout de l'estime des habitants d'Hawaï, et les chefs conservèrent son corps dont l'équipage put récupérer quelques restes pour les inhumer en mer avec les honneurs militaires. Plus peut-être que tout autre explorateur, le Capitaine Cook contribua à changer l'idée que se faisaient les élites du monde en général, et de l'océan Pacifique en particulier, au cœur de cette course aux découvertes qui animait l'Europe à cette époque.

Ainsi que le souligne à ce sujet P.Y Toullelan dans *La Polynésie s'ouvre au monde*: si d'autres expéditions, non pas seulement britanniques mais également françaises (sous le commandement de Capitaines tels que Bougainville) sillonnaient à cette époque le Grand Océan, ce vaste mouvement d'exploration ne connut un temps durant aucune suite pour la France. Bien qu'ayant pris part aux expéditions scientifiques, 'l'Empire sans marine' comme on l'appelait alors, n'était pas en mesure d'assurer une relève commerciale⁷³ et de maintenir sa présence dans les eaux du Pacifique. Dans les années 1800 à 1810, l'éviction de la France du Pacifique paraît totale. Cela ne l'empêchera pas de plus tard venir défendre ses intérêts à la fois en Polynésie et en Mélanésie.

B La Polynésie, havre de paix des navires

Tous les bateaux qui traversaient le Pacifique à cette époque rencontraient le même problème de conservation des aliments et de l'eau douce. Les escales sur les îles étaient donc nécessaires, à la fois pour le réapprovisionnement des navires en vivres et en eau, mais aussi pour la réparation et l'entretien des bâtiments endommagés aux cours des tempêtes tropicales. Les contacts entre les circumnavigateurs et les populations insulaires ont donc d'abord été caractérisés par le troc: d'une part d'ordre alimentaire, et d'autre part d'ordre technologique. Chaque escale était mise à profit pour l'approvisionnement; Tahiti, pour sa nature et ses habitants, était une halte particulièrement appréciée.

Île accueillante et excellente escale pour le ravitaillement, Tahiti reçoit en effet dès le début du XIXème siècle de plus en plus fréquemment la visite de bâtiments britanniques en route vers la Californie (où se développe timidement le commerce des fourrures), ou se dirigeant vers les côtes latino-américaines pour la pêche à la baleine. Il faudra peu de temps pour que se construise le mythe polynésien qui rayonne aujourd'hui encore, comme en témoigne le choix

⁷³ La France voit à cette époque décliner ses ports commerciaux de Marseille et de Bordeaux.

du Dr Rabot, psychiatre psychanalyste ayant récemment voyagé à bord du cargo mixte l'Aranui III, et qui a cherché à travers ce voyage à comprendre « *ce que J. Brel et P. Gauguin étaient venus trouver aux Marquises.* »⁷⁴

Initialement, le choix de Tahiti par les commerçants européens comme lieu de transaction tenait notamment au fait que peu d'îles étaient alors en mesure de proposer une telle abondance de vivres animales et végétales. À côté d'une économie de maisonnées s'y dégage à l'époque un véritable surplus, base d'une économie d'échanges, dont le chef est le pivot et 'le prestige la base idéologique'. Ce surplus économique -indicateur de force et d'autorité- devient bientôt la marchandise que les baleiniers, les santaliers, et les commerçants qui font escale en Polynésie, prélèvent dans les ressources excédentaires des Polynésiens. Outre une certaine abondance des ressources naturelles, l'archipel de la Société (où se trouve l'île de Tahiti) était dotée de baies offrant d'excellents mouillages pour les bateaux. Les années 1790-1830 furent à ce sujet les années de *Matavai*⁷⁵, car cette baie accueille durant cette période des dizaines et des dizaines de navires.⁷⁶



L'Adventure et le Resolution en baie de Matavai
par William Hodges

C La Mélanésie un temps délaissée

À cette époque, la Mélanésie fait figure de terre hostile qui décourage la plupart des navires de s'y arrêter, ce qui la protégera un temps durant. Inconnue et sauvage, ses ressources naturelles pourtant nombreuses ne furent d'aucune aide avant la fin des années 1850. Une explication réside probablement dans la multitude de groupes sociaux différents n'ayant eux-

⁷⁴ Cf interview du Dr Rabot

⁷⁵ une baie sur le littoral Nord de Tahiti

⁷⁶ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

mêmes que très peu d'échanges entre eux, et chacun indépendant des autres. Si ces groupes présentaient une certaine hiérarchisation interne, l'absence de hiérarchisation globale empêchait toute négociation avec un interlocuteur chargé d'une autorité. N'ayant pas de chef à même de prendre les devants et de porter les responsabilités face aux explorateurs puis aux commerçants européens, les contacts se firent nécessairement plus distants et moins fréquents qu'avec les Polynésiens, dont les rois se faisaient rapidement les interlocuteurs des Capitaines de bateau. Le professeur de Deckker remarque à ce sujet que: « *La Mélanésie a toujours été incomprise par les Occidentaux à qui elle faisait peur: cannibale, anthropophage, au système de pouvoir peu clair... Les Occidentaux ont donc préféré traiter avec les Polynésiens dont le système de pouvoir politique, hiérarchisé, était plus proche du leur.* »⁷⁷

Ainsi, bien que les explorateurs européens aient découvert la Papouasie Nouvelle-Guinée au XVIème siècle, on n'en sait par exemple peu de choses en Europe jusqu'au XIXème siècle. Les îles Fidji et le Vanuatu (que le Capitaine Cook nomma Nouvelles-Hébrides) ne furent de même colonisées et occupées de manière permanente par les européens qu'au cours du XIXème siècle. De même, si des missionnaires commencent à venir s'installer en Nouvelle Calédonie dès 1841, ils en sont chassés par les Kanaks en 1847 et ne peuvent revenir de façon durable qu'à partir de 1851. Pour finir, le Royaume-Uni n'établit un protectorat dans l'archipel des Salomon qu'à partir des années 1890, ce qui se fait dans le cadre de la Commission du Pacifique occidental et sous la pression allemande. Cela fait pourtant à cette époque déjà plus de 100 ans que Tahiti commerce activement avec les navires européens.

2 Quand les marins deviennent des commerçants

Dans le sillage des grands explorateurs, il n'est d'abord arrivé que les aventuriers et les exclus, rebus de l'Europe: le Pacifique fonctionnait comme exutoire des bas fonds de la société. Les bagnes⁷⁸ y furent créés par 'mesure d'hygiène sociale'. Vinrent ensuite les commerçants (baleiniers, santaliers), les missionnaires catholiques et protestants et les marins envoyés par la Marine Nationale. Ils furent le point de départ d'une nouvelle tournure dans l'évolution des îles du Pacifique Sud.

A Navires commerçants

Après les caravelles et les galions, le Pacifique Sud fourmille bientôt de petits vaisseaux et autres navires commerçants à la recherche de 'coups' assurant des bénéfices pouvant facilement monter à 300 ou à 400% de la mise initiale. Un type très réussi de voiliers de commerce, que l'on retrouve ainsi dès la fin du XVIIIème dans les eaux du Pacifique, est le vaisseau de la *Compagnie des Indes*. Jaugeant de 300 à 1200 tonneaux, ces navires embarquaient à la fois passagers et marchandises. Celles-ci étaient arrimées dans les cales, où se trouvaient aussi les réserves de vivres et de boisson. Ces voiliers furent l'objet d'améliorations persévérantes. Une connaissance plus approfondie des qualités des différents bois employés dans la construction du navire, l'art plus poussé des assemblages, permirent de construire des bâtiments plus rapides et d'un tonnage plus important. Le doublage en cuivre de la coque leur firent par exemple gagner quelques nœuds, mais qui pouvaient représenter des

⁷⁷ Cf interview du Professeur de Deckker

⁷⁸ notamment le bague anglais établis à Botany Bay (Australie), et ceux français construits à Nouméa et sur l'île des Pins (Nouvelle Calédonie)

jours de navigation sur de telles distances.⁷⁹

Ces navires sans spécialisation (tour à tour santaliers, pêcheurs de perles, chasseurs de phoques, commerçants baleiniers) évoluent sur un périmètre gigantesque et représentent rapidement la majorité des échanges de type commerciaux réalisés entre les îles et l'occident.

Les baleiniers

C'est en 1789 qu'un baleinier américain, l'*Amelia*, découvre la richesse des mers du Sud en cétacés: cachalots autour de l'équateur, baleines à bosse autour des Tonga, mais aussi en Nouvelle-Zélande et où affluent bientôt les baleiniers. Cela constitue une véritable richesse car c'est précisément dans le premier tiers du XIX^{ème} que les produits dérivés de la baleine connaissent un grand essor. Dès 1791, 5 navires baleiniers américains sont à pied d'oeuvre dans le Pacifique. La France, qui avait jusqu'alors été remarquée par son absence et la faiblesse de sa flotte, ne put demeurer absente plus longtemps de ce vaste trafic. Ce fut ainsi par la relance de son industrie baleinière qu'elle réaffirma sa présence dans le Pacifique. En 1817, Roquefeuil⁸⁰ un officier de la Marine Royale, entreprend en effet le premier voyage commercial Français dans le Pacifique, à bord du *Bordelais*.

Les pavillons américains, anglais, hollandais, allemands, norvégiens et français sillonnent bientôt les mers du Sud à la poursuite de cétacés. D'après les chiffres disponibles dans l'ouvrage encyclopédique de P.Y Toullelan, le nombre de baleiniers ne cesse de croître: vers 1830, 200 navires chassent la baleine entre Hawaii, la Nouvelle-Zélande et Tahiti. En 1836 la France possède 36 baleiniers dont les équipages se montent à 1183 hommes. En 1837, ces navires sont au nombre de 49. En 1850, la flotte baleinière américaine totalise 736 navires et fait vivre directement ou indirectement 70 000 personnes.⁸¹

Des équipages sans foi ni loi oeuvrent sur ces baleiniers qui, après des mois d'une navigation difficile, touchent les îles du Pacifique pour faire le plein d'eau et de vivres frais. Ils accostent principalement dans les petites îles où leur force leur permet de faire ce que bon leur semble: utilisant la violence, introduisant les armes à feu et l'alcool pour gagner les bonnes grâces des chefs, ces hommes représentent un réel danger pour les Polynésiens, aussi bien de Hawaii que de Nouvelle-Zélande ou de Tahiti. Les Capitaines ont par ailleurs à lutter contre un fort taux de désertion: les hommes d'équipage fuient un métier dangereux et mal payé, et se mettent au service d'un chef local qui leur assure en échange une certaine protection. Les débordements des baleiniers conduisent bientôt les gouvernements à envoyer des navires de guerre, et à nommer des consuls pour enrayer leur méfaits, ce qui leur permet par ailleurs de légitimer une présence dans le Pacifique qui se fait de plus en plus pressante.

Les santaliers

Les îles polynésiennes détenaient, au début du XIX^{ème}, une autre richesse que les Européens n'allaient pas tarder à exploiter, et à épuiser totalement: le santal. Quelques bois résistant bien

⁷⁹ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris.

⁸⁰ Le lieutenant de vaisseau Camille de Roquefeuil, fut le commandant du voilier marchand *Le Bordelais* pour le compte de l'armateur Balguérie de Bordeaux.

⁸¹ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

aux attaques des insectes étaient déjà utilisés dans la réparation des navires à cette époque, mais l'essence qui donna de véritables ruées fut le santal. Comme l'explique P.Y Toullelan, ce trafic fut là aussi rapidement exploité par des navires de toutes nationalités. De 1805 à 1820, l'archipel des Fidji reçut de nombreuses visites des santaliers. L'archipel de Hawaii fut également soumis à cette exploitation et dès 1811, les îles Marquises devinrent elles aussi un point d'ancrage pour ces navires, malgré la réputation de violence des indigènes. Les Européens, qui avaient besoin de l'aide des populations locales en tant que manoeuvre, étaient en effet obligés de traiter avec les chefs et de gagner leur appui. Les marchands européens exploitèrent le santal pour s'en servir comme monnaie d'échange avec la Chine, qui fournissait de son côté un denrée indispensable pour les anglo-saxons: le thé. En 1828, les santaliers abandonnèrent cette région après l'avoir totalement pillée de ce bois précieux, à tel point que l'exploitation fit totalement disparaître l'espèce de la surface des îles.⁸² D'un commerce basé sur les ressources naturellement disponibles sur les îles et dans leurs eaux, les marchands passèrent ensuite à la vitesse supérieure, avec une production locale de viande porcine destinée à l'exportation.

B Premières exportations - le porc salé

Le commerce du porc salé représente une étape décisive dans l'évolution de la société tahitienne, il y joua un rôle dans l'apprentissage du commerce à grande échelle. Santaliers et baleiniers prirent en effet l'habitude de se relâcher dans les îles polynésiennes, et notamment dans l'archipel de la Société, qui voyait ainsi défile des dizaines de navires de toutes nationalités nécessitant un approvisionnement en viande de porc.

Les navires et flottes qui conduisaient les détenus à port Jackson⁸³ s'arrêtaient eux aussi à Tahiti pour s'approvisionner. Devant une pénurie de vivres dans la colonie pénitentiaire en 1793, le Gouverneur King y envoya un navire -le *Daedalus*- chercher du ravitaillement. Il rapporta vivant ou sous forme de salaison 31 000 livres de porc ainsi que des fruits, légumes et volailles en quantité. En 1801, la demande était tellement forte à Port Jackson, que le Gouverneur n'hésita pas à utiliser des navires officiels pour créer des liaisons régulières avec Tahiti. De 1801 à 1807, six cargaisons furent rapportées en Australie et, à partir de 1807, le commerce semblait solidement établi.⁸⁴ Chaque année pendant plus de vingt ans, des goélettes chargées de tissu, de quincaillerie et d'alcool prirent le cap des îles de la Société et en rapportèrent du porc salé; qui devint bientôt la première exportation de Tahiti, Moorea et des îles sous le Vent. Échangé au début contre un clou, il finit dans les années 1830 par valoir 10 voire 12 dollars pièce. A partir de 1821, le commerce avec la colonie anglaise déclina, dans la mesure où elle commençait à pouvoir subvenir elle-même à ses besoins.⁸⁵ Mais ces échanges commerciaux n'allaient pas rester sans conséquences pour les populations océaniques en générale, et d'une région à l'autre en particulier.

3 Conséquences directes pour les Océaniens

⁸² TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

⁸³ La baie où se trouve l'actuelle ville de Sydney.

⁸⁴ De 1811 à 1815, les navires australiens offraient un tonnage record de 2 477 tonneaux.

⁸⁵ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

Les contacts entre Océaniens et Européens ont été marqués à chaque fois par des transformations rapides et irréversibles pour les populations locales: fin des guerres entre les différents peuples, îles et archipels; disparition progressive des cultes aux ancêtres et aux divinités appartenant à la cosmogonie traditionnelle; recombinaison des unités spatiales, sociales, économiques et politiques sous la houlette des autorités coloniales, dans des sociétés qui portent malgré tout trace d'état ancien des mondes océaniques. Cette entrée du Pacifique dans le champ économique mondial, juge Jean Chesneaux, a globalement coûté très cher aux Océaniens.⁸⁶

En général, les sociétés polynésiennes se sont adaptées plus volontiers au nouvel art de vivre des blancs que les sociétés mélanésiennes: l'intervention des chefs, agissant dans un esprit de compétition avec leur pairs, a sans doute facilité le développement de relations d'échanges avec ces premières vagues de navires commerçants. Les pays mélanésien, où devait notamment se présenter la difficulté de trouver un interlocuteur, ont quant à eux mieux résisté aux attraits du commerce et à ses facilités. C'est chez eux que s'amorce de ce fait aujourd'hui la recherche d'un modèle alternatif de développement.

A Assimilation rapide chez les Polynésiens

Ainsi que le suppose P.Y Toullelan, l'arrivée des Européens dans la seconde moitié du XVIIIème a certainement été ressentie comme une rupture par la population océanique: non seulement les Polynésiens ne sont plus seuls au monde avec leurs Dieux, mais ils réalisent à leur dépend la suprématie technologique de ces étrangers *popa'a*⁸⁷. Tout comme ce fut le cas pour les peuples mélanésien, leur espace mental en sera grandement affecté.

Les chefs traditionnels virent tout d'abord leur autorité contestée par les équipages sans foi ni loi des baleiniers qui sillonnaient les mers du Sud. Certaines relations s'établirent toutefois lorsque la récolte ou le chargement des marchandises nécessitait une aide de la part de la population locale: pour attirer les bonnes grâces des chefs et des habitants dont les santaliers avaient besoin comme main d'oeuvre, des cargaisons entières de tissus, de quincaillerie, d'alcool, d'armes (blanches puis à feu) furent offertes aux insulaires, qui en modifièrent profondément leur mode de vie. Contrairement aux populations mélanésiennes qui restèrent unies sous ce qui fut bientôt le joug européen, toutes les couches sociales polynésiennes ne tirèrent pas des profits identiques du contact avec les étrangers. Les chefs de la communauté locale, en raison des circuits économiques traditionnels, étaient en effet les mieux placés pour prendre l'avantage, et ils louèrent sans scrupules la population sur laquelle ils avaient autorité pour leur gloire et leur profit personnel.⁸⁸

Le temps des premiers contacts passé, et alors que les mélanésien résistaient encore à l'emprise commerciale, les Polynésien témoignèrent d'une surprenante capacité d'adaptation - assimilant les facteurs de la modernité auxquels ils souhaitaient recourir pour leur usage propre. Ayant bien vite compris que les métaux étaient supérieurs à leurs outils en pierre, les peuples du Pacifique restèrent un temps fidèles à leur identité, tout en intégrant les outils techniques troqués par les blancs. Clous et haches, ainsi que scie et ciseaux à bois remplacèrent peu à peu les outils traditionnels en matériaux naturels, et qui créèrent en peu de

⁸⁶ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

⁸⁷ 'Popaa' signifie homme blanc en tahitien.

⁸⁸ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

temps une dépendance quant à l'importation de ces outils. La durée et la dureté du travail s'en trouvèrent considérablement réduites. Le professeur de Deckker précise à ce sujet: « *Avant l'arrivée des Occidentaux, il fallait un tronc d'arbre pour faire une planche. Avec la scie, on pouvait dans le même tronc d'arbre, en faire une dizaine. Voilà l'avantage technologique qui créa automatiquement une dépendance vis-à-vis de l'extérieur.* »⁸⁹ Ces changements dépassèrent bientôt le domaine technique, et le domaine vestimentaire subit, avec les tissus qui remplacèrent le 'tapa' (tissu fait d'écorce), la même évolution.

Bénéficiant de l'essor considérable des pays riverains, Tahiti devint alors un carrefour sans comparaison dans le Pacifique. L'exportation de salaisons de porc d'abord, puis de manioc et d'huile de coco permit aux Polynésiens d'entrer dans l'économie mondiale. Des produits de luxe tels que le bois de santal des îles Marquises, ou les perles et l'écaille de tortue de Tuamotu contribuèrent également à ce phénomène.

Autre changement déterminant dans les sociétés insulaires du Pacifique que note P.Y Toullelan: l'utilisation de l'argent. Hawaii, Tahiti et Moorea adoptèrent ainsi les premiers les habitudes européennes, avec l'utilisation de monnaie comme valeur d'échange. Le troc, au fondement même des relations d'échange et de commerces entre les archipels du Pacifique, fut rapidement remplacé par l'usage de la monnaie métallique. S'il ne semble en effet pas que l'argent ait été utilisé à Tahiti avant 1815, dans les années 1830 il est devenu impossible de se procurer une cargaison importante sans la payer en dollars. Tout indique que ce furent d'abord les baleiniers, peu soucieux de s'encombrer de tissus et de quincailleries, qui apportèrent les premières pièces d'argent américaines.

Tout comme ce fut le cas au moment de l'expansion de l'empire romain en Méditerranée, les navigateurs et marchands ne se contentèrent pas seulement de développer un commerce superficiel, et d'une influence culturelle limitée sur les populations locales. Suivant la stratégie qui avait fait la puissance de Rome dans l'antiquité, c'est non seulement les modes d'échange et de production locale, mais au-delà les modes de vie des pays conquis qui allaient ainsi être 'phagocytés et radicalement bouleversés'. Au cours de ce processus, les populations mélanésiennes furent encore moins épargnées que les Polynésiens.⁹⁰

B Appropriation relative chez les Mélanésiens - le Mythe du Cargo

Ainsi que présenté dans l'ouvrage de S. Tcherkezoff et F. Douaire Marsaudon *Le Pacifique Sud Aujourd'hui*, le 'mythe du Cargo' de Mélanésie est un culte messianique d'une attente illusoire, entretenue par des pratiques magiques, concernant une cargaison miraculeuse que de grands bateaux devraient apporter.⁹¹

A partir de 1850, les Mélanésiens purent en effet observer les hommes blancs installés sur leurs îles attendre l'arrivée de bateaux remplis de richesses. Dans toutes les mythologies mélanésiennes, les morts revenaient par la mer et la vue de ces grands navires suggéra

⁸⁹ Cf interview du professeur de Deckker

⁹⁰ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

⁹¹ TCHERKEZOFF, S., DOUAIRE MARSAUDON, F. (sous la direction de) - 1997, *Le Pacifique Sud aujourd'hui: Identités et transformations culturelles*, CNRS Editions, Paris.

immanquablement qu'ils emprunteraient cette embarcation prodigieuse. Certains précurseurs de ce mythe pensaient donc que ces bateaux avaient été envoyés par leurs ancêtres, mais détournés par les blancs à leur profit. En découlèrent les cultes du Cargo selon lesquels, en accomplissant certaines choses, les marchandises des blancs parviendraient aussi aux autochtones.

Selon G. Messadié⁹² auteur du très pertinent *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, le terme anglais 'cargo' qui signifie 'cargaison' désignait en effet les biens matériels que les blancs importaient par mer et qui émerveillèrent longtemps les Mélanésiens. Il s'agissait d'abord de réchauds à alcool, d'armes à feu, de haches, de clous et de miroirs, mais aussi de conserves de viande et de poisson, de sucre et de sel en boîte, de couteaux de poche puis, au fur et à mesure des années, de torches électriques, de radios, de ventilateurs, et de téléphones... « *Cargo fut le terme générique par lequel les Mélanésiens désignèrent ces objets qu'ils voyaient décharger de ces grands bateaux sur les docks de leur port. Le désir, ou plus exactement la fascination des Mélanésiens en général pour ces biens banals fut indéniable, mais tenait au caractère magique des objets, comme l'histoire des cultes Cargo le prouve amplement. Car Cargo vint à inclure plus tard les véhicules de transport eux même, navires à coque d'acier, auto et avions. (...) Les Mélanésiens ignorant totalement la Révolution industrielle et l'avènement de la production en masse, ils supposaient que ces biens ne pouvaient avoir été produits que par des puissances surnaturelles; d'où le mythe, qui fut incorporé dans les cultes, selon lequel ces objets étaient fabriqués par les âmes des défunts à l'intention de leur descendants mélanésiens mais avaient été détournés par les Blancs.* »⁹³

L'un des traits majeurs du phénomène, mais surtout celui qui témoigne de son importance, est que le débarquement des colons en Mélanésie entraîna à peu près partout l'émergence de cultes du Cargo, quels que fussent l'éloignement, les différences de langues, et le manque de communication entre les différentes archipels. L'explication de ces cultes réside, selon G. Messadié, dans le fait que les sociétés traditionnelles furent bouleversées par l'arrivée des blancs. Les structures de pouvoir ancestrales furent détruites, celles de la religion minées par l'évangélisation des missions, les structures économiques traditionnelles plongèrent les populations locales dans des emplois forcés de manoeuvre, et les structures sociales s'effondrèrent: « *Comment s'étonner alors que l'humiliation et le désarroi aient provoqué un replis vers les sources transcendantes (...) et engendré des cultes de rébellion et d'espoir que sont les cultes Cargo?* »⁹⁴

A Fidji, en Papouasie Nouvelle-Guinée, ou dans les Salomon, les populations locales restaient ainsi convaincues que les produits du cargo avaient une origine miraculeuse. Selon G. Messadié, le désarroi de ces peuples avait atteint un paroxysme: « *l'attitude des blancs niait leur existence, leur dignité et toutes les valeurs qu'ils respectaient depuis des siècles, sinon des millénaires. L'aspiration au retour des ancêtres exprimait un recours désespéré à leur identité ancienne.* »⁹⁵ Comme l'a relevé Jean Guiart⁹⁶, cette attitude entraînait un replis des Mélanésiens sur eux-mêmes. Et c'est l'un de paradoxes les plus vicieux de la colonisation qu'au lieu d'ouvrir la Mélanésie aux richesses occidentales, elle l'ait refermée sur elle-même et

⁹² Ancien rédacteur en chef du magazine scientifique *Science et Vie*, Gérard Messadié est un auteur français dont l'œuvre se partage entre des romans historiques, des biographies et des essais sur l'histoire des cultures, des croyances et des religions.

⁹³ MESSADIE, G. - 2005, *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, Calmann-Lévy, Paris p 72

⁹⁴ MESSADIE, G. - 2005, *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, Calmann-Lévy, Paris p 93

⁹⁵ MESSADIE, G. - 2005, *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, Calmann-Lévy, Paris p 106

⁹⁶ Auteur contemporain français, Jean Guiart est un spécialiste de la Mélanésie sur laquelle il a publié de nombreux ouvrages.

excité le rejet des Mélanésiens.

Sur tous ces archipels, les blancs s'étaient approprié les terres sur lesquelles ils contraignaient les indigènes à travailler pour des salaires de misère; et quand ceux-ci se montraient rétifs, il les y contraignaient en les endettant. Considérées d'un point de vue occidental, les conditions économiques favorisaient de plus en plus la diffusion des cultes cargo: les travailleurs mélanésiens s'étaient en effet habitués aux produits de première nécessité introduits par les blancs, mais auxquels leur faible salaire ne leur permettait pas l'accès. Il suffisait donc de promettre du riz, du sel, du sucre, des conserves, de l'alcool à brûler, des allumettes, des torches électriques, du savon et autres denrées apparemment ordinaires pour faire rêver les villages de l'âge d'or.

« Pour moi, clame G. Messadié en conclusion, les cultes Cargos témoignent d'un moment pathétique dans l'histoire d'êtres humains soumis au rouleau compresseur gigantesque d'une machine nommée civilisation, en l'occurrence d'une société marchande en marche. »⁹⁷
Voyons quels en furent les premiers impacts sur les populations locales.

C Premiers impacts sur les populations locales

Ainsi que l'expose J. Chesneaux dans *Transpacifiques*, les blancs amenèrent avec eux non seulement des techniques nouvelles, mais également une nouvelle hiérarchie sociale, une autre logique économique, un autre ordre politique, modifiant profondément le cours des sociétés dans le Pacifique Sud insulaire.⁹⁸ Continuant à vaquer à ses occupations artisanales et agricoles d'autosubsistance, ou destinées à concrétiser le statut et le prestige des aristocrates sous l'autorité desquelles elles vivaient, les populations virent rapidement apparaître certaines transformations et altérations de leur mode de vie.

Observant la situation nouvelle dans l'archipel des Îles du Vent⁹⁹, le navigateur Vancouver¹⁰⁰ en témoigne: « La connaissance qu'ils ont maintenant acquise de nos outils les plus utiles indique qu'ils leurs sont devenus essentiels au même titre que d'autres marchandises européennes; ils ont délaissé leur outillage antérieur dont ils perdent jusqu'à l'usage et même le souvenir. Nous en eûmes une preuve convaincante dans les quelques outils ou ustensiles d'os et de pierre que nous vîmes parmi eux. Ceux qu'ils nous offrirent d'acheter étaient d'un travail grossier et de mauvaise qualité, destinés seulement à nous être vendus comme curiosité. Je reste aussi persuadé qu'en ajoutant une petite quantité d'étoffes européennes à celles qu'ils possèdent à présent, ils abandonnent complètement la culture du mûrier, déjà fortement négligée et ils compteront sur l'apport précaire pouvant provenir de visiteurs accidentels. De ces pénibles considérations, il apparaît de toute évidence que les Européens seront contraints selon les lois de l'humanité à pourvoir régulièrement aux besoins qu'ils ont seuls créés. »¹⁰¹

Tout en montrant bien l'impact culturel lié à la pénétration européenne et la responsabilité qui

⁹⁷ MESSADIE, G. - 2005, *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, Calmann-Lévy, Paris p 274

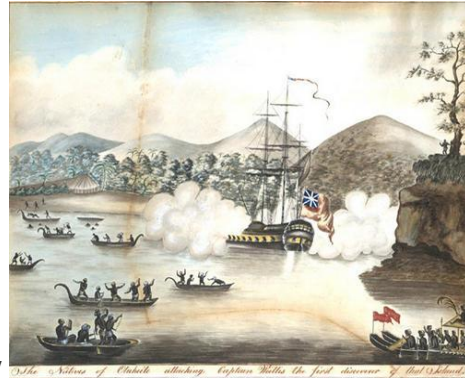
⁹⁸ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e.

⁹⁹ dans l'archipel de la Société

¹⁰⁰ Navigateur britannique arrivé en 1791 à Tahiti.

¹⁰¹ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé p 38

s'en suit, ce texte indique aussi les facultés d'absorption des sociétés océaniques, avec les aspects positifs et négatifs que cela peut comporter. Une fois de plus, un parallèle peut être fait avec l'étude de P. Rasse au sujet de la révolution des moyens de communication dans la Méditerranée du XVIIIème siècle. Si dans un premier temps ces modifications d'ordre culturelles, engendrées par l'essor du commerce dans les îles du Pacifique Sud, restent de faible impact par rapport à la totalité d'un monde océanique 'isolés par les distances et la diversité du local', et que les traditions ancestrales n'ont pas encore abandonnées, elles ne sont que les prémices des changements à venir. L'Océanie, tout comme la mer Méditerranée des antipodes, 'se réveille d'une lente torpeur'. Mais le réveil n'en fut pas moins brutal...



Le navire de S. Wallis attaqué par les indigènes en 1767

The Achilles of Charles attacking Captain Wallis the first discoverer of Otaheite

Chapitre III

Des commerçants aux colons: vers un nouvel ordre régional

1 Des espaces convoités

A l'époque coloniale coïncident les noms de grandes puissances. Une fois de plus, un choix s'impose quant à celle que nous souhaitons traiter en particulier. Dans la logique d'une étude sur l'évolution du fret maritime s'appuyant principalement sur l'actuel territoire de Polynésie Française et la Nouvelle Calédonie, il est à noter que c'est la puissance coloniale française qui sera dès lors d'avantage au centre de nos considérations.

Pour contrôler les intérêts de leurs ressortissants se livrant au commerce ou à la chasse à la baleine, mais aussi protéger les églises missionnaires, les principales puissances européennes étendirent leur influence dans le Pacifique tout au long de la première partie du XIX^{ème}. La Marine Française se montrait particulièrement partisane de la politique des points de relâche: après être intervenus sous prétexte de canaliser les équipages des baleiniers, les officiers de Marine furent déclarés protecteurs des missionnaires, eux mêmes fervents partisans du développement français. Cette présence de plus en plus pressente, non seulement de commerçants, mais aussi de marins et de missionnaires sur les eaux et dans les îles du Pacifique Sud, sera à l'origine de rivalités pour le contrôle des voies de communication. La concurrence entre les populations locales et les occidentaux, mais aussi entre les différentes puissances coloniales pour le contrôle du fret maritime sera en effet au centre de cette période. La Mélanésie étant, ainsi que nous l'avons vu précédemment, initialement restée en recul par rapport à ces mouvements commerciaux, c'est la Polynésie qui sera nécessairement majoritairement étudiée ou citée en tant qu'exemple durant ce chapitre.

A Rivalités entre missionnaires et chefs polynésiens pour le contrôle des flottes

L'économie polynésienne fut certainement de toute l'Océanie la seule à connaître une évolution aussi rapide et aussi profonde. Dès la fin du XVIII^{ème}, le rôle de négociant fut joué par les déserteurs des navires, sortes de mercenaires auprès des chefs polynésiens. Selon P.Y Toullelan, l'impact de ces hommes a fréquemment été occulté, mais il fut pourtant décisif dans de nombreux archipels. Ces marins jouaient en effet le rôle d'interprètes entre les Polynésiens et les premiers navires marchands, ce qui permit l'établissement de rapports commerciaux où les deux partis étaient à même d'obtenir ce qu'ils voulaient. Les Marquises et les îles de la Société entrèrent rapidement grâce à ces interprètes dans les circuits d'échanges

commerciaux.¹⁰²

A Tahiti comme à Hawaï, il y eut ainsi une véritable volonté politique de la part de certains chefs comme les Pomare¹⁰³ de commercer avec les Européens. La dynastie locale des Pomare s'affirma en effet dès 1793, et finit par régner sur la majorité des îles dans l'archipel de la Société (notamment toutes les îles-du-Vent) à partir de 1797. Fer, alcool, tissus, leurs assuraient face aux autres chefs une autorité bien supérieure. Si le surplus traditionnel persistera en fait longtemps à Tahiti, il sera rapidement détourné par les chefs au profit de la sphère marchande, puis finira même transformé en argent.

Comme P.Y Toullelan l'expose dans *Tahiti Colonial*, cette disposition réelle des Polynésiens pour le commerce a été renforcée par l'intervention des missionnaires. Dès le début du XIX^e siècle, époque d'un vaste mouvement d'évangélisation des 'populations sauvages', l'Océanie apparaît comme un haut lieu de convoitise pour les missions catholiques et protestantes. Ainsi que l'écrit P. Rasse dans *La rencontre des Mondes*: « *La civilisation coloniale est une civilisation de table rase, aussi bien pour ce qui est de l'agriculture que des arts, elle se construit sur la dévastation des cultures antérieures.* » La chrétienté s'impose en Océanie dans toute sa spiritualité, se décomposant localement en églises et en sectes de différentes confessions, mais toujours dans un soucis constant d'éradiquer les précédentes croyances.¹⁰⁴ C'est dans ce but que les missionnaires protestants anglais gagnèrent Tahiti dès 1812, suivis par les missionnaires catholiques qui vinrent y défendre leurs intérêts et y imposer leur conception de la chrétienté à partir de 1820. En Mélanésie comme en Polynésie, ce n'est pas seulement la foi chrétienne de ces peuples nouvellement convertis, mais aussi le négoce qui tomba rapidement entre les mains du clergé.¹⁰⁵

Si les conversions au christianisme se feront sans grands heurts (les missionnaires envoyés par des puissances coloniales comme la France et l'Angleterre avaient en effet déjà eu maintes occasions de s'exercer!) les Polynésiens montrèrent plus de résistance à leur abandonner le commerce. A Tahiti, une rivalité s'installe en effet dès 1815 entre le roi Pomare II¹⁰⁶ et les missionnaires, pour le contrôle de l'exportation d'huile de coco et des salaisons. Lorsqu'en 1818 les missionnaires voulurent maîtriser le transport des marchandises vers l'extérieur avec l'acquisition d'un navire; le roi s'imposa pour ne pas être laissé en dehors du projet, et fut de ce fait associé à la construction de *haweis*¹⁰⁷. Ces haweis, sortes de petites goélettes, permettront aux missionnaires et aux chefs de trouver un débouché extérieur pour leurs produits, sans passer par l'intermédiaire des marchands ou des capitaines de goélette. Ce contrôle à la fois du commerce et du fret maritime, permit à la mission de Tahiti de dégager d'importants bénéfices, favorisant une fois de plus les îles polynésiennes face à une Mélanésie encore peu valorisée.

Si en Mélanésie on pourra en effet parler d'une véritable mainmise, et même de monopole missionnaire sur les exportations, la situation reste différente en Polynésie où les souverains

¹⁰² TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

¹⁰³ Famille de souverains qui régna sur Tahiti jusqu'à la fin du Protectorat.

¹⁰⁴ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

¹⁰⁵ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

¹⁰⁶ Monté sur le trône en 1815, Pomare II établit en 1819 un code de lois baptisé s'inspirant des conceptions puritaines des missionnaires anglais afin de mettre fin aux coutumes anciennes comme le sacrifice humain, l'infanticide et les mœurs licencieux. Son règne sonna ainsi le triomphe du christianisme en Polynésie.

¹⁰⁷ D'après le nom de Thomas Haweis, père de la première mission évangélique envoyée à Tahiti.

du royaume des Pomare continuent à manœuvrer, pour ne pas être complètement évincés du contrôle des voies de communication. Dès 1822, les chefs traditionnels des Îles Sous le Vent¹⁰⁸ possèdent même leur propre schooner¹⁰⁹, l'*Endeavour*¹¹⁰ avec lequel ils exporteront annuellement jusqu'en 1825 près de 90 000 livres de porcs. Tous les habitants de l'archipel de la Société tirèrent profit de ces échanges, comme en témoignent les voyageurs qui mouillèrent à Tahiti entre 1820 et 1830.¹¹¹ Mais la concurrence pour le contrôle du fret maritime se fait rude. Des affréteurs, négociants, et autres représentants de maisons de commerce feront bientôt voile vers les îles luxuriantes d'un Pacifique bruissant de mille promesses, dont les échos retentissent jusque dans les bureaux des investisseurs en Europe.

B En Polynésie, concurrence pour le monopole du fret maritime

Ainsi que le présente P.Y Toullelan, le royaume des Pomare attire à cette époque de plus en plus de négociants. Le commerce se partage alors entre les baleiniers, les santaliers, les missionnaires, les chefs locaux, mais surtout les redoutables capitaines de goélette. A partir de 1825 le commerce reviendra principalement aux mains de ces capitaines de navires commerçants, véritables mercenaires pour certains. La mort du roi Pomare II en 1821 (qui s'était attaché à la défense des intérêts polynésiens, et dont le prestige était garant d'une certaine forme de respect, sinon de considération de la part des premiers colons) autorise en effet toutes les ambitions, et oblige la famille royale à renforcer sa vigilance. Mais les chefs polynésiens commencent à se familiariser avec les modes de fonctionnement économiques et commerciaux des popa'a, ce qui leur assurera un temps encore une certaine marche de manoeuvre.

Ainsi, la richesse des lagons nacriers donne par exemple l'idée à la régente Vahine Pomare d'exiger une taxe élevée de tous les navires européens passant par ses eaux. Dès 1825, les navires qui ne sont pas porteurs d'une autorisation de la régente prennent le risque d'être pillés par les sujets du royaume. Des incidents surviennent toutefois entre les navires de commerce et les populations locales, parfois même lorsque les capitaines de goélette se sont affranchis de ces taxes (et sans que l'ordre n'en ait été donné par la représentante royale). Si cela témoigne sans doute des ressentiments qui existent d'ores et déjà contre les envahisseurs européens, cela sonne surtout le glas du pouvoir royal polynésien: les souverains ne pouvant plus garantir la sécurité d'un commerce en plein essor, d'autres circuits économiques et politiques se mettent progressivement en place. Entrepôts, comptoirs et plantations apparaissent, et ce sont les consuls et les navires de guerre qui fixent désormais les règles du jeu.

Un autre type de commerçants fait ainsi son apparition à partir de 1830: il s'agit du représentant des compagnies de commerce. S'il recueillait initialement seulement les produits de luxe (nacre, écailles de tortues, perles), il diversifia ensuite ses activités, qui dynamisèrent sensiblement la production locale. Le commerce se développa dès lors considérablement en Polynésie, car il était tenu non plus seulement par des marins ou des hommes du clergé, mais par des négociants qui constituèrent des comptoirs et installèrent des entrepôts à Tahiti même. Le résultat direct fut une augmentation de la production locale et donc de l'exportation, avec

¹⁰⁸ A l'Est les îles du Vent et à l'Ouest les îles sous le Vent forment l'archipel de la Société.

¹⁰⁹ Un schooner est un mot anglais désignant un petit voilier à deux mâts, à gréement aurique et que l'on peut comparer aux voiliers désignés en France sous le nom de goélette.

¹¹⁰ Navire de commerce d'une capacité de 25 tonneaux

¹¹¹ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

la nécessité de mettre en place des liaisons maritimes plus régulières.

Vers 1839, les navires commerçant avec Tahiti atteignent un nombre record: 24 bricks¹¹² et goélettes¹¹³, 20 baleiniers anglais (qui exportèrent pour 40 000 livres de marchandises), plus 6 navires commerçants américains et un français.¹¹⁴ Selon C.W Newbury¹¹⁵, les années 1850 ont en effet été une période d'expansion se traduisant par l'augmentation du nombre de navires à Papeete. Le Protectorat dispose d'une dizaine de goélettes de plus de 60 tonneaux (un tonneau équivaut à 100 pieds cubes, ou 2,83 mètres cubes) dont le plus grand, *l'Esperance*, jauge 300 tonneaux¹¹⁶. Entre 30 et 40 autres goélettes d'environ 40 tonneaux assurent par ailleurs les liaisons entre les archipels, et qui marquent le début des liaisons interinsulaires. C'est l'époque des navigateurs marchands.¹¹⁷

Cependant -contrairement à la mer Méditerranée qui fait le pêcheur pauvre mais la fortune du commerçant- le Pacifique fait le pêcheur riche mais (une fois le marché de la baleine en déclin) peut s'avérer ruineux pour les commerçants. Des coût de transport trop élevés tendent à minimiser les gains faits sur la revente des cargaisons: tout comme ce fut le cas au début du commerce maritime en Méditerranée, les échanges sont limités, et les navires ramènent tout juste de quoi couvrir leur frais de transport.¹¹⁸ Les intérêts des puissances coloniales dans le Pacifique semblent donc résolument dépasser le coup commercial et l'argent vite gagné.

C L'ambition française en Océanie

Ainsi qu'on put l'observer durant l'antiquité avec les navigateurs Grecs qui (motivés par le désir de créer des relais commerciaux, mais également et surtout d'étendre l'Empire) avaient colonisé une partie de la Méditerranée, le processus d'expansion et de domination politique, culturelle, et économique de la colonisation est maintenant bien en route dans le Pacifique.

Intérêts stratégiques et commerciaux

Alors qu'une redistribution géographique des grande routes commerciales dans la zone Pacifique Sud est en cours dès la moitié du XIXème, les dirigeants français se prennent peu à peu à avoir l'ambition de transformer les archipels de Polynésie, mais aussi certaines îles de Mélanésie (Nouvelle Calédonie, Vanuatu) en de vastes entrepôts de marchandises -françaises de préférence- afin d'en inonder le Pacifique.

Le capitaine de vaisseau Page¹¹⁹ pensait ainsi qu'il fallait faire de ces îles « *un nœud des*

¹¹² Un brick est un bateau muni de deux mâts dont les qualités nautiques (notamment sa vitesse et sa manoeuvrabilité) le rendaient particulièrement adapté pour le cabotage, ou le convoiage.

¹¹³ qui se distingue du brick -qui a des voiles carrées- par des voiles auriques

¹¹⁴ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

¹¹⁵ Auteur et éditeur spécialiste de l'histoire du colonialisme.

¹¹⁶ Dans la Marine, le tonneau (dont le nom provient du type de conteneur en bois utilisé dans la marine) est une unité de volume utilisée pour chiffrer les capacités intérieures d'un navire. Pour un navire cargo il va donner une idée de sa capacité en transport de marchandises.

¹¹⁷ Amiot et Bellais entre autres.

¹¹⁸ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

¹¹⁹ qui fut également Commissaire des Îles de la Société entre 1851 et 1853.

principales routes de commerce de la Mer du Sud. » La politique choisie échoue néanmoins dans un premier temps -la recherche de profit immédiat prenant toujours le pas sur les projets et les investissements à long terme. Pour beaucoup, l'activité commerciale varie en fonction de la valeur du produit: on passe ainsi du santal aux salaisons, de la nacre à l'huile de coco, avant d'investir dans la terre pour développer des plantations de canne à sucre. Notons ici que cette dernière production, une fois transformée en rhum, ne pose aucun de problèmes de débouchés -que ce soit dans le milieu marin mais aussi chez les populations locales. Comme partout où l'homme blanc a amené l'alcool là où il n'existait pas auparavant, l'alcoolisme fait des ravages que l'on observe aujourd'hui encore parmi les insulaires du Pacifique, les Aborigènes d'Australie ou encore les Amérindiens. Malgré tout, la canne à sucre n'est pas assez rentable par rapport aux plantation des Antilles et elle est abandonnée, tout comme ce fut le cas pour le coton.

Aux initiatives de développement et de mise en valeur des terres locales, font face les réalités de la concurrence à l'échelle du marché mondial. Le coût des trajets rend les marchandises océaniques peu compétitives par rapport à la production des comptoirs¹²⁰ africains, antillais, ou même asiatiques. Non seulement les produits issus de plantations tropicales telles qu'il en existent ailleurs ne s'avèrent pas rentables, mais on assiste au delà au déclin de la vanille, au vieillissement des cocoteraies, puis à l'épuisement des stocks de nacre et plus tard de phosphate, sans qu'une véritable politique économique soit engagée afin d'opérer une éventuelle reconversion.¹²¹

Intérêts militaires

Outre les intérêts économiques et commerciaux, c'est surtout l'intérêt militaire qui apparaît comme primordial à cette époque. Dépêchés à Tahiti d'où ils analysent la situation, Vincendon-Dumoulin¹²² et Desgraz¹²³ encouragent dans un Rapport, la France « à se donner les moyens de conserver ses positions. »¹²⁴ Le Pacifique demeure en effet à cette époque un centre d'intérêt très vif pour la Marine Nationale Française, qui représente à elle seule une véritable société, comprenant des équipages de flotte, des troupes de marines, des ouvriers d'arsenaux, des médecins et chirurgiens, des techniciens et charpentiers, des aumôniers... et dont le poids est énorme.¹²⁵

Après l'annexion de la Nouvelle-Zélande par l'Angleterre en 1840, les officiers français soumièrent ainsi les autorités de Tahiti à certaines pressions pour l'obtention de traités. Les mêmes contraintes furent par ailleurs observables quelques années plus tard en Mélanésie, lorsque le gouvernement y chercha des terres qui puissent être à la fois des colonies pénitentiaires, des colonies agricoles, mais surtout des points d'appui pour sa marine de guerre (très nettement renforcée au cours des années 1830). On trouve donc à cette époque dans le Pacifique insulaire, un gouvernement français soucieux d'assurer des points de relâche pour sa marine, et de protéger un commerce naissant dans cette partie du monde.

¹²⁰ Un comptoir colonial est une colonie où les ressources locales sont exploitées, sans développer de peuplement systématique.

¹²¹ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

¹²² Ingénieur français, hydrographe.

¹²³ commis de la Marine

¹²⁴ VINCENDON-DUMOULIN et DESGRAZ - 1844, *Les îles Taïti* p 67

¹²⁵ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

Dans sa logique expansionniste, la France se montra pour une administration directe en Océanie. Elle s'appliqua d'abord à limiter le pouvoir des chefs indigènes, puis à mettre en place l'administration coloniale, un temps sous la responsabilité des officiers de la Marine¹²⁶, comme le confirment les dires de P.Y Toullelan: « *L'officier de Marine fut le premier administrateur des colonies, d'où le lien intime entre la marine et la colonisation.* » Ces officiers s'imposèrent d'ailleurs comme les cadres idéals de la colonisation: soumis par nature aux directives gouvernementales, leur formation les rendait particulièrement aptes à cette tâche. Cela avait d'autant plus d'importance que c'est sans nul doute l'enseigne de bateau et l'officier, qui symbolisèrent le plus la présence française en Océanie pendant les premières années.¹²⁷ Leur rôle quant à la mise en place d'administrations coloniales, mais aussi de réseaux maritimes reliant symboliquement et physiquement les îles polynésiennes et mélanésiennes à la métropole, fut en effet déterminant.

2 Des espaces aménagés

Aux rivalités pour le contrôle des flottes et des voies de communication maritime, qui laissent en fait transparaître une lutte pour les îles elles-mêmes, succède inévitablement la mise en place d'administrations coloniales dans les archipels polynésiens et mélanésien.

A Mise en place d'administrations coloniales

L'implantation de la France dans le Pacifique Sud insulaire s'est ainsi faite en 2 étapes: l'époque glorieuse des marins, avec la mise en place d'un embryon d'administration, suivie de l'envoi des fonctionnaires coloniaux pour remplacer les officiers de la Marine à la tête du Protectorat Polynésien, et de l'Annexion Calédonienne.

Le Protectorat Français en Polynésie

De 1838 à 1842, pas moins de 6 navires de guerre séjournent à Tahiti. Cet intérêt manifeste de la France pour ce territoire débouche sur l'expédition du Contre Amiral Dupetit Thouars¹²⁸: 7 navires transportant 1800 hommes (dont 400 soldats) débarquent à Tahiti en 1842. Ces navires qui avaient un temps apporté commerce et prospérité dans les îles (même si cela signifiaient une perte d'autonomie économique), amenèrent dans leur sillage l'administration coloniale, et la perte d'indépendance sur le plan politique. Le 9 septembre 1842, les 'îles de Tahiti' sont rattachées à la France sous la forme d'un protectorat¹²⁹ et deviennent les

¹²⁶ La création d'un corps de fonctionnaires spécialisés dans la gestion des territoires d'outre-mer demande du temps, au cours duquel le pouvoir appartient, la plus part du temps, aux militaires.

¹²⁷ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris p 191

¹²⁸ Nommé Contre Amiral en 1841, Dupetit Thouars était commandant de la station navale du Pacifique à Valparaiso sur la *Reine Blanche*. Il signa en 1842 un traité avec la reine Pomare de Tahiti, reconnaissant le Protectorat Français.

¹²⁹ Le Protectorat est une des formes de sujétion coloniale. Il diffère de la colonisation pure et simple en ce que les institutions existantes, y compris la nationalité, sont maintenues sur un plan formel. La puissance protectrice assume donc en théorie la gestion de la diplomatie, du commerce extérieur et éventuellement de l'armée de l'État protégé.

'Établissements Français d'Océanie'¹³⁰ (EFO). A la demande de la reine Amélia, un autre protectorat sera par ailleurs décrété à Wallis et Futuna le 4 novembre 1843, et qui sera ratifié en 1887.

En peu de temps la mainmise de la marine sur Tahiti, puis à Wallis et Futuna, est totale. Habités au commandement et laissés sans directives précises, les officiers de la Marine au pouvoir ne peuvent s'empêcher d'outrepasser leurs attributions, et de s'occuper des affaires intérieures. Cette manière de faire ne sera pas sans imposer sa marque à l'administration civile qui succédera plus tard à la Marine. En Juin 1855, les marins et soldats de l'infanterie de la Marine servent en effet à tous les postes, où ils s'accomplissent de leur tâche avec compétence. En 1858, *Le Messenger de Tahiti* écrit ainsi à propos de l'archipel de la Société: « *L'extension que prend cet admirable établissement, l'activité qui y règne, la multitude des constructions qui semblent sortir de l'eau comme par enchantement... en font l'arsenal maritime le plus puissant de tout l'Océan Pacifique.* »¹³¹

Les fonctions remplies par un certain Feyzeau, représentent par exemple le modèle de ce qu'on attend des jeunes officiers envoyés dans le Pacifique en 1874. Feyzeau a ainsi tout d'abord fait fonction d'aide de camp du Gouverneur de l'époque Gilbert-Pierre, qui était lui même un Commissaire de la Marine. Le jeune Feyzeau remplit en même temps le rôle de Directeur des affaires indigènes, avant de recevoir le commandement de la goélette *Aorai* lancée en 1868, et qui dessert à cette époque les archipels. Il est ensuite nommé administrateur des îles Gambier, dans l'archipels des Tuamotu, à un moment où les relations avec la mission catholique et l'administration y sont particulièrement tendues. Ce marin de formation dirige donc cet archipel en maître presque absolu, soutenu seulement par des officiers distants, situation qui n'était pas rare dans la région Pacifique à l'époque.

Jamais à cours de conflit pour le pouvoir, la Marine Française ne sera cependant pas remplacée sans heurt par la véritable administration coloniale, dont l'influence se renforcera seulement après la conquête de la Nouvelle Calédonie.

L'Annexion de la Nouvelle Calédonie

A cette époque, c'est en effet vers le Vanuatu et la Nouvelle Calédonie (territoires aux antipodes de la France) que se tournent tous les espoirs. Là aussi, les navires des grands explorateurs ont été suivis de près par ceux des commerçants, puis des missionnaires. Reste que le commerce est alors sensiblement moins développé en Mélanésie qu'en Polynésie, pour les raisons de structure sociale que nous avons mentionnés auparavant, et que P. de Deckker reprend dans son interview: « *La différence entre Mélanésiens et Polynésiens réside dans la formation du pouvoir de type politique: en Mélanésie, on devient chef (phénomène des Big-men)¹³², en Polynésie, on naît chef.* » Cette structure hiérarchique mélanésienne -bien que dans son essence relativement peu différente de celle qui existait en Polynésie- minimisait cependant le détournement de biens collectifs pour le profit d'un seul, dont le statut présent

¹³⁰ Les EFO sont constitués des 5 archipels suivants: l'Archipel de la Société avec les îles du Vent et les îles Sous-le-Vent, l'archipel des Tuamotu, l'archipel des Gambier, l'archipel des Australes et celui des Marquises, ainsi que les immenses espaces maritimes adjacents.

¹³¹ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

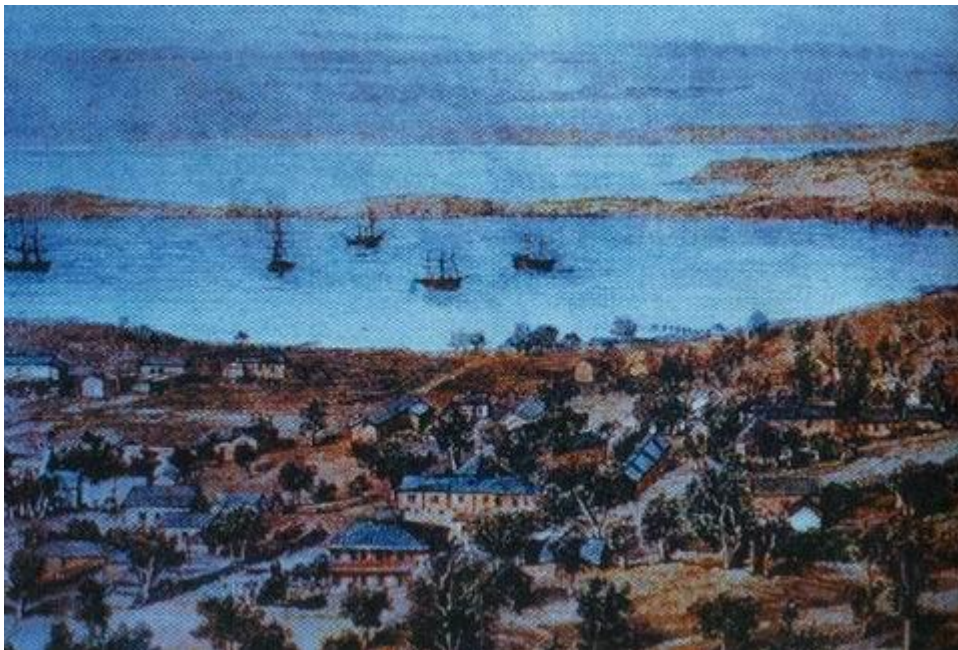
¹³² Les Big-men étaient équivalents des chefs de tribu en Mélanésie: ils leur appartenait notamment de répartir les terres en usufruit entre les familles. Malinowski a décrit ce rôle des 'Big men' chez les Trobriandais qui, en liaison étroite avec le sorcier, réglait les diverses phases de la culture et décrétait les tabous.

n'était jamais acquis pour l'avenir. Et pour le professeur de Deckker de poursuivre et de valider cette hypothèse: « *Ces sociétés sont à espace mental collectif. Il n'y a donc pas d'accumulation de capital, alimentaire ou autre, pour des bénéficiaires personnels et individuels. Tout est redistribué.* »¹³³

C'est donc non pas pour défendre des intérêts commerciaux presque inexistantes, mais sous prétexte d'y protéger ses missions évangélistes que le gouvernement de Napoléon III envoie des navires de guerre en Nouvelle Calédonie fin 1852. Devant la résistance plus affirmée des populations mélanésiennes, les missionnaires avaient en effet fait appel aux puissances européennes susceptibles de les aider, afin d'assurer leur assise dans la région. A l'issue de l'intervention des forces militaires envoyées par la France, la Nouvelle Calédonie est proclamée colonie française le 24 septembre 1853 par l'Amiral Febvrier-Despointes dont le discours est le suivant:

*« Aujourd'hui, 24 septembre mil huit cent cinquante trois, à trois heures de l'après-midi, en vertu des ordres de mon gouvernement, je prends officiellement possession, au nom de l'Empereur et pour la France, de l'île de la Nouvelle Calédonie et de ses dépendances, sur laquelle je fais arborer le pavillon national, et je déclare à tous qu'à partir de ce jour cette terre est française et propriété nationale. »*¹³⁴

Repartant peu après, l'Amiral Febvrier-Despointes laissera l'un de ses officiers, le Capitaine de vaisseau Tardy de Montravel, gérer cette nouvelle colonie. C'est ce dernier qui fonda au Sud-Ouest de la Grande-Terre 'Port de France', simple garnison qui deviendra rapidement une petite ville rebaptisée Nouméa en 1866. Avec l'île des Pins (une île parsemée de pins colonnaires, au Sud de la Grande-Terre), Nouméa servira de lieu de déportation pour des condamnés de droit commun, puis par la suite pour les anciens communards condamnés par le conseil de guerre mis en place par le gouvernement Thiers.



Port de France, 1864

¹³³ Cf interview du professeur de Deckker

¹³⁴ *Discours d'Annexion de la Nouvelle Calédonie et des îles Loyautés au territoire français, proclamé par l'Amiral Febvrier-Despointes, Balade (au Nord de la Grande-Terre), le 24 septembre 1853.*

A la fin du Second Empire, la France qui semblait mal préparée à ces compétitions internationales, a tout de même réussi à poser un pied aussi bien en Polynésie qu'en Mélanésie. Son implantation présente cependant encore bien des aspects fragiles, notamment du point de vue des réseaux de communication: à la faiblesse relative de sa flotte militaire, succède la faiblesse effective de sa flotte marchande.

B Mise en place des réseaux maritimes

Tout comme le transport d'hommes vers le bague Calédonien nécessita l'établissement d'un réseau de transport avec cette îles des antipodes, le succès des plantations polynésiennes est étroitement lié au désenclavement de Tahiti. L'isolement de la Nouvelle Calédonie¹³⁵ et de Tahiti¹³⁶, et leur éloignement extrême des marchés Européens, constituent à l'évidence un handicap très lourd. Cependant, des relations constantes avec les marchés extérieurs ne pouvaient être établies que si la colonie pénitentiaire de Nouméa justifiait d'une autonomie suffisante, et que Tahiti était en mesure de proposer un fret de retour. C'est pourquoi, d'après P.Y Toullelan, commerçants et administrateurs eurent dès lors pour objectif de transformer Tahiti en centre de dépôt de tous les archipels avoisinants. Ce sont les principaux points de son analyse réalisée dans *Tahiti Colonial* -et dont les réflexions seront (lorsqu'elles s'y appliquent) étendues au territoire Calédonien- que nous reprendrons ci-dessous.

Tout d'abord, ainsi que le souligne l'auteur, si l'ambition du Gouvernement Français est à cette époque de faire de Tahiti un pôle d'attraction commerciale, la réalité est tout autre. Vers le milieu du siècle, le Protectorat Polynésien est pratiquement laissé à ses seules initiatives, et seuls quelques rares voiliers passent de temps en temps par le port de Papeete. La France essaie donc tant bien que mal de relier sa lointaine colonie par un ou deux transports d'État, mais la distance et la lenteur des navires d'alors ne les autorise pas à accomplir plus d'un voyage annuel. Devant ce faible rendement, les années 1850 voient des armateurs (pour la plupart étrangers) doter Tahiti et ses îles d'une dizaine de goélettes, capables de relier l'Australie à l'Amérique. Ce sont ces goélettes qui assurent l'essentiel du trafic, et l'orientent vers la côte Ouest-Américaine. La maison de commerce Tandonnet¹³⁷ envoie également quelques voiliers, mais ces relations restent trop irrégulières pour qu'un marché durable se mette en place. Si la France trouve moyen d'exporter quelques produits agricoles, c'est surtout le fret de retour qui fait cruellement défaut.¹³⁸

Les années 1860 voient ensuite une évolution sensible de l'organisation du fret maritime à Tahiti. Les navigateurs marchands disparaissent au profit d'agences européennes, ou de compagnies gérées par des négociants anglo-saxons¹³⁹ investissant dans des bateaux pour transporter leurs marchandises. Un écossais du nom de John Brander¹⁴⁰ domine ainsi largement le marché jusque dans les années 1880 avec ses 8 navires, la plupart de ses

¹³⁵ Nouméa se situe à tout juste un peu moins de 2000 km de la terre la plus proche: l'Australie.

¹³⁶ Tahiti se situe à 4000 km de la Nouvelle-Zélande, à 5000 km la Nouvelle Calédonie et à plus de 6000 km de l'Australie.

¹³⁷ Tenue par les frères Jean et Victor Tandonnet, armateurs qui donnèrent une grande extension à l'armement maritime à travers leur compagnie.

¹³⁸ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

¹³⁹ On retrouve en fait un certain Clark, mais surtout J. Brander, A. Hort ainsi que la compagnie 'Chapman and Turner'.

¹⁴⁰ débarqué à Tahiti en 1851

concurrents possédant tout au plus 3 goélettes. La totalité de ces flottes permettait notamment à ces compagnies de commerce de contrôler les voies de navigation Valparaiso¹⁴¹- San Francisco - Sydney, tout en assurant la prospection des archipels, et en maintenant des entreprises d'import-export.

L'année 1863 marque en effet le début des relations régulières avec San Francisco, reliée à Tahiti par les voiliers *La Surprise* et *l'Elisa*. Surpassant ses rivales chiliens et australiens, le port Nord-Américain de San Francisco deviendra en quelques années une plaque commerciale d'importance pour toute l'Océanie. San Francisco est alors le point de départ de nombreuses lignes maritimes, tandis que des maisons de commerce, soutenues par des banques américaines, s'établissent peu à peu dans tout le Pacifique. La majeure partie du trafic se déroulant dans les îles polynésiennes -et parfois même en Mélanésie- prend pour direction finale les Etats-Unis. Le trafic avec le reste du monde demeure en effet lent et laborieux, et dix ans plus tard l'Amérique du Nord reste le seul continent avec lequel Tahiti entretienne des relations commerciales régulières.

Non seulement la France est peu présente dans ce trafic, mais les grands voiliers de Marseille et de Bordeaux se font même au contraire de plus en plus rares. L'explication tient dans le fait que les navires marchands ont toujours beaucoup de mal à trouver dans les îles du Pacifique Sud, des marchandises qui pourraient constituer un fret de retour pour un prix intéressant, et rentabiliser un tel trajet. Garnier, un fonctionnaire français de passage dans l'archipel de la Société en 1871, écrit à ce sujet: « *Le prix de la nourriture à Tahiti est fort élevé à cause du manque de pâturages. Notre frégate trouva même si peu à se ravitailler à des prix convenables, que nous primes exactement que les provisions nécessaires pour nous rendre dans un port d'Amérique.* »¹⁴²

En 1873, les navires du protectorat se rendent donc toujours à San Francisco, au Chili et à Sydney, avec qui s'installe une relation de dépendance unilatérale. Quinze goélettes juchant de 174 à 227 tonneaux assurent le trafic international à cette période, mais dont les propriétaires sont là encore presque tous anglo-saxons¹⁴³, ce qui représente une faiblesse évidente pour l'implantation française dans ces archipels.¹⁴⁴

Au-delà, l'exemple des relations entre Nouméa et Papeete est très révélateur du défaut cruel de moyens dont se dota la France dans cette région du monde. D'un côté on souhaite limiter les influences étrangères (anglaises et américaines surtout), mais de l'autre on se montre incapable de créer des lignes maritime françaises régulières. Pendant ce temps les colonies océaniques demeurent dans leur isolement: ces possessions éloignées les unes des autres demeurent sans liaison régulière avec la métropole, et le commerce français est quasiment absent de toute cette région au moment où de grandes sociétés étrangères s'y installent pourtant. Si les ambitions françaises ne peuvent pas s'appuyer sur une flotte puissante (ce qui pousse les ministères à se montrer prudents), les propos de l'Amiral Cloué¹⁴⁵ laissent entendre tout l'intérêt que représente l'Océanie pour la Marine Française. Selon lui, « *Il faut étendre notre pouvoir sur tout l'archipel de la Société et y comprendre les îles Gambier et l'île Rapa, ce qui met entre nos mains tous les mouillages existant dans toute la partie Est des îles de*

¹⁴¹ Citée portuaire chilienne, capitale de la province et de la région de même nom.

¹⁴² GARNIER -1871, *En Océanie...* p 383

¹⁴³ parmi lesquels Chapman, Hunter et Falconet qui possèdent chacun plusieurs navires

¹⁴⁴ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

¹⁴⁵ Amiral qui servit dans la Marine sous Napoléon III, et participa notamment à la bataille de Saint Jean d'Ulloa, Mexique 1838.

l'Océanie. »¹⁴⁶

Les années 1870 marquent en effet un changement de la nature, et du rythme de l'expansion des grandes puissances en Océanie. Des conflits éclatent partout dans le Pacifique, comme c'est le cas entre la France et la Grande-Bretagne aux Nouvelles Hébrides (actuel Vanuatu) en 1878, à la suite de quoi ces deux puissances coloniales y établiront un condominium¹⁴⁷. Tout comme la Polynésie, la Mélanésie est en phase de devenir un marché où les intérêts économiques priment largement. Et en effet, les îles océaniques offrent non plus seulement du santal ou de la nacre, mais également le temps de quelques récoltes, des oranges, du coton ou encore de la vanille.

Les rivages de l'Amérique du Nord ne cessant au même moment de se peupler, la demande y est accrue -tout comme c'est d'ailleurs le cas pour l'Australie, où la colonie pénitentiaire britannique prend de l'importance. Ces colonies humaines de la zone Pacifique représentent autant de débouchés commerciaux, avec qui la création de lignes de fret maritime régulières peuvent se montrer profitables pour les îles du Pacifique Sud, ce qui marquera un regain d'optimisme. En 1877, Bloch écrit ainsi dans *Le Bulletin de la Société des Études Coloniales et Maritimes*: « Un nouveau monde se forme avec une rapidité prodigieuse dans les mers Australes. L'Océanie, cette cinquième partie du monde que le XIX^{ème} a exploré et dont la voie était presque inconnue à nos grands pères, est appelée à jour un rôle peu inférieur à celui de l'Amérique. »¹⁴⁸ Créer des lignes de navigation et prévoir des escales devient donc, ainsi que fait remarquer P.Y Toullelan, une priorité pour les responsables administratifs des colonies du Pacifique.

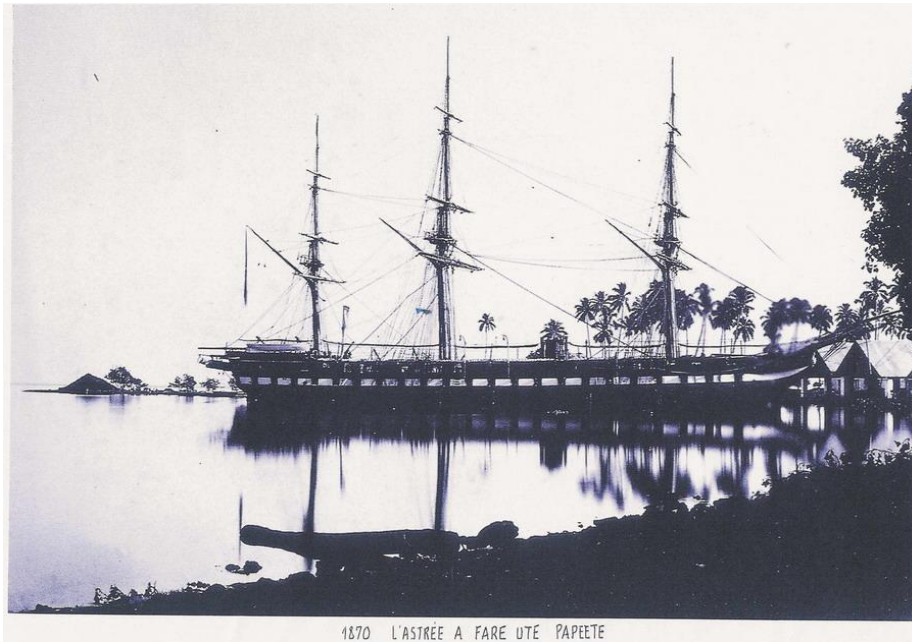
De 1850 à 1914, l'économie tahitienne vit ainsi au rythme des pulsations de l'économie mondiale. L'intensité et l'épaisseur des échanges augmentent au point que l'économie tahitienne traditionnelle s'efface totalement, au profit d'une économie de type coloniale. C'est donc pendant ces années décisives que la Polynésie orientale, puis les îles françaises de Mélanésie (Nouvelle Calédonie et Vanuatu), virent leur autosubsistance disparaître -au profit d'un marché de produits manufacturés obtenus en échange d'une production et d'une exportation de produits tropicaux de rapport. En 40 ans, le système traditionnel d'échanges est remplacé par une économie commerciale de type capitaliste, au cœur de laquelle des individus et des entreprises privées assurent la production et les échanges de biens et de services, à travers un réseau complexe de prix et de marchés. Les îles du Pacifique Sud sont définitivement en marche vers la mondialisation.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Projet de réorganisation du Protectorat de Tahiti de l'Amiral Cloué, 2 déc 1869

¹⁴⁷ Le condominium franco-britannique des Nouvelle Hébrides instauré par la Convention de Londres en 1906 y établissait une influence égale entre les deux pouvoirs coloniaux, sans souveraineté exclusive.

¹⁴⁸ Bloch écrit dans *Le Bulletin de la Société des Études coloniales et maritimes* une étude intitulée *L'Océanie Française* 1877 p 131 et 135

¹⁴⁹ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.



1870 L'ASTRÉE A FARE UTÉ PAPEETE
La frégate mixte, l'Astree au port de Papeete, 1870

3 Des espaces exploités

Tour à tour convoités, annexés et aménagés, les ressources naturelles des territoires insulaires du Pacifique Sud seront exploitées afin d'en rentabiliser les liaisons. D'abord avec les richesses du lagon, puis à travers la création de plantations -tout particulièrement des cocoteraies. Cette mise en place de systèmes agricoles à échelle industrielle est lourde d'impact pour les sociétés traditionnelles, tout comme le professeur Rasse l'écrit au sujet du développement la production de masse, durant la période expansionniste de l'Empire romain en Méditerranée. *« Il ruine les économies antérieures autant que les terres, et appauvrit les régions où ils se développent, car généralement, après avoir enrichi les oligarchies urbaines, il entre en régression du fait de l'épuisement des sols ou parce que dans ce jeu, où la compétition est mondiale, d'autres régions, plus propices encore émergent et raflent les marchés. »*¹⁵⁰ Pas plus que les arrières pays romains, les îles du Pacifique ne seront épargnées.

A Ressources naturelles – la Nacre

L'exploitation de la nacre des îles basses des Tuamotu est ancienne: des navires ont sillonné les atolls polynésiens dès le début du XIX^{ème} pour l'y chercher. Il semblerait en effet que les ressources du lagon furent exploitées à partir de 1808.

Cette production, dont la quasi totalité va à l'exportation, repose entièrement sur le travail des Polynésiens qui, grâce à elle, commencent à accéder à des revenus satisfaisants et une aisance relative. Malgré cela, les indigènes de la partie Ouest des Tuamotu sont débiteurs des négociants de Tahiti dès 1863. Cet endettement est le fruit d'une politique volontaire des marchands européens, qui veulent s'attacher les plongeurs Pomotu¹⁵¹: par un système

¹⁵⁰ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p 97

¹⁵¹ Nom donné aux habitants de l'archipel des Tuamotu.

d'avance, les capitaines de goélette parviennent à s'attacher des villages entiers, contraints de pêcher à leur seul profit. Non pas seulement l'exploitation des plongeurs polynésiens, mais aussi la détérioration de leur lagon posera rapidement problème.

Tout indique à ce propos que l'exploitation massive des lagons se fit à partir des années 1850-1860. Une telle exploitation ne pouvait manquer d'avoir des effets sur la constitution des bancs d'huîtres, qu'une pêche trop suivie a presque anéanti. Des mesures restreignant la pêche à la nacre sont donc prises dès 1870, dans un vain espoir de reconstitution des bancs. L'administration semble effectivement faire de réels efforts pour enrayer la surexploitation: la nacre n'est de ce fait autorisée à la vente qu'à partir d'un certain âge et d'un certain poids. Cependant, ce ne sont pas les arrêtés mais la surproduction et la dépréciation de la nacre, qui vont avoir raison de cette surexploitation. Le conseiller Wilmot, négociant de la place de Papeete, cite ainsi dans un rapport présenté au Conseil Général l'exemple d'un navire chargé de 80 tonnes de nacre envoyé à Bordeaux en 1865, et qui ne trouva preneur pour sa cargaison qu'en 1869.¹⁵² Ainsi, à la fin de l'année 1908, le prix de la nacre est si bas que les indigènes refusent même de plonger. Dans un livre relatant les souvenirs à bord de *l'Aube*, le Commissaire de la Marine La Bruyère décrit à ce sujet combien la pêche est dangereuse pour l'organisme humain, et dénonce l'exploitation des Pomutu au cœur de ce vaste commerce: « *Comme ces insulaires se trouvent tous réunis sur un même atoll au moment de l'ouverture de la pêche, ils sont à la merci des capitaines de goélette.* »¹⁵³

Outre le massacre des lagons, la pêche a notamment eu comme impact négatif d'accentuer le nomadisme des populations dans les atolls. Cela se traduit notamment par l'abandon des fosses de culture, et inmanquablement par une dépendance accrue vis à vis de l'extérieur. A. Intes¹⁵⁴ note à ce propos dans son article *L'huître nacrée et perlière en Polynésie Française*: « *La campagne de pêche donnait autrefois lieu à des déplacements importants de population d'atoll en atoll. Chaque plongeur était accompagné de sa famille et de son aide; les commerçants, l'école, le dispensaire suivaient cette migration de plusieurs milliers de personnes. (...) L'objectif essentiel de ces campagnes était la pêche de la nacre en tant que matière; les huîtres étaient sacrifiées et les perles fines qui pouvaient être recueillies au cours du nettoyage constituaient un heureuse retombée de la pêche... La plongée traditionnelle s'est perpétuée jusqu'en 1960 avec des moyens relativement sommaires.* »¹⁵⁵

Face à cette dépréciation de la nacre, et de l'appauvrissement des lagons, des plantations sont mises en place sur les îles qui assurent aux bateaux leur fret de retour.

B Cultures spéculatives: production et diffusion

Rapidement les îles du Pacifique ne vont plus se contenter de prélever: elles vont produire et exporter. Si la Mélanésie restera il est vrai très en recul quant à la mise en place de cultures spéculatives¹⁵⁶, les cultures destinées à l'exportation concurrencent bientôt les cultures vivrières dans les archipels polynésiens. A partir de 1860, Tahiti opte pour quatre produits

¹⁵² 'Pêche des nacres' Rapport de la commission des Nacres au CG, Tahiti 1888.

¹⁵³ LA BRUYERE - 1899, *Le Dernier Voilier dans l'Océan Pacifique*, Paris p 156

¹⁵⁴ André Intes est un spécialiste de la perliculture, océanographe biologiste de l'ORSTOM.

¹⁵⁵ A Intes dans son article 'L'huître nacrée et perlière en Polynésie française' publiée dans *Pêche Maritime* n° 1272, mars 1984.

¹⁵⁶ ou tout autre opération commerciale ou financière ayant pour but de réaliser un gain ou de capitalisation d'argent.

agricoles: les oranges, le coton, la vanille et les noix de coco. Tahiti et les archipels exportèrent ainsi jusqu'en 1914, des quantités importantes de ces différentes productions, qui constitueront un fret de retour nécessaire à leur insertion au reste du monde.

Le commerce de ces différents produits est par ailleurs rendu possible par une amélioration des vaisseaux quelque peu lents, de type goélette, qu'utilise la marine marchande¹⁵⁷ à cette époque. Au cours du XIX^{ème} siècle, un type nouveau de bâtiment apparaît en effet: le 'clipper'. D'origine américaine, le clipper se distingua de ses contemporains par la finesse très accentuée de ses formes. Bâtiment très long mais peu large, son étrave fut dessinée pour offrir la moindre résistance à l'avancement. Les clippers furent les bateaux de beaucoup les plus rapides de leur époque,¹⁵⁸ et l'on ne pouvait rêver de meilleurs bateaux pour se livrer à la traite.¹⁵⁹ Ils servirent notamment à transporter des marchandises périssables comme les fruits en général, et les oranges dans ce cas particulier.

Les oranges

La grande époque d'exportation d'agrumes fut 1860-1870, mais après 1874 la valeur de ces exportations décline rapidement. Il s'agissait certes dans un premier temps d'une économie de cueillette pratiquée dans le cadre de la société traditionnelle, mais leur but commercial a vite été apprécié, et les plantations ont de ce fait été entretenues. Au moment de la récolte, toute la population sous l'autorité des chefs de districts se lançait dans des opérations de cueillette. Le trafic qui en résultait était important: un cabotage¹⁶⁰ non négligeable permettait de centraliser la production, qui était ensuite envoyée dans son intégralité vers le port San Francisco. Grâce au chemin de fer, la production des îles du Pacifique pouvait même être acheminée jusqu'à New York. Après que les marchés américains commencèrent à montrer quelques signes de faiblesse, les oranges polynésiennes trouvèrent de nouveaux acquéreurs dans les marchés australasiens et néo-zélandais, vers où les exportations reprirent au début du XX^{ème} siècle. Les oranges constituaient alors un fret de retour intéressant, à la fois en termes de quantité, de valeur et de qualité.

Le coton

Avec la guerre de Sécession en Amérique du Nord, les cours du coton grimperont très vite du fait de la raréfaction de cette matière première dans cette région du globe. Des plantations furent donc créées à Tahiti pour profiter de cette remontée des cours. L'administration française contribua notablement à ce phénomène: des navires d'État étaient en effet réquisitionnés pour apporter le précieux coton et, en 1885, un taux record de 615 tonnes est exporté.

¹⁵⁷ Le terme marine marchande désigne ici tout ce qui fait l'objet, ou qui est en rapport, avec le transport maritime de marchandises ou de personnes. Aujourd'hui, le commerce mondial s'effectue à près de 95% par la voie maritime, il existe environ 50 000 navires de commerce en service dans le monde.

¹⁵⁸ Par bon vent et le courant aidant, il arriva que des voiliers filèrent leurs 16 noeuds et plus.

¹⁵⁹ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris.

¹⁶⁰ Si les caboteurs (initialement des bateaux naviguant le long des côtes) restent essentiels dans les liaisons interinsulaire, et pour relier les différents ports sur des îles de grande taille (comme la Nouvelle-Zélande par exemple), la concurrence du chemin de fer, puis du camion a cependant sensiblement réduit leur importance au cours du temps. A noter que aujourd'hui encore, l'outillage des ports où ils s'arrêtent est si fréquemment défectueux en appareil de levage, que ces navires disposent de mats de charge et d'appareils supplémentaires nécessaires à la manoeuvre de la cargaison.

La période d'âge d'or du coton fut cependant de courte durée. Dans les années 1870, le coton connut une grave crise alors que les États-Unis étaient en mesure de récupérer le marché mondial (ce qu'ils firent avec une rapidité foudroyante), et qui entraîna une très forte chute des cours en Polynésie entre autres.

La vanille

Introduite en 1848 par l'Amiral Hamelin¹⁶¹, la vanille demeura pendant longtemps une simple ornementation de jardin. Il s'agit en effet d'une culture qui demande beaucoup de soins, et nécessite une main d'oeuvre abondante.

Les cours élevés, et le fait que ce travail peu fatigant peut être réalisé par des femmes et des enfants, vont toutefois jouer en sa faveur. Les années 1870 voient ainsi les vanilliers se multiplier. En 1878, la vanille reste malgré tout encore une activité secondaire, avec une exportation annuelle qui ne dépasse pas une demi tonne; ce sont les années 1880 qui marquent véritablement le décollage des vanilliers à Tahiti. Après la fièvre du coton, on assiste donc à celle de la vanille, qui jouera un rôle prépondérant dans l'économie polynésienne. En 1902, les exportations de vanille rapportent plus que le pourtant très rentable coprah¹⁶² et, la veille de 1914, plus de 4 millions de francs sont encaissés grâce aux ventes de ce produit.

Mais la vanille se déprécie à vive allure, la surproduction des gousses épuisant les plants. En 1916 seulement 10% des vanilliers des îles du Vent sont encore en bon état. Un fois de plus, la spéculation qui avait fait naître la production la menaçait car, pas plus que le coton, la vanille n'avait su générer d'authentiques planteurs.

L'huile de coco

Originnaire de la Mélanésie, la noix de coco fut décrite par l'explorateur Marco Polo à travers les récits de ses voyages¹⁶³. Culturellement, le cocotier est l'image même de l'Océanie. Pour le Polynésien comme pour le Mélanésien, il représente tout. Ainsi que le professeur Olivier le note dans son ouvrage *Les îles du Pacifique*: « *Le cocotier procure la nourriture, l'abri et le revenu qui permettent presque partout à l'indigène de vivre. Mais il constitue aussi l'instrument par lequel les hommes blancs ont produit les plus grands changements dans la vie des autochtones.* »¹⁶⁴ Cette place primordiale de la noix de coco au cœur de la culture océanienne se retrouve également dans l'interview de Mr J. Teaka: « *La nourriture de base est le poisson accompagné de ipo (pain local fabriqué à base de farine, de coco râpé cuit à l'étouffé ou bouillit ou à la braise). Le coco est l'aliment primordial dans la cuisine traditionnelle, il en est retiré de la noix râpée, de l'eau de coco à boire, du lait de coco, la noix est elle-même exploitée (verre à boire, bijoux) ainsi que la fibre de coco qui peut servir de cordage, utilisée elle aussi dans la confection de bijoux artisanaux.* »¹⁶⁵

¹⁶¹ Ferdinand Hamelin était un Amiral français, qui fut ministre de la Marine sous le Second Empire.

¹⁶² Le coprah correspond à l'albumen (un liquide blanc laiteux qu'on appelle eau de coco et qui se transforme en chair au fur et à mesure de la maturation du fruit) séché de la noix de coco.

¹⁶³ De retour en Italie en 1295, après un long séjour en Asie, Marco Polo combattit à Gênes, où y fut fait prisonnier. C'est dans sa geôle à qu'il dicta Rustichello de Pise une narration de ses voyages dans les États de Kūbilaï intitulée *Le Devisement du monde*.

¹⁶⁴ OLIVIER - 1952, *Les îles du Pacifique* Payot p 161

¹⁶⁵ Cf interview de Mr Jean Teaka

Il est évident que les îles polynésiennes étaient pourvues de cocotiers bien avant le XIX^{ème} (et comme nous l'avons vu très probablement grâce à des migrations de populations à grande échelle dans le Pacifique Sud), mais l'utilisation de l'huile de noix de coco en vue d'une exportation ne commença que dans les premières années de ce siècle. Ce commerce était alors aux mains des missionnaires, mais cette mainmise sur l'exportation des noix de coco fut brisée par certains chefs locaux comme Tati, qui souhaitaient en assurer eux même la commercialisation.

Le commerce de la noix de coco était déjà important dans les années qui précédèrent l'établissement du Protectorat Français, et la situation demeura inchangée au cours des deux décennies qui suivirent. C'est ainsi au cours des années 1860, que ce commerce connaît son apogée: en 1862, le chiffre record de 600 000 francs d'huile exportée est atteint. Il n'y a toutefois pas à proprement parler de culture du cocotier: dans les îles hautes (Société, Marquises) le ramassage des noix s'apparente à cette époque encore à une économie de cueillette. Le produit est d'une qualité médiocre, rapidement rance et impropre à la consommation et, à partir de 1870, il commence à ne plus trouver preneurs sur les marchés européens. L'huile laissera désormais place au coprah.

Plusieurs fièvres agitent ainsi de suite la colonie, qui se livre avec ardeur mais sans lendemain à toute culture dont l'exportation assure un profit rapide. C'est aussi dans les années 1900 que se met en place la *Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie*, qui avec le coprah assure bientôt des revenus réguliers pour les archipels polynésiens. De son côté, c'est des ressources minières telles que le cobalt et le nickel que la Mélanésie aura à offrir, et qui assurent (comme nous le développerons ensuite) aujourd'hui encore les principaux revenus de territoires comme la Nouvelle Calédonie.

Une fois encore, le parallèle peut être dressé avec la mise en place des réseaux de communication en Méditerranée au moment de l'Antiquité: les comptoirs (Sydney, San Fransisco, Valparaiso -et dans une moindre mesure des villes comme Nouméa et Papeete) drainent et irriguent de marchandises les arrières pays, dont ils tirent les matières premières. Coco, vanille, nacre transitent par les ports insulaires en échange de produits manufacturés, riz, farine, viande et autres denrées envoyées d'occident. Tout comme ce fut le cas en Méditerranée, le Pacifique colonisé assiste au développement de ses réseaux de communication maritimes, entraînant des déséquilibres politiques, économiques et socio-culturels qui conduisent ici à l'effondrement d'empires traditionnels, là à l'anéantissement de sociétés originelles.

4 Des espaces menacés

Si la main d'œuvre était suffisante dans les grandes îles peuplées de la Mélanésie (d'autant plus que l'activité économique et commerciale y resta faible durant tout le XIX^{ème} siècle), il n'en fut pas de même dans les archipels polynésiens. La demande en manoeuvres était en effet très forte à Tahiti et dans toute la zone Pacifique, et les bateaux à la recherche de travailleurs toujours plus nombreux. Les méthodes de recrutement utilisées étaient de ce fait souvent à la limite de la régularité, et les capitaines de moins en moins regardant sur les moyens de recrutement. Cela donna lieu à des débordements dignes de la traite des esclaves -notamment avec l'intervention de bateaux et d'équipages dans la lignée directe des navires négriers et du

Commerce triangulaire qui eu lieu du XVIème au XIXème siècle entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Ces mêmes navires qui, un siècle plus tôt, avaient amené la curiosité et l'esprit de découverte des grands explorateurs, débarquaient maintenant des marchands d'esclaves.

A Les navires négriers du Pacifique

De véritables navires négriers provenant initialement du Pérou ont en effet sillonné le Pacifique à partir des années 1860. L'île de Pâques, particulièrement vulnérable de par son isolement, vit ainsi plus d'un millier de ses habitants enlevés. L'ensemble du Pacifique souffrit bientôt de ces raids: selon P.Y Toullelan, 3500 individus auraient ainsi été raflés entre 1860 et 1863.¹⁶⁶

Lorsqu'un de ces navires négriers parvint en outre à enlever 150 Pomotu après un raid dans l'archipel des Tuamotu, l'administration française réagit vivement en envoyant un aviso à vapeur qui parvient à l'arraisonner. Aux îles Marquises, *l'Empresa* enleva 27 habitants¹⁶⁷ en 1862, ce qui poussa le gouvernement français à renforcer sa protection dès l'année qui suivit et afin d'éviter ce genre d'évènement.¹⁶⁸

Si l'État Français intervint dans un premier temps pour empêcher le déportement de ce qui constituait désormais et en pratique ses peuples colonisés, le développement de la culture cotonnière l'entraîna cependant très ironiquement dans une politique similaire. Dans les années 1870, l'archipel de la Société connut de sérieuses difficultés dues au manque de main d'oeuvre qui sévissait alors dans de nombreuses îles polynésiennes, trop peu peuplées pour répondre à des exigences commerciales de type capitaliste. Les travailleurs nécessaires furent donc prélevés dans les autres archipels sous influence française, à savoir les Tuamotu, les Gambier, et les îles Australes. Des navires y recrutaient (plus ou moins de force) les jeunes hommes aptes à partir travailler dans les plantations des îles de la Société. La tragique baisse de la population active dans les archipels d'où la main d'oeuvre était prélevée, entraîna un phénomène d'émigration des habitants restants vers Tahiti. Ce phénomène de déportation acheva de briser l'équilibre fragile qui existait jusqu'alors entre ces insulaires et leur gestion de ressources naturelles réduites par un territoire limité. Bien loin de se soucier de l'équilibre entre les hommes et leur espace de vie, les colons français raflaient les indigènes de leurs îles, et les envoyaient dans les plantations de coton de Tahiti, où ils étaient exploités sans vergogne. Un témoignage accablant fut ainsi fournis dans le Journal de bord de la famille Brassey, qui raconte que durant sa visite aux habitants des Tuamotu de l'Est dans les années 1870, elle fut interrogée dans ces termes: « *Pas vendre eau de vie? - Non - Pas voler hommes? - Non - Alors quoi faire?* »¹⁶⁹

Lorsque les archipels polynésiens furent vidés de leurs hommes, ces navires négriers firent voile vers la Mélanésie pour y prélever de la main d'oeuvre, et où jusqu'ici les hommes avaient résisté tant bien que mal à l'exploitation systématique des colons dans des champs ou des plantations. Un témoignage existe, celui d'un certain Méthivet, que cite P.Y Toullelan: « *Un beau jour une goélette est partie pour ces lointains pays d'où elle a ramené deux à trois cent*

¹⁶⁶ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

¹⁶⁷ Ce chiffre peut paraître petit, mais à l'échelle d'une île où vit une population d'une centaine d'âme, c'est énorme.

¹⁶⁸ cf. HE Maude *Slavers in Paradise, the Peruvian slave trade in Polynesia- 1862-1864*, Standford University Press, California, 1981

¹⁶⁹ BRASSEY - 1875, *Voyage d'un Famille autour du Monde*

sauvages, dont le type rappelait plutôt celui des Papou que des Maoris: nez épaté, grosses lèvres, cheveux crépus, créatures mal bâties mais robustes. Les planteurs se sont jetés sur ces outils vivants. »¹⁷⁰ Il s'agissait en fait de Vanuatais, bien que la férocité des habitants de ces îles découragea le plus souvent les navires européens. Ces derniers firent toutefois très tôt voile vers l'archipel des Salomons, d'où provenaient la plupart des esclaves exportés au début du siècle par les négriers¹⁷¹ vers le Queensland australien. Accentuant la chute démographique due aux maladies importées par les blancs et aux ravages de l'alcool, la population décrut brutalement. Dans les années 1929, le nombre de Salomonais s'élevait à 150 000: ils n'étaient plus que 80 000 en 1939.

Ce phénomène se retrouve là encore au cours des différents épisodes de colonisation de la Méditerranée par les puissances antiques: élimination des autochtones (ou contamination volontaire, comme ce fut le cas en Tasmanie, ce qui conduisit à l'extermination totale des habitants originels) et parage des survivants dans les zones les plus pauvres. Ces derniers étaient progressivement utilisés puis remplacés comme esclaves, destinés à mettre en valeur des terres les plus fertiles, sur le modèle latifundiaire des villae de l'Empire romain.¹⁷² Se développe ainsi en Océanie un système agricole de production de masse, destiné à l'exportation de vanille et de coco, au dépend des cultures vivrières et surtout des populations locales.

A partir de 1865, l'arrivée de main d'oeuvre chinoise dans les plantations donna une alternative à cette traite des esclaves océaniens, qui ne cessa cependant pas pour autant. En 1867 le *New York Herald* et le *Sydney Evening News* publièrent un article intitulé *Horrible Cruelty: French Slavery in the South Pacific*¹⁷³. Mais il fallu attendre 1871 pour qu'un article publié à Londres, et intitulé *Deportation of South Sea Islanders*¹⁷⁴, fit enfin réagir le ministère de la Marine Française. Paris ne mit pas fin au recrutement, mais des ordres furent donnés pour que n'entrent dans les établissements que « *les immigrants recrutés dans les conditions déterminées pour ces opérations.* » Mais ce n'est qu'en 1884 que l'importation de travailleurs de toutes parts du Pacifique Sud cessa finalement. Seule la pression internationale réussit finalement à imposer à l'administration de Tahiti une législation dans le domaine de l'immigration -le développement économique de la colonie primant malgré tout bien trop souvent sur le respect de ses habitants.¹⁷⁵

B Du local au global - impact sur les populations insulaires

Tour à tour convoités, aménagés, exploités puis esclavagés, les espaces insulaires du Pacifique Sud s'en trouveront grandement altérés: les modes de vie traditionnels s'effondrent, et les relations interinsulaires ancestrales entre les archipels polynésiens et mélanésiens sont étouffés par des moyens de communication nouveaux, mais au service du seul commerce.

Altération des modes de vie traditionnels

¹⁷⁰ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris p 277

¹⁷¹ également appelés blackbidders

¹⁷² RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

¹⁷³ trad. 'Infame Cruauté: l'Esclavage Français dans le Pacifique Sud'

¹⁷⁴ trad. 'Déportation des Insulaires du Pacifique Sud'

¹⁷⁵ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

Au fur et à mesure de l'arrivée des premiers commerçants, et à plus forte raison dès le débarquement des premiers missionnaires et colons dans le Pacifique Sud insulaire, les autorités de tutelle ont inscrit les populations mélanésiennes et polynésiennes dans l'histoire des nations européennes. Chacune dans des circonstances particulières, mais toujours avec maladresse, les administrations sont venues s'emparer de leur terres, de leurs modes de vie, de leurs coutumes et traditions. Ainsi que le développement des liaisons maritimes et la nécessité de produire un fret de retour le suggère plus haut, les préférences données à l'agriculture commerciale sur celle de subsistance, sapèrent rapidement le socle des systèmes sociaux traditionnels. Les changements s'opérant de ce fait dans la tenure du sol en sont le reflet d'autant plus révélateur, que les systèmes d'attribution, de validation, et de transfert de droits sur le sol, sont au coeur des systèmes sociaux dans le Pacifique insulaire.

Le principe d'une soumission absolue des autochtones aux occidentaux ayant comme à chaque fois prévalu au cœur de ce processus de colonisation¹⁷⁶, toute résistance à ces lois nouvelles mises en oeuvre par les autorités politiques, militaires et religieuses, y a entraîné la mort, le cantonnement ou le déplacement des autochtones dans un processus de répression systématique. L'auteur et anthropologue A. Bensa¹⁷⁷ dénonce à ce propos que: « *Les effets de cette croisade occidentale contre les populations locales, aux nom d'intérêts matériels et moraux fort douteux et largement extérieurs à la zone, se sont avérés catastrophiques; pesant considérablement sur la démographie, la vie sociale et les conceptions religieuses des Océaniens.* »¹⁷⁸

Bien que la résistance des peuples mélanésien ait été plus systématique qu'en Polynésie, les insulaires du Pacifique (dont il ne faut pas oublier qu'ils maîtrisaient l'art de la guerre, pour l'avoir de tout temps pratiqué entre eux bien avant l'arrivée des colons) n'ont pas manqué de réagir promptement contre les atteintes à leur autonomie. Les Océaniens se sont battus pour conserver une indépendance qui leur a été arrachée par la force: les guerres maories¹⁷⁹, la guerre franco-tahitienne¹⁸⁰, la lutte contre les Allemands en Papouasie Nouvelle-Guinée, ou encore les révoltes kanak en Nouvelle Calédonie¹⁸¹ en sont des exemples.

Les peuples kanak qui s'étaient en effet montrés quelque peu passifs dans l'établissement de relations commerciales avec l'Europe, réagirent souvent violemment face à l'organisation de colonies de peuplement sur leur terres. Si les soulèvements furent ponctuels, très faibles et aisément réprimés entre 1853 et 1878, la grande insurrection du chef Atai¹⁸² cette même année provoqua la mort de nombreux colons. L'administration coloniale ne réussit à y mettre un terme que grâce à l'aide de tribus kanak rivales: là aussi la division des peuples mélanésien eut raison de sa volonté d'indépendance.

Perte des liens interinsulaires ancestraux

¹⁷⁶ La colonisation signifiant dans ses grandes lignes une domination politique, économique et culturelle du territoire colonisé et un assujettissement sans condition de ses habitants.

¹⁷⁷ Anthropologue spécialiste de la Nouvelle Calédonie, Alban Bensa est Directeur de recherche à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS) et spécialiste du monde kanak.

¹⁷⁸ Bensa, A., Rivierre, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p17

¹⁷⁹ de 1842 à 1846 puis de 1860 à 1868

¹⁸⁰ de 1944 à 1946

¹⁸¹ en 1878 et en 1984

¹⁸² Grand chef kanak qui prit la tête de l'insurrection contre les colonisateurs français. Après des victoires importantes qui inquiétèrent l'administration coloniale, il fut tué par un Kanak.

Outre de modifier le mode de vie des sociétés océaniques, l'arrivée des commerçants européens a contribué à progressivement les refermer sur elles mêmes. Ainsi que l'analyse J. Chesneaux dans son chapitre sur *La Place du Pacifique dans l'histoire du monde*, les histoires océaniques ont été interrompues, et l'espace global de l'Océanie s'est vu fragmenté en 'pays'.¹⁸³ A partir de la fin du XIXème, les relations ancestrales entretenues avec les autres espaces insulaires d'Océanie ont en effet été progressivement détruites. Un cordon ombilical relie dès lors chacun de ces sous espaces coloniaux à sa métropole: la Nouvelle Calédonie n'est par exemple plus reliée qu'à la France, Fidji à Londres.

Il faut y voir une véritable régression historique, puisque se trouve ainsi dissous un vaste espace autonome qui favorisait jusque là les échanges culturels, coutumiers, et économiques entre des archipels parfois éloignés de plusieurs milliers de kilomètres, mais gardant une logique et une unité géographique. Reprenant des points que nous avons déjà étudié, P. de Deckker actualise cette idée qui reste vrai aujourd'hui encore: « *L'archéologie nous apprend que des Kanaks se rendaient à Fidji dès le XIIIème siècle de notre ère, puisque l'on a retrouvé des casse-tête kanaks dans des tombes de chefs à Fidji. La linguistique nous enseigne de même puisque le maori de Nouvelle-Zélande est compris à Tahiti et à Hawaï. Ce sont les cadres coloniaux occidentaux qui ont figé les hommes dans leurs archipels qui, pour en sortir, ont besoin de passeports ou autres pièces administratives...* »¹⁸⁴

'Figeant les hommes dans leur archipels', les dominations coloniales dans les îles du Pacifique Sud se sont ainsi succédées au gré des découpages, des trocs, des conquêtes, des rachats, des transferts décidés à l'autre extrémité de la planète. A. Bensa dira à ce propos: « *Leur implantation soudaine va rattacher, au hasard des découvertes et de la délimitation arbitraire des terres conquises, les anciennes communautés vraies, à des ensembles transcontinentaux qui, centrés en Europe sur la France, l'Angleterre ou l'Allemagne, les intégreront aux empires coloniaux d'Afrique et d'Asie.* »¹⁸⁵ Cette insertion forcée dans des structures qui leurs étaient totalement étrangères, a probablement contribué à briser les relations antérieures entre Océaniens, et contraint ces derniers à se penser en se référant à des pouvoirs nouveaux, centralisés à des milliers de kilomètres de leurs îles.



Le Virginie, en Nouvelle Calédonie de 1872 à 1875

¹⁸³ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris

¹⁸⁴ Cf interview du professeur de Deckker

¹⁸⁵ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p17

Chapitre IV

Le Pacifique Sud colonisé: vers un nouvel ordre mondial

1 Annexion des îles du Pacifique

Selon l'heureuse formule de J. Chesneaux: « *S'il est un lieu au monde où l'impérialisme, notion familière aux théoriciens de l'expansion blanche au XIXème siècle, s'est dévoilé sans fard, dans toute sa rigueur, c'est bien le Pacifique.* »¹⁸⁶

L'impérialisme ne prit en effet pas de gants dans le Pacifique.¹⁸⁷ Il fut notamment un facteur de cloisonnement en sous espaces coloniaux distincts, cassant les relations ancestrales qui traversaient jusque là les étendues océanes. Comme dans le reste du monde, il y opéra simultanément comme une force formidable d'unification historique, entraînant tous le peuple océanien vers un modèle unique de développement économique et d'organisation politique.

Bien évidemment, malgré des dates qui se resserrent dans ce chapitre et nous permettent d'approfondir quelque peu notre analyse, il reste impossible d'étudier en détail les particularismes locaux quant aux mécanismes d'annexion de chacun des archipels du Pacifique Sud. Si notre propos s'appuie ici encore sur des réalités politiques et économiques, ainsi que sur l'évolution de la production et du commerce local, notre but reste par ce biais d'attirer l'attention sur l'importance historique des processus matériels de communication', et sur le rôle considérable des routes de mer quant à l'évolution des territoires, en particulier lorsqu'il s'agit d'îles. Une fois de plus, notre propos se centrera essentiellement sur l'exemple des E.F.O et de la Nouvelle Calédonie, porteurs d'étendards d'une situation que l'on retrouve à quelques nuances près dans les autres territoires, et annexions polynésiennes et mélanésiennes.

A Ambitions et réalités des annexions

Dans les années 1860 et 70, la France n'était parvenue au mieux qu'à garder une influence toute morale sur ses Protectorats Polynésiens, où ses intérêts économiques s'étaient soldés par de relatifs échecs. Là où les puissances européennes dotées de flottes plus importantes s'implantèrent efficacement, par l'installation de colons et de maisons commerciales, la France n'était guère en état de se maintenir. Souffrant de voir son pavillon trop peu représenté dans le

¹⁸⁶ BENZA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 39

¹⁸⁷ On parle d'impérialisme lorsqu'il y a domination politique du territoire, et assujettissement de ses habitants de la part du centre politique de décision appelé métropole.

Pacifique, la France perdit par ailleurs plusieurs occasions d'étendre son influence dans la zone. Ainsi, lorsque l'île de Pâques lui fit une demande d'annexion le 2 mars 1872, la France n'eut d'autre choix que de décliner l'offre. S'il est vrai que l'île aux 600 statues présente peu de ressources naturelles, son emplacement au sein du Pacifique insulaire en fait toutefois un lieu hautement stratégique¹⁸⁸. Mais l'absence de baie autour de l'île n'y autorisant aucun mouillage, la France ne s'y engagea pas, et Rapa Nui fut finalement annexée par le Chili en 1888.

Après l'île de Pâques, c'est le troisième sommet du triangle polynésien que la France perdit avec l'archipel d'Hawaï. Ce royaume à la position stratégique excite en effet l'appétit de la Grande-Bretagne, ainsi que des États-Unis, qui rentrent eux aussi dans la course aux colonies. Loin d'être aussi aride que Rapa Nui, cet archipel représente un réel intérêt commercial: les ports de Lahaina et surtout d'Honolulu seront en effet, de 1845 à 1865, au centre de la pêche baleinière française. Mais là aussi, la capacité à relier efficacement les territoires insulaires avec le reste du monde, afin d'y développer des réseaux commerciaux solides et durables, fait défaut à la France. Bien que cette dernière se soit implantée dans la région dès 1837¹⁸⁹, c'est finalement l'influence prépondérante des Américains -et majoritairement de la compagnie de commerce *Dole Fruit Company*¹⁹⁰- qui conduira à la déposition de la dernière reine de l'île, puis à l'annexion finale au territoire américain le 7 juillet 1898. Ainsi que le note Cabrit dans ses *Considérations sur les rivalités internationales dans le Pacifique* c'est le « sucre bon marché mais surtout la clé du Pacifique Nord » que la France perdit avec Hawaï.¹⁹¹

Les années 1880 sont cependant marquées par un timide mais réel retour de la Marine Française dans le Pacifique Sud, qui y envoie des navires de taille moyenne à grande - mais surtout rapides, et permettant des liaisons efficaces entre les îles et les archipels. Entre 1880 et 1881, l'avisos¹⁹² *Le Dayot* séjourne ainsi aux Fidji où sa présence permet d'améliorer la vitesse des communications; le croiseur¹⁹³ *Le Hugon* mouille aux îles Cook où il témoigne de la puissance militaire française; et *Le Hussard* se rend à Hawaï dans le même but politique et commercial que celui évoqué plus haut.

De la même manière, Paris ne méconnaissait ni les sympathies des habitants des îles Cook pour la France, ni l'intérêt stratégique que représentait cet archipel. La France n'arriva cependant pas à devancer les Britanniques, et en 1900 la Nouvelle-Zélande put proclamer l'annexion définitive de cet archipel. Ce fut un coup très rude pour le commerce français qui était alors solidement implanté dans ces îles, mais une fois de plus, la flotte française n'était pas de taille. Au milieu des rivalités internationales de cette fin de siècle, la France ne peut en effet plus s'opposer aux actions des autres puissances qui disposent de colons, de capitaux, et surtout de marines plus puissantes.¹⁹⁴

¹⁸⁸ L'île de Pâques, 27°09'S 109°27'W, est l'île la plus à l'Ouest de toute la Polynésie dans l'hémisphère Sud. Elle constitue une porte vers l'Amérique Latine, qui l'annexa de ce fait.

¹⁸⁹ au moment où le Capitaine Abel Aubert Du Petit-Thouars (1793–1864) a nommé un agent consulaire dans la capitale de l'archipel

¹⁹⁰ La Dole Fruit Company fut fondée en 1851 à Hawaï par James Dole, qui ouvrit ses premières plantations d'ananas puis de banane dans le plateau central de l'île hawaïenne d'Oahu.

¹⁹¹ CABRIT-1910, *Considérations des rivalités internationales dans le Pacifique* Montpellier p 147

¹⁹² L'avisos est à l'origine un navire de guerre, rapide et de faible tonnage (tel que les brick, cotre, et goélette) et qui servait de liaison pour le commandement ou à assurer les communications entre les divers bâtiments et la terre. Le terme est resté pour désigner les bâtiments rapides de taille moyenne utilisés dans la Marine nationale pour stationner outre-mer.

¹⁹³ Le croiseur était une sorte de frégate cuirassée, caractérisée par un blindage plus important et une artillerie plus lourde. Il permettait le maintien de la présence des métropoles dans les colonies lointaines où il servait souvent de bâtiment de combat principal, et de symbole de souveraineté.

¹⁹⁴ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

B Annexion à l'État, annexion à la Nation

Si la France échoue dans les potentielles annexions de l'île de Pâques, de Hawaï, ou encore des îles Cook, elle maintient et renforce ses positions dans le Protectorat Polynésien et en Nouvelle Calédonie. Elle renforce ainsi le statut de ces Établissements comme colonies politiques, mais aussi comme nouvelles colonies de peuplement. Ces ambitions quant au renforcement des échanges entre les annexions océaniques et la métropole, dépendent là encore du développement de lignes maritimes régulières, ce qui ne se fera pas sans heurts - alors même que se tient dans le Pacifique Sud une compétition internationale pour la maîtrise de voies de communication.

Des EFO à la 'Polynésie Française'

Établis comme protectorat en 1842, les Établissements Français d'Océanie changent de nom pour celui de 'Polynésie Française' en 1957. Il convient toutefois de souligner que les archipels polynésiens n'étaient pas officiellement annexés à la France jusque dans les années 1880. Ce n'est qu'après la mort de la reine Pomare IV en 1877, que son successeur Pomare V permet (le 30 décembre 1880) la ratification du traité d'annexion. Les archipels de la Société, des Gambier, des Tuamotu, des îles Australes, et des Marquises sont dorénavant des colonies à part entière. Dès lors sous la domination politique de la République, ces archipels perdent le peu d'autonomie politique qui leur restait.

La mise en valeur de ces territoires désormais français devient une priorité: Tahiti doit ainsi s'assurer de revenus permettant de suffire à ses dépenses au niveau de l'administration et des infrastructures. Cette mise en valeur amorcée par une production agricole pratiquée avec plus ou moins de succès, sera plus tard confirmée par l'exploitation du phosphate et du coprah.

Du bagne Calédonien au peuplement libre de la Nouvelle Calédonie

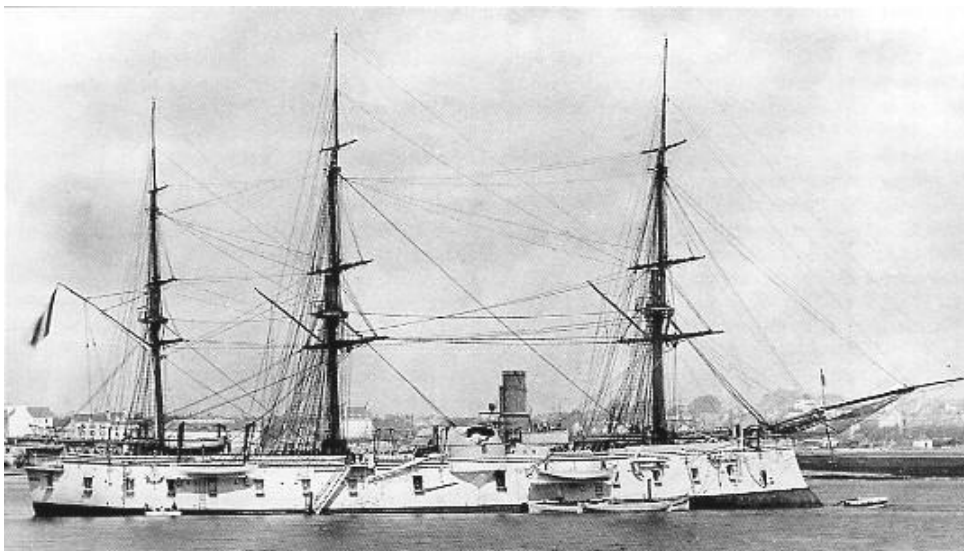
Si les relations entre colons et Polynésiens eurent quelques aspects relativement positifs qui, malgré les détours, permirent aux populations locales d'accéder à un meilleur niveau de vie, tel ne fut pas le cas dans les archipels mélanésien. Les relations ancestrales entre les différents archipels polynésiens et mélanésien ayant été brisées avec la disparition de la 'culture de la pirogue', le seul lien qui existait entre ces territoires depuis la mise en place du colonialisme résidait dans la déportation d'hommes kanak, envoyés dans les plantations de Polynésie. Frappée par les maladies, l'alcoolisme, et la sous-nutrition, la population autochtone de la Nouvelle Calédonie, estimée à 100 000 personnes en 1853, n'en compte plus que 20 000 en 1920. A cette époque, les Kanaks étaient soumis au même révoltant Code de l'Indigénat qui fut appliqué en Afrique Noire, à Madagascar ou en Algérie, et qui distinguait dans leurs droits les 'sujets' et les 'citoyens' français.¹⁹⁵ Dans la région du Mythe du Cargo, les missions se soldèrent dans un premier temps par de cuisants échecs, ce qui renforça encore probablement la dureté des colons vis-à-vis des populations locales non converties. Les

¹⁹⁵ Aboli seulement en 1946, il fut imposé par le gouvernement français en 1887 à l'ensemble de ses colonies. Ce code privait les 'sujets français' (d'origine non métropolitaine) de la majeure partie de leur liberté et de leurs droits politiques.

territoires étaient brutalement annexés, et les populations traitées sans égards lorsqu'elles se révoltaient; l'équilibre politique de la région était trop précaire pour y attirer des investisseurs, et le commerce demeurait très faible.

Comme nous l'avons vu précédemment, Napoléon III décida en 1863 de créer un bagne en Nouvelle Calédonie afin de mieux 'rentabiliser' cette colonie. Ceux que l'on appellera les 'transportés' y furent ainsi envoyés par bateau entre 1864 et 1897. En 1871, 264 forçats¹⁹⁶ débarquèrent sur l'île, suivis de 4300 communards¹⁹⁷ en 1872, puis de 1000 détenus, et encore de 3000 condamnés à la déportation simple dans les années qui suivirent. Une fois libérés, les anciens bagnards pouvaient obtenir des concessions de 4 hectares sur l'île, dans un processus de mise en valeur des terres colonisées, et qui apparaît aujourd'hui encore dans la répartition des terres en Calédonie (où les grandes propriétés de brousse appartiennent en effet aux plus anciennes familles caldoches). Mais les administrateurs envoyés sur le 'caillou' (ainsi que les Calédoniens désignent affectueusement leur île) se plaignent déjà de voir la société calédonienne 'gangrenée par la racaille qu'on y envoie de France' et souhaitent résorber la déportation des forçats sur le territoire.

À partir de 1895 on met fin au bagne sous l'impulsion du Gouverneur Paul Feuillet, et la colonisation libre de la Nouvelle Calédonie est dès lors encouragée. Les colons européens reçoivent des terres pour produire du café, tandis que l'immigration asiatique est encouragée pour l'exploitation du nickel qui débute en 1910. Si les tensions entre les populations autochtones et les métropolitains demeurent, ce territoire deviendra progressivement un pôle d'attraction pour tous les habitants du Pacifique (qui viendront y chercher du travail dans les mines), et des métropolitains qui prendront peu à peu conscience de l'importance des ressources sur ce territoire.



La Galissonniere, bâtiment amiral de la division du Pacifique, 1876

2 Mise en place de lignes maritimes

¹⁹⁶ déportés de la révolte kabyle

¹⁹⁷ déportés politiques de la Commune de Paris

Coprah, phosphate, nickel et cobalt sont autant de bonnes raisons pour une mise en place rapide de lignes maritimes vers les colonies, permettant de tirer un rapide profit des richesses que les terres polynésiennes et mélanésiennes ont à offrir. Mais aux enjeux concernant la mise en valeur des ressources naturelles régionales, s'opposent les enjeux d'ordre politiques qui existent au niveau international -et qui porteront préjudice dans la volonté des administrations locales de mieux relier les îles du Pacifique au reste du monde.

A Enjeux au niveau régional

Comme ce fut le cas au moment du développement des liaisons maritimes dans la Méditerranée de l'Antiquité, qui « *devient un immense espace de communication, reliant entre eux les ports des grandes cités, autant que les colonies implantées sur tous les rivages, jusqu'aux confins occidentaux* »¹⁹⁸, des lignes maritimes se mettent en place dans la zone Pacifique, reliant entre eux les grands ports, et y raccrochant autant que possible les petites îles océaniques.

Et en effet, vers le milieu du XIX^{ème} siècle, de petites goélettes de 100 tonneaux à peine reliaient les archipels océaniques à Valparaiso, San Francisco ou Sydney. Dans les années 1910, c'est l'ensemble de la zone Pacifique qui s'est considérablement ouverte: de puissants vapeurs partent de Seattle, Portland, San Francisco pour desservir la Chine, le Japon, les Philippines... Deux fois par mois, des vapeurs relient la Nouvelle-Zélande à la Californie. L'Australie joint quant à elle l'Amérique du Nord par Hawaii et Fidji, et une ligne Valparaiso-Sydney est créée en 1910. Comme l'écrit J. Chesneaux, que cite P.Y Toullelan: « *Le bateau à vapeur est un profond instrument d'unification qui a complètement changé les conditions techniques des échanges.* »¹⁹⁹ Le commerce et les relations entre les îles du Pacifique Sud et le reste du monde s'en trouvent révolutionnés.

C'est dans le cadre de tels bouleversements que s'inscrivent les relations de Tahiti ou même de la Nouvelle Calédonie avec le monde extérieur: sortir ces territoires de leur isolement, les relier par des lignes régulières aux principaux centres mondiaux de consommation, telle aurait dû être la volonté de l'administration coloniale. Mais, ainsi que l'argumente P.Y Toullelan, des préoccupations politiques plus qu'économiques firent que cette priorité ne fut reconnue que tardivement.²⁰⁰

Briser l'isolement en Polynésie

Tout repose à cette époque sur des moyens de communication, moins en direction de l'Europe que de l'Amérique du Nord ou de l'Australasie. Fort mal résolu, ce problème se double de celui des liaisons interinsulaires. Si cela ne représente pas un enjeu de taille pour le territoire Calédonien (les îles Loyauté étant peu nombreuses et relativement peu éloignées de la Grande-Terre), les îles polynésiennes ne sont en effet pas seulement éloignées de tout: elles sont éparpillées sur une superficie telle que certaines îles particulièrement reculées restent encore au début du XX^{ème} siècle, coupées du monde des mois, voir des années durant. Les

¹⁹⁸ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris p. 74

¹⁹⁹ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris p 124

²⁰⁰ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

populations y vivent encore dans l'attente de cargaisons de tissu ou d'outils qu'elles ne sont plus en mesure de produire, mais dont elles ne peuvent évidemment pas se passer.

Il faudra attendre les années 1880 pour que le problème de la lenteur des relations maritimes soit soulevé par le Conseil Colonial et la Chambre de Commerce, et commence à trouver ses propres solutions. Ainsi, le Commissaire Planche²⁰¹ critique notamment la lenteur des voiliers en service. Selon son analyse: « *Il faut créer une ligne postale à vapeur en lieu et place de la ligne à voile établie entre Tahiti et San Francisco, centre d'approvisionnement et marché naturel de la colonie.* »²⁰²

Mais le manque d'efficacité des navires en ligne ne constitue pas la seule préoccupation de la France, qui doit avant tout défendre ses intérêts stratégiques et commerciaux. Cela explique par exemple les instructions que reçoit le Gouverneur Morau en 1883: « *S'il est une question dans laquelle les intérêts des étrangers établis à Tahiti doivent se défendre, c'est bien d'un service à vapeur pour établir des relations rapides entre Tahiti et un continent. Mais la création d'un service à vapeur pour notre colonie doit être examinée à un double point de vue: au point de vue de l'économie et de la politique de la métropole, et au point de vue de l'intérêt de la colonie.* »²⁰³ Au-delà, l'administration regrette que la France ne soit toujours pas en mesure d'assurer directement le ravitaillement de ses îles polynésiennes.

Le Ministre de la Marine et des Colonies de l'époque entend par ailleurs changer le commerce établis entre Tahiti et le port de San Francisco, qui se pose comme concurrent direct du marché européen. Il imagine ainsi dérouter ce commerce vers l'Ouest, afin de soustraire Tahiti de l'emprise américaine et de favoriser ses échanges avec la métropole. Une possibilité pour mettre Tahiti en contact avec la France de façon régulière, serait de rallonger jusqu'à la colonie la ligne des *Messageries Maritimes*²⁰⁴ qui relie Marseille et Sydney. A titre d'exemple, alors que la Polynésie souffre à cette période d'un isolement évident, sept paquebots ont été construits en France pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881 (*Natal, Melbourne, Calédonien, Sydney, Salazie, Yarra et Océanien*) et qui relie Marseille, les Seychelles, la Réunion, l'île Maurice, l'Australie, et la Nouvelle Calédonie! La lettre qu'envoie le sous secrétaire d'État de l'époque, et que cite P.Y Toullelan, reprend les arguments déjà avancés: « *En ce moment, vous le savez, nos établissements se trouvent dans une situation d'isolement préjudiciable non seulement à leurs intérêts mais encore à ceux de la métropole. C'est sur les marchés américains que la colonie exporte ses produits, c'est de ces mêmes marchés que la colonie tire ses approvisionnements: elle ne demande et n'envoie presque rien aux colonies françaises et à la France.* »²⁰⁵

Ainsi que P. Rasse l'écrit au sujet de la Méditerranée sous l'Antiquité, une certaine forme d'autarcie se réinstalle dans le Pacifique là où elle avait été chassée par la violence des conquêtes, ou par la division du travail nécessaire à la mise en place d'échanges commerciaux plus efficaces. Ce recul relatif de la desserte des îles polynésiennes (qui ne correspond en réalité pas à un recul réel, mais plutôt à une stagnation) tient au fait que l'établissement de réseaux commerciaux, permettant un aux îles d'être moins isolées, entraîne également un recul de leur autonomie. Ces réseaux commerciaux faisant intervenir d'avantages d'acteurs,

²⁰¹ Fonctionnaire de l'Administration coloniale à Tahiti dans les années 1870-1880.

²⁰² PLANCHE -1881 Note relative à Tahiti avec des points sur lesquels j'attire l'attention du Gouvernement.

²⁰³ *Instructions au Gouverneur Morau*, 1883

²⁰⁴ Les Messageries Maritimes est une ancienne compagnie maritime, créée par l'armateur marseillais Albert Rostand, et le directeur des Messageries nationales Ernest Simons, ayant fonctionné de 1851 à 1871.

²⁰⁵ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

deviennent nécessairement plus fragiles car plus complexes, et exigent en retour que les îles et les continents soient reliés efficacement.²⁰⁶ Si c'est effectivement ce dernier point qui fait défaut en Polynésie Française à la fin du XIX^{ème} siècle, une amélioration de la production Calédonienne dans les années 1880 permet cependant de grandement dynamiser cet archipel jusqu'ici en retrait.

Assurer le développement de la Nouvelle Calédonie

La Nouvelle Calédonie prend en effet son essor entre les années 1880 et 1914. Bien qu'ayant longtemps résisté à l'établissement d'une économie tournée sur l'extérieur, le commerce commence à cette époque à y représenter une activité essentielle. Tout comme Papeete s'est imposé comme centre politique, économique et commercial des archipels de Polynésie Française, le commerce en Nouvelle Calédonie est monopolisé par la ville de Nouméa. Pour pouvoir répondre aux exigences d'un trafic maritime accru, le port de Nouméa a été modernisé et un nouveau quai inauguré en 1879. S'y croisent des navires transportant les marchandises calédoniennes vers la métropole et l'étranger, et ceux qui desservent l'ensemble de l'archipel. La ville Nouméa rassemble autour de 7 000 habitants à la fin du XIX^{ème} siècle (14% de la population totale), et compte 137 commerçants patentés en 1903. Les maisons de commerce y traitent avec des sociétés françaises et étrangères, puis redistribuent les produits en Nouvelle Calédonie. Mais c'est la découverte et l'exploitation des multiples ressources minières du territoire, qui marqueront le réel envol de la Nouvelle Calédonie au sein de l'économie et des réseaux de distribution mondiaux.

Après l'exploitation de filons de minerais tels que l'or, le cuivre, le chrome et le cobalt, c'est la découverte de nickel par l'ingénieur Jules Garnier en 1864, qui va déclencher une véritable ruée. Le nickel procurera au 'caillou' (ainsi que les Calédoniens appellent affectueusement leur île) l'essentiel de ses revenus, et représente aujourd'hui encore le pilier de l'économie Calédonienne. On devine aisément qu'après les pirogues des habitants originels vers 1200 ans avant J-C, après les grands découvreurs tels que Cook ou encore Lapérouse, après les marins commerçants baleiniers ou santaliers, après même la mise en place de lignes maritimes locales telles que la société du *Tour de Côtes*, le nickel assura à la Nouvelle Calédonie une liaison régulière par des minéraliers à voiles, géants majestueux qui faisaient le tour du monde pour venir chercher ce précieux minerai qu'on appelle 'l'or vert'.



Timbre de 1882 figurant le *Natal*, reliant Nouméa à l'Australie

²⁰⁶ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

Cependant -que ce soit en Mélanésie ou en Polynésie- les enjeux tels que les voit la lointaine métropole diffèrent grandement du point de vue qu'on s'en fait dans le Pacifique, sans pour autant être mieux adaptés aux réalités en termes d'équipement et d'avancée de la flotte française.

Enjeux et difficultés

Plus encore que de leur approvisionnement ou même de leurs ressources, c'est de la prise d'importance militaire des colonies océaniques que l'on parle au Ministère de la Marine et des Colonies. Les avancées technologiques et les pressions commerciales à cette époque, sont telles que la percée de l'isthme Américain devient une proposition viable. Ce fut lorsqu'on envisagea sérieusement la construction du canal de Panamá²⁰⁷ reliant l'océan Pacifique à l'océan Atlantique, que les territoires insulaires du Pacifique connurent un net regain d'intérêt dans la presse métropolitaine française. L'importance stratégique de ces colonies apparaît alors aux yeux de tous, ainsi que H. Russier²⁰⁸ le mentionne dans *Le partage de l'Océanie*: « Ces événements tendent de plus en plus à faire du Pacifique un centre de la politique internationale. »²⁰⁹

Cependant, la construction du canal de Panamá tarde (notamment après un premier échec dans les années 1880); une évolution nouvelle se dessine de ce fait chez les dirigeants de l'administration locale. A Tahiti en 1889, le Gouverneur Lacascade²¹⁰, abandonnant l'idée de voir l'ouverture prochaine de l'isthme américain, reconnaît que la seule solution consiste à se raccorder aux lignes étrangères qui traversent le Pacifique Sud. En 1890, il annonce donc dans son discours au Conseil General: « *Il n'est plus possible de nous contenter de nos courriers à voiles, de nous accommoder à leur lenteur, et tout en donnant la préférence à une ligne Française... notre concours financier est acquis à quiconque s'engagera à diminuer sensiblement la durée de nos communications avec la France.* »²¹¹

Si tel n'est plus le cas en Nouvelle Calédonie, la relative absence de fret de retour à Tahiti (constitué à la quasi-totalité de vanille et de coprah, ce qui s'avère peu rentable en comparaison à de nombreux autres marchés) explique certainement la passivité des compagnies maritimes françaises ou même étrangères, et le peu d'empressement à créer des lignes qui ne peuvent être que déficitaires sans le concours des États. E. Cotteau, écrivain qui voyagea en Océanie à la fin du XIXème siècle, en donne un témoignage manifeste: « *La 'City of Papeete' que j'avais vu arriver à Tahiti, la cale pleine de marchandises et le pont rempli de bois de construction jusqu'à la hauteur de la dunette, n'a maintenant qu'un chargement d'une valeur insignifiante : 40 000 coco payées de 15 à 18 piastre la mille. Aussi le capitaine a-t-il du acheter à Papeete du lest pour 25 tonnes, à raison d'une dollar la tonne, sans compter les frais d'embarquement.* »²¹²

Les propos du Gouverneur Papinaud à ce sujet sont éloquentes: en 1896, ce dernier écrit que

²⁰⁷ Après une première tentative de construction sous l'impulsion française qui échoua en 1880 le percement du canal de Panama fut terminé par les États-Unis d'Amérique en 1914.

²⁰⁸ Henri Russier était un écrivain français, fils d'un administrateur des colonies où il naquit.

²⁰⁹ RUSSIER - 1905 *Le partage de l'Océanie*, Paris p 7

²¹⁰ Gouverneur de Tahiti qui prononcera officiellement l'annexion des Iles sous le vent en 1888.

²¹¹ *Discours du Gouverneur Lacascade*, 3 juin 1890 PV du conseil général.

²¹² COTTEAU, E. - 1888, *En Océanie, Voyage autour du monde en 365 jours (1884-1885)*, Hachette, Paris

« Tahiti est perdue dans le Pacifique, seulement reliée au continent américain et à l'Europe par quelques voiliers, dont les traversées longues et incertaines paralysent les efforts faits par l'administration en vue de développer le commerce de nos Établissements. (...) Nos Établissements restent en dehors du mouvement commercial. Et non seulement Tahiti souffre de cet état des choses mais le commerce de la métropole se voit dans l'impossibilité d'y exercer son activité. Non seulement encore nous sommes à la merci de l'étranger, mais les richesses naturelles de la colonie ne trouvent que fort difficilement quelques rares débouchés. » Et de poursuivre par son célèbre: « Tahiti meurt de son isolement... »²¹³

B Enjeux au niveau international

Un flotte française qui reste encore trop faible pour répondre aux ambitions du gouvernement, des productions locales qui ne suffisent pas à rentabiliser des trajets longs et coûteux, des enjeux stratégiques en termes de relations internationales... La situation semble ne pas avoir beaucoup évoluée dans des îles qui ont été rattachées de force au reste du monde, mais que l'on se montre incapable de relier correctement aux grands ports de commerce dont elles dépendent pourtant. Les intérêts des îles semblent finalement compter bien peu, qui deviendront le théâtre d'une véritable bataille des pavillons européens.

La bataille des pavillons

Selon M. Benoist, auteur de l'ouvrage *Paquebots Cargos et Chalutiers*, posséder une flotte de commerce de premier ordre n'est pas un luxe vain; c'est au contraire une condition de prestige et de sécurité: un drapeau que l'on ne montre pas sur les océans est un drapeau vite oublié. L'indépendance économique apparaît en effet de plus en plus comme le complément indispensable de l'indépendance politique de l'État. Ainsi, s'en remettre aux marines étrangères pour assurer le ravitaillement d'un autre pays serait gravement compromettre l'avenir de celui-ci. C'est ainsi qu'il importe au plus haut point que les colonies françaises du Pacifique, soient desservies d'une façon régulière par des services français. S'en remettre à des marines rivales présenterait en effet des inconvénients certains. Non seulement le prestige national serait atteint, mais encore aucune garantie n'existerait quant à la régularité et à la périodicité des voyages. Selon M. Benoist, le vieil adage demeure toujours vrai, qui enseigne que 'la marchandise suit le pavillon'.²¹⁴ A ces ambitions, se heurte cependant la faiblesse de la flotte française.

En 1870 la France possède 288 steamers²¹⁵, contre 2426 pour l'Angleterre, et 127 pour l'Allemagne. Dans les années 1884-85, l'Angleterre a 4852 steamers, l'Allemagne a triplé sa flotte et en possède 509, et la France se retrouve dernière de ces trois puissances coloniales, avec un effectif de 505 steamers. Et en effet, même après 1900, ce sont encore des voiliers qui assurent, à intervalles toujours aussi irréguliers, le trafic entre la France et ses territoires du Pacifique Sud. Le premier vapeur à débarquer régulièrement des marchandises à Papeete sera

²¹³ Lettre du Gouverneur Papinaud 14 juin 1896

²¹⁴ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris

²¹⁵ Le steamer est un bateau dont la motorisation est assurée par une machine à vapeur. Les premiers steamers furent en fait des voiliers transformés pour avancer à la vapeur, mais le rendement était si faible et les quantités de charbon nécessaires pour effectuer un long voyage tellement importantes que la machine n'était utilisée qu'à de très courts moments. Les améliorations techniques lui permirent de devenir le principal mode de propulsion de la période 1870-1950.

envoyé en 1886 par la maison *Donald and Edenborough* basée en Nouvelle-Zélande. La création d'une ligne Auckland -Samoa - Tonga - Papeete sera par ailleurs encouragée à partir du 1er Janvier 1886.

Dans les années 1890, Tahiti et ses îles offrent enfin suffisamment de marchandises pour qu'une importante compagnie maritime néo-zélandaise propose l'établissement d'une nouvelle ligne maritime. *L'Union Steamship Company of New Zealand* (qui possédait déjà 40 steamers en 1886) assurait à cette époque le service de cabotage de la Nouvelle-Zélande, le service inter colonial pour les possessions anglaises en Océanie, et le service postal avec Londres. Pour la Polynésie Française, ce projet avec l'Union Steamship Company marque « *une véritable révolution dans nos relations commerciales et serait la fin de cet isolement dont la colonie a tant souffert jusqu'ici* » comme l'écrit le Gouverneur Gallet.²¹⁶ Un puissant vapeur - *Le Taupo*- est mis en service sur cette ligne, qui est capable d'effectuer le voyage en 28 jours. Il permet donc d'assurer une liaison mensuelle entre Auckland et Papeete. Les années 1900 marquent ainsi la fin des petites sociétés de négociants-armateurs au profit de puissantes compagnies nationales.

Mais le problème reste entier pour l'administration locale, qui continue à se lamenter sur l'absence totale de liaison directe et efficace avec la métropole. En 1904, le Gouverneur Petit rapporte: « *Le port de Papeete est actuellement délaissé par le pavillon Français. Rarement, deux fois par an environ, des voiliers le visitent, apportant un faible chargement tantôt pour les négociants de la place, tantôt pour les magasins de la marine.* »²¹⁷ Les navires français sont en effet tellement peu nombreux et irréguliers que ni la colonie, ni le secteur privé ne peuvent compter sur eux. L'administration coloniale est elle-même tributaire de l'étranger, ne pouvant toujours pas s'appuyer sur un flotte qui, en outre, se détériore. Un témoignage existe à ce propos dans les notes de l'écrivain V. Segalen²¹⁸. Lorsque l'auteur des *Immémoriaux* aborde Tahiti le 23 janvier 1903, il est accueilli dès son arrivée par un officier de *La Durance*, navire qu'il découvre avec perplexité et décrit comme: « *Le type de ces avisos transport, mixtes à en être hermaphrodites et qui ne surent jamais s'ils étaient trois mats barque, ou steamers, péniche ou croiseur.* »²¹⁹

Il faudra attendre 1910 pour que quelques vapeurs français de la *Compagnie Navale du Pacifique* s'aventurent jusqu'à Tahiti. Mais le commerce établi reste malgré ça majoritaire avec l'Amérique du Nord, et la véritable révolution des transports maritimes que va connaître Tahiti à cette époque, c'est l'apparition de steamers sur la ligne San Francisco - Papeete. La compagnie maritime néo-zélandaise l'USSC²²⁰ lance en réponse deux nouveaux steamers le *Arangi* (4 268 tonnes), et le *Maitai* (3 393 tonnes) pour lutter contre sa rivale américaine. Il faut dire qu'à cette époque, la colonie est en mesure d'offrir une production accrue de coprah, de vanille et surtout de phosphate.

Un nouveau problème se pose alors, et qui réside dans la difficulté d'améliorer les liaisons maritimes entre les principales colonies françaises du Pacifique.

²¹⁶ TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris

²¹⁷ Lettre du Gouverneur Petit 29 janvier 1904

²¹⁸ Victor Segalen (1878- 1919) fut un poète, mais aussi médecin de marine, ethnographe et archéologue français qui séjourna à Tahiti entre 1903 et 1904.

²¹⁹ LE BRIS, M. - 1995, *De Victor Segalen*, Editions Complexe, Paris

²²⁰ 'Union Steamship Company'

Relier Tahiti et la Nouvelle Calédonie

A Paris, le gouvernement voudrait en effet pouvoir améliorer la liaison entre Tahiti et Nouméa. Le projet ne va cependant guère dans le sens des intérêts des négociants de Papeete, qui n'auraient à peu près rien à exporter que la Nouvelle Calédonie ne possède déjà. En 1887, *L'Océanie Française* écrit à ce propos: « *C'est la Nouvelle Calédonie qui devrait verser la subvention car elle ne peut offrir aucun débouché à Tahiti. La ligne ne servirait qu'à introduire du bétail, le charbon et le savon néo-calédonien sans fret de retour.* »²²¹ La Chambre de Commerce de Papeete propose alors la création d'une ligne anglaise qui relierait San Francisco, Nuku-Hiva (aux îles Marquises), Tahiti, Nouméa et Sydney, mais le Ministère de la Marine et des Colonies refuse pour des raisons que nous avons déjà évoqué: c'est la pavillon français que l'on souhaite voir flotter dans les îles.

La Vire, l'avis qui relie Nouméa à Papeete, a pourtant piètre allure: transport de station à hélice, sa machine est vieille et il convient de ne pas la surmener. Mais la priorité de l'administration française reste avant tout de protéger ses intérêts politiques et économiques, et donc d'éviter les interventions étrangères dans ses dépendances de Tahiti et de Nouvelle Calédonie. P.Y Toullelan dira à ce propos: « *Si le négoce de Papeete n'envisage que l'aspect économique de la question, Paris la considère essentiellement sous un aspect politique: dans aucun autre domaine que celui des relations maritimes, le poids de la Métropole ne se fera autant sentir.* »²²² Dans l'obstination de la métropole à restreindre l'établissement de lignes de commerce soit vers l'Amérique du Nord, soit vers l'Australie, réside ainsi également un prise de position dans la compétition économique face à l'Angleterre.

En outre, Paris s'inquiète de l'impact que ces sociétés étrangères pourraient avoir sur les populations locales, et se montre soucieuse de toute perte d'influence par ce biais dans ses possessions. Seule une compagnie maritime française est, à titre exemple, autorisée à assurer le trafic de port à port dans l'intérieur des archipels polynésiens. Cependant, naviguer jusqu'à l'autre bout de la terre pour 'quelques noix de coco' ne semble pas être la priorité des armateurs français. Aucune compagnie ne se propose, et une flotte toujours aussi importante (mais très irrégulière) de cotres²²³ et de goélette²²⁴ envoyés par des maisons de commerce sillonne les archipels. Si ces navires construits à San Francisco ne sont pas très rapides, et n'ont pas un tonnage très important, ils sont robustes et peuvent assurer un trafic particulièrement actif, mais que ne contrôle pas bien l'État Français.

Les appréhensions du gouvernement français quant à une éventuelle mainmise économique de sociétés étrangères sur les colonies océaniques n'étaient cependant pas dénuées de tout fondement. De 1870 à 1914, 60% à 70% du commerce des îles de Polynésie Française est en effet accaparé par 4 pays: les États-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne, l'Australie et l'Allemagne. Pour le journal *L'Océanie Française*, « *la France est complètement délaissée en ce qui concerne le commerce faute de moyens de communication.* »²²⁵ Et en effet, la part du commerce restant à la France est dérisoire: les importations ne représentent que 15 ou 20% des importations totales. Vins et alcools fournissent à eux seuls la moitié des produits français

²²¹ *L'Océanie Française* 21 mai 1887

²²² TOULLELAN, P.Y. - 1984, Tahiti Colonial (1860-1914), Publication de la Sorbonne, Paris p 123

²²³ Le côtre est un gréement de bateau à voile caractérisé par un grand mât central, qui donna son nom à une forme ancienne de bateaux habitables de dimensions moyennes souvent utilisés pour le commerce.

²²⁴ Voilier apparu en France à la moitié du XIX^e siècle, les goélettes furent utilisées majoritairement dans rôles de cabotage ou de pêche hauturière, où leur manœuvrabilité faisait merveille.

²²⁵ *L'Océanie Française* 1911

en vente dans la colonie! Quelques articles de luxe constituent le reste, qui n'est consommé que par une petite élite métropolitaine. Tahiti et les archipels exportent par ailleurs encore moins qu'ils n'importent vers la métropole, à savoir guère plus de 10% des exportations totales. A la faveur de quelques voiliers de Bordeaux, de la vanille et de la nacre polynésiennes échouent à Marseille ou au Havre, mais le trafic demeure dans son ensemble ridiculement bas.²²⁶

Pour soustraire Tahiti de sa dépendance à des compagnies étrangères, une proposition est faite de prolonger le terminus des Messageries Maritimes (qui désert Nouméa depuis 1882) jusqu'à Tahiti, ainsi que nous l'avons évoqué plus tôt. Cela constitue cependant un réel investissement financier, comme le note en 1887 H. Le Chartier²²⁷: « *Ce rattachement de nos 2 colonies océaniques serait très favorable à nos intérêts coloniaux mais aussi très coûteux.* »²²⁸ Et en effet, ce projet échoue une fois de plus devant la charge budgétaire et *L'Océanie Française* remarque que Tahiti reste, avec le minuscule Saint Pierre et Miquelon, la seule colonie qui « *ne soit pas reliée à la mère-patrie par une ligne nationale.* »²²⁹

A l'annexion politique de ces îles succède donc une difficulté certaine à s'accorder sur les priorités quant à leur liaison avec la métropole (développement de la desserte des archipels, nécessité de ne pas voir de compagnies maritimes étrangères remplacer la flotte française) et qui, répétons le, porte préjudice aux îles avant tout. Suivant la logique de la mise en place d'une économie de type capitaliste (basée sur l'exportation et la production de masse, mais au détriment d'une production agricole vivrière) les îles sont dorénavant dépendantes du reste du monde pour l'importation de produits de base (riz, farine, sucre...) et attendent avidement les cargos remplis de victuailles que leur avait promis le mythe.

3 Quand le capitalisme se conjugue à l'Océanienne

Au fur et à mesure, une économie de traite se met en place dans le Pacifique Sud, qui plonge définitivement les îles dans le capitalisme. Il va y évoluer tout comme la définition de ce terme: reposant dans un premier temps sur la propriété privée des moyens de production, il va progressivement se rattacher à la définition d'inspiration marxiste du terme -mettant en avant la recherche de profit, l'accumulation de capital, et le salariat. Nous allons ici analyser plus en détail ce phénomène, afin de mieux comprendre en quoi il fut déterminant dans la mise en place finale de lignes maritimes entre la France et ses colonies du Pacifique.

A Des ressources locales à la demande mondiale

C'est l'essor de produits répondant à une réelle demande mondiale, ou à une vraie spécialisation locale tels que le nickel en Nouvelle Calédonie, le phosphate et le coprah en Polynésie, qui va se montrer déterminante dans l'intégration de ces îles à l'économie et aux réseaux d'échanges mondiaux.

²²⁶ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

²²⁷ Commissaire de la marine posté en Nouvelle-Calédonie à partir de 1871, Henri Le Chartier écrivit plusieurs ouvrages sur les colonies Polynésiennes et Mélanésiennes du Pacifique Sud, où il voyagea.

²²⁸ LE CHARTIER, H. - 1887, *Tahiti et les colonies de la Polynésie*

²²⁹ *L'Océanie Française* 1911

Le nickel

Après l'abandon du bague Calédonien, c'est l'exploitation du nickel qui permet en effet la réelle mise en valeur de ce territoire des antipodes. Après y avoir importé pendant plus de trente ans des bagnards, on en exporte du nickel²³⁰. La production, la transformation, et l'exportation du nickel deviennent donc un enjeu stratégique pour la France dès le début du XXème siècle, et qui permettent une mise en valeur inespérée de la Nouvelle Calédonie (spécialement dans le contexte de course à l'armement à la veille de la Première Guerre mondiale). Des mines s'ouvrent ainsi en de multiples points de la colonie. Les premiers travaux se font au pic ou à la pioche dans des galeries souterraines, puis sous forme de carrières. En 1889, Jules Garnier et John Higginson fondent la société *Le Nickel*. Une usine est ensuite créée à Nouméa en 1909, qui concentre bientôt toute la production de nickel de la colonie. Bien qu'ayant commencé dès 1874, ce n'est toutefois qu'après 1960 que la production de nickel entra dans une phase d'expansion modifiant profondément l'économie Calédonienne. Ce minerai fera la fortune de la Nouvelle Calédonie (le territoire possédant à lui seul environ 30 % des réserves mondiales), lui assurant du même coup sa liaison maritime avec la métropole, et la mise en place d'une desserte régulière par des cargos vraquiers²³¹.

C'est à partir de cette époque que s'opère en effet une spécialisation des navires en fonction de ce qu'ils transportent. Après que la navigation à vapeur l'ait finalement remporté sur la navigation à voile, on observe dans la marine marchande une différenciation sans cesse plus accusée des efforts et des tâches. Le nombre des bâtiments propres à tous transports diminue face à celui des navires aménagés pour le transport de produits nettement déterminés (rouliers, vraquier, pétroliers, bananiers, navires frigorifiques...). Ce sont à la fois des raisons commerciales et techniques qui poussent à cette progressive spécialisation, permettant de grandement améliorer les rendements.

Le phosphate

Dans un renversement total de situation par rapport à l'époque des grands explorateurs, les bases de l'économie tahitienne moderne se mettent en place un peu plus tard qu'en Nouvelle Calédonie. C'est en effet à partir des années 1910, que se dégage ce qui représentera l'essentiel des exportations pour un demi siècle: le coprah et le phosphate.

A partir de 1911, un nouveau produit d'exportation apparaît en effet: les phosphates de Makatea²³². Selon le Gouverneur Bouhore: « *Les phosphates constituent une source de revenus importants pour un demi siècle...* » L'exploitation des phosphates de Makatea prend en effet de l'ampleur au point de détrôner certaines années le coprah à la tête des exportations. La compagnie est alors, avec le nickel calédonien, le seul organisme français de dimension internationale dans le Pacifique Sud. Tout comme ce fut le cas en Nouvelle Calédonie, la découverte de ce minerais motiva l'arrivée de nouveaux habitants, le débarquement d'ingénieurs, de techniciens et d'ouvriers dynamisant sensiblement l'économie locale. Comme le poursuit en effet le Gouverneur « *les équipages des nombreux bateaux transportant*

²³⁰ Appelé 'or vert', le nickel renforce de manière considérable les capacités de résistance de l'acier. Il est de ce fait un richesse minière précieuse pour l'exportation.

²³¹ Un vraquier est un navire cargo destiné au transport de marchandises solides en vrac. Il peut s'agir de sable, de granulats, de céréales mais aussi de matériaux denses comme les minéraux.

²³² Les phosphates sont utilisés dans l'agriculture comme engrais en tant que source de phosphore.

matériel et phosphate s'arrêtent dans nos ports »²³³ rapportant également des impôts appréciables pour la colonie. Cette période marqua un terme aux difficultés pour la Polynésie Française pour attirer l'intérêt des compagnies maritimes.

Le coprah

La découverte aux îles Samoa d'une méthode consistant à découper et sécher les noix de coco sous forme d'amandes, qu'on désigne par 'coprah', permit la multiplication des exportations et des cocoterais. Outre que l'huile de coco avait tendance à rancir, la très grande facilité de stocker le coprah, et de ne le céder qu'au moment où les conjonctures du marché sont les plus favorables attire bientôt de nombreux planteurs. Nombre sont ceux qui ont retiré du coton et de la vanille de substantiels profits qui demandent à être investis: la cocoteraie apparaît alors comme le placement idéal.

Si de grandes plantations sont créées dans les îles hautes entre les années 1865 et 1870, plusieurs cyclones portèrent préjudice aux jeunes cocoterais dans les premières années, qui abîmèrent les cocotiers et anéantirent les récoltes. La conjoncture étant cependant à une augmentation de la demande mondiale en corps gras, les cours du coprah doublèrent de 1890 à 1910, et les exportations ne cessèrent en conséquence de croître dans les archipels polynésiens. Une époque faste semble s'ouvrir pour Tahiti.

De 14% en 1880, le coprah représente ainsi quelques 40% des exportations totales à partir de 1900, et constitue aujourd'hui encore l'essentiel de la production locale dans des îles comme Réao, comme en témoigne J. Teaka au cours de son interview: *« L'activité essentielle des habitants est la récolte du Coprah (noix de coco séchée au soleil). Le coprah tiré de la noix de coco est utilisé dans la fabrication de savon, monoï (huile bronzante), dans la cosmétique, huile de table, mais aussi dans l'énergie renouvelable (véhicule à l'huile de coco). Le produit est vendu brut sur l'atoll, il subit des transformations sur l'Île de Tahiti. Le transport de coprah jusqu'à Tahiti se fait par voie maritime. »* Et pour Mr Teaka de poursuivre à ce sujet: *« Les cargo arrivent donc de Tahiti avec des vivres de base (farine, sucre, café, huile, ciment, bois, tôles, vêtements, confiserie...). Ces produits sont déchargés du bateau, sur lequel on embarque ensuite du coprah. Le coprah stocké dans des sacs de jute, est ainsi transporté jusqu'à Tahiti. La facture des produits achetés est déduite de la vente du coprah. »*²³⁴

B L'économie de traite dans le Pacifique Sud

En moins de 50 ans, les territoires annexés du Pacifique Sud furent plongés dans l'économie de traite. Durant ce demi siècle, la Nouvelle Calédonie et la Polynésie Française s'ouvrent de plus en plus largement au commerce international, tout en restant prisonnières des structures économiques de type colonial héritées du XIX^e siècle. Cette pénétration lente mais irrésistible du système de traite était fondée sur le travail salarié des main d'oeuvres polynésiennes et calédoniennes, suivant le schéma de type capitaliste, brièvement énoncé auparavant.

Si la Polynésie Française demeure déficitaire en produits animaux et farineux, les archipels

²³³ Gouverneur Bouhoure Lettre du 28 octobre 1911

²³⁴ Cf interview de Mr Jean Teaka

ont su développer au cours des années de colonialisme un secteur vivrier important: ils sont maintenant en mesure d'exporter du coprah, de la vanille et dans une moindre mesure des agrumes, du coton, de l'huile de coco, et même du café et de la canne à sucre. Au total, la balance agricole est largement excédentaire, ce que renforcent les deux autres richesses de la colonie: la pêche à la nacre et l'exploitation des phosphates. En Nouvelle Calédonie, les exploitations agricoles restent restreintes et sont uniquement dédiées à la consommation locale (du fait des traditions culturelles locales, et de l'absence de commerce agricole intercommunautaire qui y perdure). C'est le nickel qui représente l'essentiel des exportations, et il permet à la colonie de dégager de substantiels bénéfices.

Cependant, si les territoires coloniaux sont à cette époque bien producteurs de matières premières agricoles et industrielles, on ne développe pas pour autant sur leur sol de structures de transformation de leurs richesses. Exportation de matières premières, importations de produits finis, le cercle vicieux de la dépendance se referme sur ces territoires insulaires du Pacifique Sud. La conséquence principale en est que les colonies vivent au rythme des fluctuations monétaires et des variations des cours de ses produits d'exportation, qui renforce encore leur dépendance au reste du monde.

Une exception toutefois à ce schéma apparaîtra lors des deux Guerres Mondiales. Si la présence de l'US Army a durablement dopé l'économie Calédonienne (du fait de l'installation en Nouvelle Calédonie de la base arrière de l'armée américaine intervenant dans le Pacifique), ces conflits planétaires ont toutefois épargné les îles les plus reculées du Pacifique Sud, et n'ont donc pas réellement touché la Polynésie Française. La raréfaction de certains produits sur le marché international leur a au contraire permis de réaliser de bonnes opérations commerciales.²³⁵ Face à ces exportations croissantes et à cette relative prospérité économique des îles, les réseaux de fret maritime se développent et l'importation augmente de pair.

Cependant, pour P.Y Toullelan, le fait que les produits d'importations concernent avant tout des biens de consommation démontre à quel point les territoires insulaires s'enfoncent dans une dépendance, en se donnant des besoins nouveaux au détriment de l'agriculture de subsistance.²³⁶ J. Teaka confirme ce point de vue, lorsqu'il explique qu'avec le développement des moyens de communication (bateau plus puissants et plus rapides, puis avions) la population s'est mise à voyager et à ramener de la ville de nouveaux objets de confort: « *congélateur, lit matelassé, télévision, réfrigérateur, électricité, produits surgelés (viande, poulet, légumes...)*. » Là encore, les liaisons établies entre les îles et le reste du monde amènent des produits et des besoins nouveaux au détriment de l'autonomie locale, mais est-ce pour autant à blâmer? On peut ici citer le professeur de Deckker qui nuance cette idée quant aux méfaits de la mondialisation: « *Il faut apprécier la situation par les jeunes insulaires qui n'ont qu'une envie, c'est d'être happé par la mondialisation et la modernité et quitter leurs archipels. Considérons le nombre de Polynésiens en Nouvelle-Zélande, en Australie, en Californie, etc. pour bien s'en rendre compte. La mondialisation n'est pas évitable! N'en déplaise aux esprits chagrins qui considèrent qu'elle est nauséabonde.* »²³⁷

²³⁵ On arrive à un résultat record de 3,8 millions de francs de produits exportés par les archipels Polynésiens en 1916. Les exportations sont couvertes pour moitié par des produits alimentaires, pour 30% par les phosphates et pour 8% par la nacre.

²³⁶ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

²³⁷ Cf interview du professeur de Deckker

Ainsi, si la prise de position quant à l'époque coloniale se veut dans ce travail clairement humaniste, nous nous garderons de juger un phénomène actuel complexe comme la mondialisation. Tout ce que l'on peut ainsi dire, c'est qu'elle rattrape à cette époque progressivement les îles du Pacifique Sud ainsi que l'expose J. Chesneaux dans *Le Pacifique, un Monde Épars*, pour qui le maillage économique et technique du Pacifique (avec les bateaux à vapeur puis avec les câbles de téléphone), a fini par complètement intégrer ce continent dans le champ des échanges mondiaux.²³⁸

4 Quand les îles dépendent de mondes aux antipodes

La dynamique aura bien longtemps butté dans le Pacifique -tout comme ce fut auparavant le cas en mer Méditerranée- sur la pauvreté des moyens de transport à grande échelle, mais la mise en place d'une économie de traite finira tout de même par intégrer les îles du Pacifique dans le champ des échanges mondiaux. Cette intégration diffère cependant dans les îles par rapport à la plupart des autres territoires, surtout parce qu'elles se retrouvent plus dans une dépendance unilatérale que dans une relation d'interdépendance. Ce qui devient une évidence quant à l'alignement culturel et matériel des îles sur leur métropole, se renforcera par ailleurs plus tard avec le développement de l'espace public 'soutenu par l'essor des nouveaux médias, que sont l'éditions, la poste, la presse', vecteurs de nouvelles mutations -pour reprendre l'idée développée par le professeur Rasse au sujet de l'évolution des sociétés en Méditerranée.²³⁹ Évoquons ici brièvement le rôle qu'ont également joué la radio, et surtout la télévision au cœur des mutations sociales de toutes ces civilisations traditionnelles, mais que dans un souci de respect de notre sujet nous ne développerons pas plus. C'est des premières lignes maritimes reliant la France métropolitaine à ses annexions océaniques, mais aussi des premières lignes (interinsulaires et internationales) établies par les îles elles-mêmes dont il est ici question.



Affiche de la société du *Tour de côte* au début du XXème siècle

²³⁸ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

²³⁹ RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

A Des liaisons maritimes devenues indispensables

Le souci du gouvernement français d'empêcher les sociétés étrangères d'effectuer des liaisons vers ses colonies aboutira au résultat inverse: s'il est dorénavant vraiment actif, le commerce maritime restera un temps en dehors de tout contrôle, pour le plus grand bénéfice des sociétés américaines, australiennes et allemandes. De plus, contrairement à la Nouvelle Calédonie qui mettra en place le service du Tour de côte, permettant pendant des années le ravitaillement de la Grande-Terre et des Îles Loyautés, les archipels polynésiens ne disposent toujours pas au début des années 1900, de leur propre flotte de commerce (en dehors des liaisons interinsulaires). Ils ne maîtrisent donc pas l'écoulement de leur production et restent obligés de faire appel aux compagnies maritimes métropolitaines ou étrangères.

Liaisons interinsulaires

Ainsi que nous l'avons évoqué précédemment, l'essentiel de la production en Nouvelle Calédonie vient du Sud de la Grande-Terre, ce qui ne rend pas nécessaires des liaisons fréquentes avec les îles Loyautés. Les relations interinsulaires sont par contre fondamentales pour concentrer les productions des multitudes d'îles qui forment la Polynésie. Le rôle d'archipel s'étendant bien au-delà des îles de la Société reste, même au début du XXème siècle, indispensable à la survie économique de Tahiti. Si les îles du Vent²⁴⁰ sont déjà à cette époque le principal centre de production de tous les archipels polynésiens, le commerce entre Tahiti et les archipels environnants reste cependant des plus avantageux: les navigateurs marchands y réalisent les opérations fructueuses. Cotres et Goélettes suivent par exemple toujours les pêcheurs Pomotu de lagon en lagon, afin d'acheter la nacre, les lots de perles baroques ou la perle rare, qui constituent au final une source de revenus très réguliers pour l'ensemble la colonie. Cependant, expédier ne serait ce que cette nacre vers le commerce international nécessite l'envoi régulier vers le port Papeete de toute la production des îles de Polynésie Française²⁴¹. Or la mise en place d'un tel service interinsulaire régulier fut extrêmement longue.²⁴²

H. Mager note en 1889 dans ses *Cahiers Coloniaux* qu'un seul service régulier par voilier existe dans les archipels et assure six voyages par an, sans desservir cependant les Marquises.²⁴³ Il faut attendre 1897 pour qu'une ligne à vapeur subventionnée desserve tous les 28 jours chacun des archipels polynésiens. C'est un petit steamer, *La Croix du Sud*, qui dessert régulièrement les principales îles. L'instauration de cette ligne à vapeur permit notamment de s'opposer aux abus des négociants-armateurs qui jusque là avaient le monopole du trafic. Mais dans la nuit du 27 mai 1902, le vapeur s'éventre sur les récifs d'Apataki²⁴⁴, et il va être durant un temps impossible de le remplacer. Le gouverneur de l'époque démontre, dans une lettre de 1910, que les négociants essaient de contrôler entièrement toutes les communications avec les dépendances. Un danger réel existe en effet, que souligne ensuite un rapport de 1911, et le rétablissement d'une ligne à vapeur entre les archipels rencontrera même des hostilités de la part des investisseurs locaux. Il faudra attendre 1913 pour que le vapeur *St Michel* brise enfin la dépendance des îles de Tahiti, et le monopole des négociants de Papeete.

²⁴⁰ Les îles du Vent forment, avec les îles sous le vent, l'archipel de la Société.

²⁴¹ Établissement Français d'Océanie

²⁴² TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

²⁴³ MAGER - 1889, *Cahiers Coloniaux*

²⁴⁴ atoll situé dans l'archipel des Tuamotu.

Liaisons internationales

Contrairement à ce qu'affirme la presse tahitienne, la France n'est toujours pas, à la fin du XIX^{ème}, le principal fournisseur de ses colonies. Si les importations métropolitaines ne représentent que 15 à 20% des importations totales en Polynésie Française, l'échec quand aux exportations est encore plus patent: elles demeurent inférieures à 10%, car seule la vanille trouve quelques débouchés aux antipodes. Malgré les produits fournis à l'administration, et quelques marchés relativement importants avec les travaux publics, les articles français ne réussissent aucune percée à Tahiti. Si l'éloignement du marché polynésien, dont l'exiguïté est évidente, explique en grande partie cette faible présence commerciale française, il n'explique pas à lui seul l'échec du commerce français. Le manque d'infrastructures commerciales et bancaires, et les très mauvaises liaisons maritimes, expliquent bien d'avantage l'absence de produits français dans les commerces de la place.

En dépit de l'intervention française au cours de ce qui fut véritablement une 'bataille des pavillons', les États-Unis restent à la fin du XIX^{ème} siècle encore, le premier partenaire commercial de Tahiti et ses îles. D'après P.Y Toullelan, le port de San Francisco fournit toujours près de 50% des besoins de la colonie française; les denrées alimentaires et le bois de construction représentant les deux principaux secteurs d'exportation. Seul San Francisco peut en effet fournir avec rapidité et régularité des articles de première nécessité: farine, riz, biscuits, avoine, pomme de terre, oignons viennent en totalité d'Amérique. Pour alimenter un tel mouvement, les îles de Polynésie Française doivent exporter sans cesse d'avantage vers les ports Nord américains; mais malgré l'exportation de coprah et de vanille, les échanges demeurent longtemps inégaux, et les archipels polynésiens doivent payer en numéraire la plupart des importations américaines. Au fur et à mesure que les lignes de navigation se feront plus fréquentes, le port de Papeete sera toutefois en mesure d'accroître ses exportations, qui passeront de 30% à près de 60% de 1870 à 1914.

Comble de l'ironie, le deuxième partenaire des annexions françaises du Pacifique n'est autre que l'Empire britannique que la France avait tant cherché à évincer, mais qui intervient notamment par l'intermédiaire de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. L'importation de produits, dont la dépendance s'accroît incidemment pour les populations polynésiennes et mélanésiennes, ne cesse d'augmenter. Des steamers apportent régulièrement fil et tissu (dorénavant indispensables à la fabrication de paréos et manous²⁴⁵) fabriqués à Liverpool, mais aussi coutellerie, quincaillerie et autres faïences anglaises qui ne trouvent depuis longtemps déjà plus leur équivalent dans la production artisanale locale. Des tôles galvanisées sont également importées, au fur et à mesure que la construction des fare²⁴⁶ traditionnels laisse place à des cases faites de matériaux modernes (pourtant moins résistants aux intempéries de type cyclone).

Si la pratique de l'élevage est rapidement répandue dans les vastes plaines de Nouvelle Calédonie, il n'en est pas de même pour les archipels polynésiens où nourrir le bétail s'avère très coûteux. La Nouvelle-Zélande en profite pour s'assurer, à partir de 1904, le monopole de la viande sur pied (mouton et bœuf) importée à Tahiti. Le mouvement commercial vis à vis du

²⁴⁵ l'équivalent du paréo chez les Mélanésiens.

²⁴⁶ Un fare ou faré est une habitation polynésienne traditionnelle. Anciennement construit en bambou et recouvert de feuilles de pandanus et de palmiers, ils sont depuis le début du XX^{ème} siècle souvent construits en bois et recouvert de planches de bois ou de tôles.

géant polynésien ne cessera d'augmenter: les importations passèrent ainsi de 5,2% en 1875, à 30,2% en 1914. Ce décollage rapide s'explique notamment par la mise en ligne de vapeurs à partir de la Nouvelle-Zélande. Successivement, Tahiti et ses îles y exportent en fret de retour des oranges, de la nacre, du coprah et enfin des phosphates. Ces dessertes régulières et rapides assurées dans un premier temps par les États-Unis et l'Australie, puis principalement par la Nouvelle-Zélande, donnent en effet un coup de fouet aux exportations des colonies polynésiennes, qui quadruplent entre 1906 et 1914. Les conserves de viande²⁴⁷, le beurre salé, le savon et l'huile de schiste (pour les moteurs de goélettes) arrivent par bateau de Auckland, où transite également le sucre envoyé des Fidji.²⁴⁸ J. Teaka complète de son expérience personnelle ces faits, pour avoir été témoin de ces évolutions du marché local sur son île de Réao: « *C'est dans les années 60 que l'importation des conserves et de la viande débute. En effet l'élevage est inexistant aux Tuamotu car la culture du coco prend une place importante en terme de superficie. Le potager ne peut se faire compte tenu du sol pauvre (plateau corallien).* »²⁴⁹

L'ouverture en 1914 du canal de Panama, laisse espérer amélioration des mouvements commerciaux entre les colonies du Pacifique et la métropole, jusqu'alors réduits à leur plus simple expression. Cependant, même en 1920, sur 84 navires qui touchent Papeete, 14 seulement sont français. Les navires portant l'étendard tricolore ne participent en effet qu'à 6% des échanges globaux jusqu'en 1922 -année qui marquera finalement l'établissement d'une ligne maritime régulière avec la métropole.²⁵⁰ Il faut en effet attendre la relance économique mondiale de l'époque pour que la France apporte la preuve qu'elle s'intéresse à son ancienne possession. Les produits des colonies trouvent à nouveau preneurs en Europe, et une ligne régulière Dunkerque-Papeete-Nouméa est créée en juillet 1922, qui relie enfin les deux principaux ports français du Pacifique. Le Gouverneur Rivet fait alors réaménager le port de Papeete, et dote Makatea d'un nouveau wharf. La balance commerciale redevient dès lors positive; la métropole réalisant 25 à 30% des échanges, devient enfin le principal partenaire de Tahiti et de ses îles à partir de 1930. Un quai d'honneur est ensuite achevé en 1939, qui permet d'accueillir deux navires de moyen tonnage.



²⁴⁷ qui constituent aujourd'hui encore une part importante de l'alimentation typique chez les Polynésiens.

²⁴⁸ TOULLELAN, P.Y. - 1984, Tahiti Colonial (1860-1914), Publication de la Sorbonne, Paris

²⁴⁹ Cf interview de Mr Jean Teaka

²⁵⁰ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

Port de Papeete

En Nouvelle Calédonie, B. Brou²⁵¹ considère que du point de vue maritime et commercial, la colonie est encore dans l'enfance jusqu'au début du XX^{ème} siècle. Elle non plus n'effectue pas la majorité de ses échanges avec la France métropolitaine, ainsi qu'il l'écrit dans le *Bulletin de la Société d'Études Historiques*: « En 1873 les produits de la colonie et des îles figuraient à l'exportation uniquement pour l'étranger. La France ne recevait absolument rien de ces produits dont l'Australie absorbait la plus grande partie, comme elle contribue pour plus d'un cinquième aux importations dans la colonie. (...) En 1874, les produits importés des îles étant d'une valeur de 289 100 francs CFP, la véritable production de la Nouvelle-Calédonie n'atteignait à l'exportation que 430 580 francs CFP. Mais cette production va chaque jour se développant et elle a pour base la mise en rapport des terres et surtout l'exploitation des mines. »²⁵²

La création du bagne en Nouvelle Calédonie et l'arrivée massive de transportés ne laissant pas d'alternative à l'importation de biens de consommation, des navires de guerres effectuèrent les liaisons avec l'Australie dès 1871, qui furent ensuite remplacés par des navires anglais subventionnés par le gouvernement. Ici, les importations étaient tellement indispensables à la survie de la colonie, que cela prima sur ce que nous avons appelé la bataille des pavillons. Cependant, à partir de 1882, Nouméa est desservie par des lignes régulières des Messageries Maritimes qui assurent la liaison avec la France, l'Australie et les Etats-Unis. Les premières liaisons avec la métropole se faisaient par le cap de Bonne-Espérance à l'aide de voiliers qui mettaient entre 120 et 130 jours pour faire la traversée de Bordeaux à Nouméa, durée qui fut diminuée de moitié après le percement du canal de Suez en 1869. La mise en service de vapeurs et le percement du canal de Panama -que les bateaux des Messageries Maritimes empruntèrent dès 1923 pour relier Dunkerque à Nouméa- permit de réduire davantage encore le temps de traversée. Cette ligne fut desservie par des cargos mixtes (aménagés à la fois pour le transport des voyageurs et celui des marchandises) mettant la Nouvelle-Calédonie en communication directe avec les Nouvelles-Hébrides, Tahiti et l'Australie huit fois par an. Les liaisons avec l'Australie surtout étaient vitales pour la Nouvelle Calédonie, car c'est de ce pays que viennent la plus grande partie des vivres, ainsi que le charbon. De Sydney, le caillou se retrouvait par ailleurs en contact avec des lignes étrangères, et ainsi avec le reste du monde.²⁵³

Durant la Seconde Guerre Mondiale, le commerce extérieur -quoi que replié sur la zone Pacifique- est florissant. La plupart des sociétés et grands magasins de fournitures générales de Nouméa et de Papeete possèdent des goélettes, et se livrent à un fructueux commerce avec les îles. États-Unis, Nouvelle-Zélande et Australie sont alors les principaux partenaires des territoires insulaires du Pacifique Sud. Bien que l'aviation soit alors en plein essor, les liaisons avec le monde extérieur sont avant tout maritimes. Le développement économique et l'amélioration sensible du niveau de vie des populations polynésiennes et mélanésiennes se paient au prix d'une injection factice de capitaux et d'une totale dépendance vis à vis de la métropole, que nous développerons dans le chapitre suivant.²⁵⁴

²⁵¹ Docteur en histoire et fondateur de la Société d'Études Historiques, Bernard Brou a publié nombre de livres sur l'histoire du Pacifique et a réédité des livres anciens (littérature, histoire) ou des études qui font référence.

²⁵² BROU, B. - 1878, *La Nouvelle-Calédonie 1774-1925* Bulletin de la Société d'Études Historiques n° 9, Nouméa p. 187

²⁵³ LE BORGNE, J. - 1964, *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, Ed. Ministère de l'Éducation, de la Jeunesse et des Sports, Nouméa.

²⁵⁴ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

B Des territoires inadaptés au capitalisme

Dans son chapitre, *La partie vide de la terre, les îles du Pacifique au siècle du Pacifique* le professeur R. Gerard Ward²⁵⁵ revient sur cette évolution des choses. Ainsi, à l'arrivée des colons dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, la plupart des îles du Pacifique Sud pouvant être habitées l'étaient effectivement. S'y trouvaient de petites communautés en relation les unes avec les autres. Les unités politiques étaient globalement restreintes et les moyens de subsistance provenaient de la terre, du récif et de la mer. Cela ne signifie pas que l'existence, l'économie, et l'agriculture de ces atolls pauvres n'étaient pas complexes: les surplus de productions agricoles raffinées et ingénieuses (terrasses irriguées, trous creusés jusqu'à la lentille d'eau douce puis remplis de compost...) étaient distribués lors des cérémonies. Il n'y avait pas de différences sensibles entre les conditions de vie d'une île à l'autre, mais les économies étaient durables. C'est cet état des choses que l'arrivée des puissances coloniales a grandement altéré.

Les îles du Pacifique ont en effet dès lors été réparties dans des sphères d'influence économique et politique liées au pouvoir colonial. Ainsi que l'écrit R.G. Ward: « *Le commerce a suivi le drapeau, et le transport maritime et les services financiers ont suivi le commerce.* »²⁵⁶ Le drapeau des caravelles a donc été suivi par le pavillon des commerçants, ayant mené à l'établissement de lignes maritimes et des pressions économiques inhérentes à tout investissement financier. L'autosuffisance a progressivement cédé le pas face aux importations, créant un véritable rapport de dépendance unilatérale. L'absence au village des hommes qui travaillaient dans les plantations, dorénavant sur des navires ou en ville, a encore accentué la baisse de production agricole qui permettait jusqu'alors la subsistance des îles. Un dépendance vis à vis de l'importation s'est ainsi progressivement mise en place et renforcée.

Argument repris par R.G. Ward, l'absence de création d'industries de transformation est l'un des autres facteurs largement responsable de la dépendance vis-à-vis de l'extérieur qui se met en place à cette époque. S'y ajoutent d'autres problèmes majeurs tardant à se résoudre: le manque de main d'oeuvre, l'indivision du patrimoine foncier (selon la coutume, la terre n'appartient pas aux hommes et ne peut donc être partagée et possédée) et surtout l'isolement. Les petites îles éloignées, aux liaisons maritimes rares et coûteuses, ont commencé à se dépeupler alors que dans les autres îles la population croissait à un rythme rapide, rendant paradoxalement l'autosuffisance de moins en moins possible, du fait des ressources limitées.²⁵⁷

Ainsi que le soulignera par ailleurs P. Davis²⁵⁸ dans l'introduction de *Social Democracy in the Pacific*²⁵⁹: « *Alors que leur entrée dans l'économie monétaire mondiale a pu prendre un siècle ou davantage aux nations du Pacifique, c'est seulement une affaire d'années avant qu'elles ne se trouvent empêtrées dans une économie mondiale faite de rivalités entre les Puissances d'exploitation des ressources minérales, d'essais nucléaires, de dépendance du petit producteur de base face à l'ordre international – dans une leçon dominée par des firmes multinationales puissantes et agressives, basées bien au delà de l'espace maritime du*

²⁵⁵ Illustre Professeur de Géographie à l'École de Recherche et d'Étude du pacifique et de l'Asie (RSPAS - *Research School of Pacific and Asian Studies*).

²⁵⁶ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 188

²⁵⁷ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

²⁵⁸ Professeur à la tête du département de sociologie de l'Université de Auckland.

²⁵⁹ DAVIS, P. - 1984, *Social Democracy in the Pacific*, Roderic Alley.

Pacifique. »²⁶⁰

Soumis aux aléas de l'économie mondiale (qui ouvre ou ferme les marchés, influence les cours des matières premières, et surtout régule les liaisons maritimes) les territoires insulaires du Pacifique Sud sont dorénavant dans l'obligation d'exporter pour se procurer ce qu'ils ne produisent pas sur place, afin d'assurer l'équilibre de leur balance commerciale. Important toujours plus, ils se retrouvent souvent bloqués par une exploitation qui se heurte aux barrières océanes naturelles. La voie d'une politique de rigueur génératrice de stagnation économique et sociale -mais seule garante d'une indépendance en partie préservée- a été complètement abandonnée, comme le déplore entre autres P.Y Toullelan.²⁶¹

²⁶⁰ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques*, Edition La découverte, Paris 5e.

²⁶¹ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

Chapitre V

Les îles du Pacifique Sud à l'aube de la mondialisation

1 Évolution des réseaux de transport maritime

Les îles et archipels polynésiens et mélanésiens sont maintenant reliés entre eux et au reste du monde par des lignes maritimes à vapeur, régulières et relativement rapides. Mais les avancées technologiques, qui jusqu'ici avaient favorisé la desserte des îles, vont rapidement devenir un facteur d'exclusion nouveau des territoires insulaires les plus petits et les plus isolés, au profit de grandes lignes trans-pacifiques entre les géants américains et asiatiques.

A Le Pacifique comme nouveau centre du monde -moins les îles

L'amélioration des techniques, permettant un gain de temps et d'argent quant au transport des marchandises par fret maritime d'un bout du monde à l'autre, va ainsi faire de la zone Pacifique un nouveau centre du monde et de la mondialisation. L'océan Pacifique est dès lors utilisé comme zone d'interface entre les grandes puissances économiques de ce monde, parsemé ici et là d'îles que l'on rentabilise à coup d'essais nucléaires (réalisés par la France au mépris des sensibilités des différents acteurs politiques, et des populations du Pacifiques).

Des techniques améliorées

Au cours de l'histoire, l'océan Pacifique a été parcouru par les vagues d'étraves de pirogues à balancier double, puis (à l'époque des grands navigateurs) de caravelles, de galions et de vaisseaux. Les innovations technologiques améliorèrent ensuite les goélettes, les frégates, et autres voiliers de la Marine Nationale et de la marine marchande, sillonnant toujours plus rapides et plus performants le Pacifique. Cependant, qu'elles que fussent les améliorations apportées aux voiliers, ceux-ci n'allaient pas tarder à disparaître. Leur agonie se prolongea un demi-siècle durant, en vain. On substitua aux coques de bois des coques de fer puis d'acier, des mâts supplémentaires furent installés, et les voiliers ne purent lutter plus longtemps contre les navires à vapeur, ni pour la vitesse, ni pour leur capacité de transport.

Si l'invention des bateaux à vapeur date du XVIII^{ème} siècle²⁶², ce n'est qu'après la Révolution

²⁶² En 1736, Jonathan Hulls déposa un brevet en Angleterre sur le principe d'un bateau à vapeur motorisé par une machine à vapeur. Mais seules les améliorations apportées par James Watt rendirent son concept réalisable.

Française, au cours du premier Empire qu'ils apparurent réellement en France. Les premiers vapeurs furent des navires à propulsion mixte, possédant en même temps voile et machines. C'est en 1933 que la vapeur l'emporta sur la voile d'une façon définitive. La mise en service de l'hélice, sous la forme d'une spire complète puis d'un assemblage de pales, fut un événement décisif pour l'avènement de la navigation à vapeur dans la marine marchande.²⁶³ Soulignons ici une fois de plus en quoi l'évolution des réseaux de transport et de communication est le fait du progrès de la science, et de ses applications en pleine évolution.

Une autre caractéristique de l'époque moderne qui s'applique à la flotte de commerce est la différenciation sans cesse plus accusée des efforts et des tâches. Autrefois, au temps de la voile, les navires emportaient tout ensemble marchandises et passagers, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui (sauf dans le cas des navires mixtes). Il existe donc aujourd'hui deux principaux types de services de transport maritime: des services de cargaisons en vrac, qui acheminent des marchandises pêle-mêle pour un ou quelques expéditeurs; et des services de lignes régulières, qui assurent le transport de cargaisons diverses et relativement petites, selon un horaire régulier et pour de nombreux expéditeurs. Certains navires appartiennent à des entreprises actives dans la production ou la transformation des marchandises en vrac. Par exemple, des sociétés pétrolières possèdent des navires-citernes, et certains navires vraquiers appartiennent à des entreprises sidérurgiques. Toutefois, la majorité des navires sont la propriété d'entreprises dont l'activité principale est le transport. Ces armateurs mettent leurs vaisseaux à la disposition des importateurs et des exportateurs, grâce à un réseau international très efficace de courtiers maritimes.²⁶⁴

Reste que ce type de changements technologiques intervenus dans les transports tout au cours du XXème siècle a redessiné la carte de la région, et désavantagé beaucoup d'îles qui ne sont aujourd'hui plus desservies que par des appareils de moindre capacité, avec des coûts de fonctionnement sensiblement plus élevés que le reste du monde.

Des îles délaissées

Tout comme les modifications dans les systèmes de transport aérien (telles que l'apparition d'avions à réaction, puis de gros porteurs) ont rendu certaines escales inutiles, les évolutions techniques dans le transport maritime ont marginalisé les îles les moins centrales. A ce phénomène d'isolement des îles n'ayant pas les positions les plus stratégiques par rapport aux grandes liaisons de la zone Pacifique, s'est ajouté le problème des taxes. Alors que dans la première moitié du XXème siècle, des lignes de fret maritime internationales et interinsulaires avaient finalement été établies entre presque toutes les îles (de même qu'entre les différents ports des îles les plus grandes), la mise en place de taux de fret a isolé les îles où les droits de douane étaient les plus élevés. Une législation a progressivement été mise en place, contraignant tout navire opérant à un niveau international à faire une déclaration quant au contenu de ses calles, à l'entrée et à la sortie des ports. L'incessante activité des caboteurs - véritables 'fourmis de la mer' selon la pittoresque expression de M.H Worms- se trouve ainsi rapidement entravée du fait des charges écrasantes que les pouvoirs publics imposent aux armateurs. En réponse directe à ce phénomène, les grands ports se sont progressivement attachés les services de bateaux déterminés pour les marchés internationaux, et les centres

D'abord réservé à la navigation sur rivière, ce n'est que dans les années 1850 que la navigation par bateau à vapeur se développe réellement en mer.

²⁶³ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris.

²⁶⁴ BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris.

moins importants ont du faire face à des transbordements et à des coûts additionnels. La localisation loin d'un port d'attache est ainsi devenue un nouveau facteur d'isolement.

Selon l'analyse de R. Gerard WARD dans *Le Pacifique, un Monde épars*, le transport par conteneur²⁶⁵ (datant de la fin des années 1950) a ensuite encore accéléré ce mouvement de concentration des cargo fret dans un petit nombre de ports. A mesure que les bateaux porte-conteneurs sont devenus plus grands, les risques d'une diminution de la fréquence des dessertes ont augmenté. Les lignes trans-pacifiques de Sydney et Auckland partant en direction du canal de Panama, se sont ainsi mise à contourner les îles par l'Est. Le coût du transport interinsulaire est de ce fait devenu plus élevé, et la diminution de fréquence des dessertes (signifiant pour les importateurs de conserver des stocks plus importants) n'a rien arrangé. Ces tendances ont rendu la subvention des compagnies nationales par l'État -leur imposant de ce fait des obligations strictes en termes de fréquence de desserte des îles du Pacifique- plus indispensables que jamais. En dépit de ces aides, les habitants des îles les moins accessibles d'un même archipel voulant commercialiser leurs produits doivent ainsi faire face à des inconvénients importants. L'agriculture commerciale dans les îles périphériques ne se maintient souvent que grâce aux subventions gouvernementales: si ces subventions venaient à disparaître, l'avenir des îles les plus isolées deviendrait sombre. Un espoir existe toutefois: si l'économie mondiale venait à se renforcer et améliorerait les perspectives des armateurs, des navires plus vieux et plus petits mais certes moins rentables, pourraient un jour être utilisés pour des dessertes finales moins fréquentes et plus onéreuses.²⁶⁶

Notons ici que la Polynésie Française et la Nouvelle Calédonie, après avoir souffert d'un manque de liaison avec le reste du monde de par la faiblesse de la flotte française, tirent grandement avantage de leur position de territoires annexés, auxquels les aides financières assurent des liaisons bien plus fréquentes que la plupart des autres territoires dans le Pacifique Sud.



Conteneur d'une ligne française

Du Pacifique Sud à la 'zone Pacifique'

²⁶⁵ Dans le domaine du transport, un conteneur (*container* en anglais), est une caisse métallique, conçue pour le transport de marchandises par différents modes de transport. Ses dimensions ont été normalisées au niveau international. Il est muni, dans les angles, de pièces de préhension permettant de l'arrimer et de le transborder d'un véhicule à l'autre. Le développement du conteneur est étroitement lié à celui des échanges internationaux par voie maritime, particulièrement des produits manufacturés.

²⁶⁶ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

A l'époque coloniale, les productions issues des plantations de cotonniers, de vanilliers ou encore de cocotiers représentaient -avec la nacre et le phosphate pour la Polynésie, et avec la viande bovine et le nickel pour la Calédonie- l'essentiel des produits qui transitaient par les flots des annexions françaises jusqu'au marché mondial. C'est cependant sur une toute autre échelle que les consortiums japonais, américains, et australiens se sont mis à exploiter le bois, le minerai, et le poisson de la région dès la fin des années 1950, puis surtout à partir des années 80. Le commerce et l'espace du trafic maritime dans cette région ont donc été élargis des territoires insulaires du Pacifique Sud à la 'zone Pacifique'²⁶⁷. L'abattage massif des riches forêts tropicales de Nouvelle-Guinée et des îles Salomon, mais aussi les boom miniers en Nouvelle-Guinée et en Nouvelle Calédonie, ont ainsi renforcé les échanges maritimes dans le Pacifique et étendu l'ampleur du trafic.

Malgré la création de Zones Économiques Exclusives (ZEE ou 'zone des 200 milles')²⁶⁸, la pêche industrielle dans le Sud Pacifique est contrôlée à 90% par de grosses firmes américaines, japonaises, coréennes et taiwanaises qui défient souvent la zone des 200 milles. Ainsi que le souligne J. Chesneaux dans *Transpacifiques*, si ce trafic de thoniers envoyés par de grands consommateurs de poisson cru tel que le Japon est à l'origine d'une fréquentation plus importante des eaux du Pacifique, il en résulte que les pavillons sont le plus souvent ceux des pays limitrophes et qui transgressent bien souvent les lois mises en place pour protéger les droits des petits États insulaires.²⁶⁹

Non pas seulement les bateaux de pêche, mais également les énormes cargos fret de compagnies comme *Mærsk*²⁷⁰ ou la *CMA CGM*²⁷¹, se sont progressivement accaparés les espaces sillonnés jadis par les seules pirogues à balanciers d'insulaires dépossédés de leur territoire: la mer. A la surface du Pacifique, s'effectue en effet aujourd'hui le plus grand trafic de porte-conteneurs au monde. La route du Pacifique Nord unit ainsi la côte occidentale de l'Amérique au Japon et à la Chine, et la route du Pacifique Sud relie la côte occidentale de l'Amérique à l'Australie, à la Nouvelle-Zélande, à l'Indonésie et à l'Asie du Sud. Non seulement la zone Pacifique est devenue la zone de transit des marchandises entre les États-Unis et l'Asie, mais ce n'est pas tout: les marchandises expédiées de Seattle vers l'Europe de l'Ouest ont une chance sur deux de traverser le Pacifique pour rejoindre le trans-sibérien, qui achève la livraison par voie ferrée. Les flottes hauturières américaines, soviétiques, taiwanaises, japonaises ou coréennes, sillonnent en tout sens ce qui est devenu l'océan le plus fréquenté du monde.

Comme le souligne R. Gerard WARD, ce transport maritime se caractérise heureusement par un trop grand nombre de conteneurs. Certains bateaux qui assurent par exemple la desserte entre le Japon et la Nouvelle Zélande, se retrouvent parfois à faire escale aux îles Fidji pour manipuler un petit nombre de conteneurs, ce qui ne saurait être rentable sur la base d'un coût

²⁶⁷ La 'zone Pacifique' est constituée des îles du Pacifique, mais aussi de vastes territoires tels que l'Australie et la Papouasie Nouvelle-Guinée, ainsi que de tous les pays limitrophes de l'Océan Pacifique. La zone Pacifique représente surtout, dans le commerce international, l'interface entre l'Amérique, et l'Asie -particulièrement le Japon.

²⁶⁸ La ZEE est un espace maritime de 200 milles (370,4 km) à partir des côtes sur lequel l'État côtier exerce des droits souverains en matière économique (notamment en matière d'exploitation des ressources naturelles, en tout particulier la pêche). La notion de ZEE trouve son fondement juridique dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention dite de *Montego Bay*, signée le 10 décembre 1982).

²⁶⁹ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e.

²⁷⁰ Le groupe Mærsk est présent dans le transport maritime avec 'Maersk Line', première compagnie maritime et plus grand armateur de porte-conteneurs du monde.

²⁷¹ La CMA CGM, abréviation de Compagnie Maritime d'Affrètement - Compagnie Générale Maritime, est une compagnie de transport maritime et armateur français affrétant entre autres des navires porte-conteneurs.

marginal.²⁷² Quelques ports insulaires se retrouvent ainsi desservis par des bateaux plus importants que ne le nécessiteraient leurs importations ou leurs exportations, et qui bénéficient ainsi d'un mouvement de récession du transport maritime.²⁷³



Cargo conteneur de la compagnie CMA CGM

B Réseau de fret et de transport maritime dans les îles aujourd'hui

D'après un article paru dans la *Revue Française d'administration publique* signé P. de Deckker, les besoins en infrastructures aéroportuaires ou portuaires de chacun des archipels sont identiques, et leur absence empêche qu'ils bénéficient de biens de consommation courants. Le fait que certains archipels doivent affronter d'importantes pressions au niveau des ressources naturelles rend leur situation encore plus délicate. Tout comme c'est par exemple le cas dans de nombreuses îles en Micronésie, la terre et l'eau douce sont si limités dans les îles Tuvalu²⁷⁴, ou aux Tuamotu, que la construction d'installations portuaires importantes sur leurs rives n'est pas envisageable. Si l'éloignement géographique des milieux insulaires par rapport aux pôles métropolitains constitue un désavantage évident, la petitesse de nombreux atolls représente donc un inconvénient supplémentaire quant à leur capacité d'accueil d'importants navires cargo, par lesquels transite nécessairement le fret maritime au niveau international.

Si le problème n'existe pas pour de grandes îles comme la Nouvelle Calédonie, où une grande partie des marchandises est destinée à la consommation à Nouméa même, la dispersion des entités insulaires au sein de certains archipels rend aujourd'hui encore la communication délicate. Ce problème est une réalité pour Tahiti et ses îles qui représentent un véritable challenge en matière de transport aérien et maritime. De Taiohae (chef lieu administratif des Marquises) à Papeete il y a par exemple 1500 km, ce qui représente 4 jours de bateau. Aucune autre liaison n'existe cependant entre les Marquises et le reste du monde, ce qui signifie que c'est non seulement à Papeete qu'arrivent toutes les marchandises destinées à l'île de Tahiti, mais que c'est également dans ce port qu'elles sont redistribuées vers le reste des îles de Polynésie Française. Le prix des marchandises mais également les coûts du fonctionnement administratif s'en trouvent inévitablement majorés, si toutefois existe même la volonté

²⁷² Le coût marginal étant le 'coût supplémentaire induit par la dernière unité produite'. Une escale faite dans une petite île (et donc un petit marché) par un gros cargo porte conteneurs ne peut en effet être rentable que si cette île se trouve sur la route qui sépare deux ports plus importants.

²⁷³ BENZA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

²⁷⁴ État polynésien, au centre de l'océan Pacifique, au sud de l'équateur et proche des Kiribati, indépendant depuis 1978.

politique d'implanter des services sociaux, éducatifs, et économiques à l'extérieur de la capitale.²⁷⁵

Tahiti et Nouméa, jouent donc à la fois un rôle de collecte et de distribution dans tous les domaines, véritables plaques tournantes des voies de communication dans les territoires polynésiens et calédoniens. « *C'est par ces deux poumons portuaires et aéroportuaires que la population de l'ensemble du territoire peut participer au mode de vie occidental, à des degrés divers et rapidement décroissant de Papeete vers les territoires périphériques.* »²⁷⁶

En Polynésie

L'activité essentielle de toutes les îles polynésiennes demeure l'agriculture. Elles associent la production de tubercules, base de l'alimentation polynésienne, à la récolte de fruits mûris au sein de petits enclos familiaux. Dans tous les archipels, les actifs sont paysans/pêcheurs. Cette économie se transforme toutefois sous l'effet du progrès des dessertes interinsulaires, permettant aux habitants du bout du monde de s'intéresser à un marché tahitien en pleine expansion.

Aux liaisons aériennes actuelles s'ajoute une flottille de 40 goélettes assurant le ramassage des récoltes (coprah de tous les archipels, produits maraîchers des îles Sous le Vent et des îles Australes) mais surtout l'approvisionnement des îles en produits alimentaires, en matériaux divers et autres objets manufacturés. En 1983, le trafic intérieur s'élevait ainsi à 420 000 passagers aériens, 270 000 passagers bateaux et 168 000 tonnes de fret maritime.²⁷⁷ J. Teaka revient sur l'arrivée des goélettes dans les îles reculées des Tuamotu peu avant cette époque: « *Les atolls avec une passe permettaient aux goélettes d'accoster directement, alors que ceux qui n'avaient pas de passe se faisaient ravitailler par des chaloupes qui passaient par-dessus le récif afin d'accéder au rivage. Aujourd'hui des saignées ont été créées artificiellement.* » Sur le contenu des cargaisons, J. Teaka poursuit: « *Si le cargo venait des Marquises il déposait des cabris vivants. S'il venait des Gambier, des bananes, des mangues, des oranges. L'arrivée des goélettes était presque toujours une manifestation de fête. 'Teroo te pahi' (il y a un bateau) cri de celui qui l'apercevait le premier. Tout le monde se déplaçait à son arrivée, demandait des nouvelles de la familles de Tahiti, des îles avoisinantes, invitait les gens de bord ou les touristes, proposait des rafraîchissements (coco) pour les personnes connues ou même inconnues.* »²⁷⁸

Se rappelant lui-même avoir fait le trajet inverse, J. Teaka ajoute encore quelques mots -forts révélateurs quant à la réalité de ces liaisons interinsulaires (pourtant plus fréquentes et plus rapides que jamais) pour les populations locales dans les années 1960: « *La goélette ARANUI était la principale, longue de 40 m environ. Autrefois, sa rotation pouvait durer 2 mois. Le confort durant le voyage était minimum, passagers couchés sur le pont même par mauvais temps. Mais l'arrivée à Tahiti était très émouvante, car les installations locales étaient découvertes pour la première fois par des passagers venus des îles lointaines sans*

²⁷⁵ DE DECCKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (Revue Française d'administration publique, n° 101 p. 157-168).

²⁷⁶ TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *Les îles Océaniques, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé p 17

²⁷⁷ DE DECCKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (Revue Française d'administration publique, n° 101 p. 157-168).

²⁷⁸ Cf interview de Mr Jean Teaka

modernisation. »²⁷⁹ Et pour nous de rappeler que, malgré une évolution sans précédent des moyens de communication dans le Pacifique depuis la fin du XVIIIème siècle, et malgré toutes les modifications qui en ont découlé, dans les années 1960 des grands-mères tahitiennes ou de vieux hommes kanak s'émerveillaient encore devant les lumières de la ville en arrivant aux ports de Papeete, de Nouméa, ou peut-être de Port Villa.



Arrivée avec accueil traditionnel à Tahiti en 1956

En Mélanésie

En Mélanésie, l'aide extérieure a permis la mise en place d'infrastructures que les îles ne pouvaient assumer par leurs propres moyens, et la création d'emplois qui en a découlé a fait reculer l'agriculture au profit de l'emploi salarié, souvent dans les mines de nickel. Ces nouveaux salaires ont permis d'accéder à de nouveaux biens de consommation, attrayants mais inévitablement importés. Concernant cette intégration des espaces insulaires au phénomène de la mondialisation (et au développement des liens d'interdépendance entre les hommes, les activités humaines, et les systèmes politiques à l'échelle du monde qui le caractérise) le professeur P. de Deckker déclare dans son interview: « *Aujourd'hui la planète est un village et les îles en font partie avec un statut spécial, je vous l'accorde.* » Il précise ensuite les deux options possibles qui se présentent aux insulaires, en fonction de l'administration et du système de réseau mis en place: « *Prenez appui sur l'exemple des Kiribati, peu desservies, et la Polynésie Française ou la Calédonie, très desservies. Savez-vous que l'Australie et la Nouvelle-Zélande font autant d'export vers la Nouvelle Calédonie et la Polynésie Française qu'avec le reste du Pacifique insulaire. Pourquoi? Dépendance, argent, consommation ici ; pauvreté, indépendance, là.* »²⁸⁰ En Mélanésie cet exemple peut être repris avec la Nouvelle Calédonie, où les transferts financiers depuis la métropole représentent 35% du PIB du territoire, et le Vanuatu -pauvre mais indépendant- et où la

²⁷⁹ Cf interview de Mr Jean Teaka

²⁸⁰ Cf interview du professeur de Deckker

croissance du PIB fut de moins de 3 % en moyenne durant les années 1990. Environ 65 % de la population vanuataise vit ainsi dans les zones rurales de l'archipel, où l'économie est basée principalement sur une agriculture et une pêche de subsistance à l'échelle de petits villages. Les dépôts de minerais y étant par ailleurs infimes, l'industrie est peu développée et approvisionne le marché local seulement. Le développement économique y est gêné par la faiblesse des exportations, la vulnérabilité aux catastrophes naturelles, et par les grandes distances qui séparent les îles et les deux villes du pays. Au Vanuatu, il n'y a aucun impôt sur le revenu, aucune retenue d'impôt à la source, aucun impôt sur les plus-values, aucun droit de succession et aucun contrôle des changes, ce qui témoigne bien d'une position clairement en marge des grands fondements économiques encore une fois liés à la mondialisation. Et pourtant, le Vanuatu a été classé comme le pays le plus heureux au monde par le très alternatif *Happy Planet Index* en 2006.²⁸¹

2 Un espace fragmenté et dépendant

L'impérialisme a fait un partage autoritaire du Pacifique à coup de cessions, de compensations, de marchandages et de redistributions. Le partage du Pacifique par les puissances occidentales (avec création de condominium et de tridominium) a accentué la fragmentation et le cloisonnement des espaces politiques entre des îles, où les relations ancestrales avaient déjà été perdues avec l'arrivée des blancs. Le cloisonnement du Pacifique d'aujourd'hui vient donc toujours et encore témoigner de la vitalité des oppositions internationales du siècle passé. Notons ici que la suite de notre propos sera plus fait de considérations par rapport à l'état actuel de développement des îles (bien que reposant sur leurs liaisons maritimes avec le reste du monde) que sur l'évolution d'un fret cargo, dont la dernière grande révolution a été la conteneurisation évoquée précédemment. S'il s'agissait en effet dans cette étude, d'évoquer les conséquences de la mise en place du fret maritime dans les îles du Pacifique Sud, nous entrons donc dans la partie traitant des conséquences actuelles de cet état des choses.

A Perte d'autonomie malgré le recul de l'isolement

Comme le souligne J. Chesneaux dans *Transpacifiques*, au début du XIX^{ème} siècle, Rorotonga (dans les îles Cook) étaient une escale réputée, où les baleiniers se ravitaillaient en porc, légumes et fruits; on n'y trouve aujourd'hui plus guère que de la viande et du poisson surgelés de Nouvelle-Zélande. Comme dans tous les pays en voie de développement, la production extravertie soumise aux aléas du marché mondial prend partout le pas sur les activités tournées vers les besoins locaux. Le passage à l'indépendance y a coïncidé avec une intégration dans le marché mondial plus poussée encore qu'à l'époque coloniale. On produit moins, on consomme plus. C'est tout le Pacifique qui est désormais « *happé dans le grand concasseur de la modernité* » selon l'expression de l'écrivain essayiste et journaliste français

²⁸¹ Le 'Happy Planet Index (HPI)' est un index de bien-être humain et d'impact environnemental, introduit par la New Economics Foundation (NEF), en Juillet 2006. Cet index a été créé comme alternative aux indicateurs de développement des pays établis comme le PIB et l'IDH (Indice de Développement Humain) qui ne tiennent pas compte du facteur temps. L'impact des pays étudiés sur l'environnement est déterminant dans cette évaluation.

J.C Guillebaud.²⁸²

Les pays du Pacifique Sud sont par ailleurs à la merci des catastrophes tels les cyclones, transformant rizières et cocoteraies en champs de boue. Leur équilibre financier dépend des cours instables du coprah, du café, du cacao et d'autres 'cash crops'. Comme dans de nombreux pays émergeant, le chômage et l'exode rural les ébranlent. La forte dépendance de l'extérieur en matière d'importation de biens de consommation courants, la nécessité de se procurer des compétences techniques et professionnelles non disponibles dans les archipels, constitue en soi une perte d'autonomie malgré un recul de l'isolement vis à vis de l'étranger.

Bien que disposant des plus vastes terres agricoles, minières et forestières, la Mélanésie (qui compte 84% de la population totale du Grand Océan) n'a pas les moyens financiers et humains pour mettre en place les infrastructures nécessaires à leur mise en valeur. L'exploitation de ces richesses dans les États insulaires mélanésiens, se limite donc souvent à des rentes de la part de multinationales ayant construit les usines de traitement minier, ou importé des machines agricoles nécessaires à l'exploitation forestière. Le groupe *Goro Nickel*, dans le Sud Calédonien, est ainsi dépendant des fonds et des apports technologiques d'*Inco*, entreprise minière canadienne spécialisée dans l'extraction, la transformation et la distribution du nickel et du platine.

Il en est de même pour la pêche industrielle: cette activité moderne est techniquement et financièrement hors de portée de la petite exploitation traditionnelle des peuples du Pacifique. Les États insulaires n'ont par ailleurs pas les moyens de surveiller efficacement leur ZEE, ce qui tend à des négociations avec les flottes hauturières étrangères. R. Gerard WARD souligne qui plus est, que l'exploitation de certaines de ces ressources naturelles (non renouvelables, surexploitées ou encore menacées par la crise environnementale) est tout au plus éphémère, et il est de ce fait essentiel que les capitaux qu'elle ramène soient en partie utilisés pour mettre en place des ressources de revenus à plus long terme.²⁸³

Mais à nouveau, de ces marchés dépendent la possibilités pour les îles du Pacifique Sud d'être reliées au reste du monde, et de bénéficier des mêmes avancées technologiques et produits de consommation qu'on trouve sur les continents. D'après l'analyse de P. de Deccker, la situation à long terme est sensiblement différente pour les archipels polynésiens, que pour les grandes îles de Mélanésie. Au regard du foncier, l'absence de rivière, de sols arables, de domaine forestier (en particulier sur les atolls polynésiens) rétrécissent le champ des possibilités de développement de façon drastique. Les marchés domestiques de ces territoires sont étroits, voire minuscules par rapport aux critères mondiaux. Le bas niveau des revenus nationaux ajouté à des populations peu nombreuses, empêchent la diversification des secteurs d'activité économique, et la possibilité de réaliser des économies d'échelle.

Si certaines de ces îles disposent donc de ressources propres leur permettant une existence relativement confortable, les plus petites sont réduites à une économie de subsistance. Fortement dépendantes de l'aide extérieure, les populations ne trouvent un exutoire que dans l'émigration. Les îles éloignées des centres urbains se vident ainsi de leur population rurale, au profit des entités centrales ou des métropoles périphériques.²⁸⁴

²⁸² GUILLEBAUD J.C. - 1980, *Un voyage en Océanie*, Éditions du Seuil, Paris.

²⁸³ BENZA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

²⁸⁴ DE DECCKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (*Revue Française d'administration publique*, n° 101 p. 157-168).

B Migrations et émigration

Le fret maritime et le commerce dans les îles du Pacifique Sud ont entraîné une nécessaire augmentation de la production, et une marginalisation des îles les plus dénuées de ressources naturelles, les plus petites, ou les plus isolées. Les anciennes migrations entre les différents archipels qui avaient jadis un caractère politique ou rituel, ont peu à peu cédé la place à des mouvements pendulaires ou durables vers de grandes cités de la zone Pacifique. Aux migrations organisées du XIX^{ème} siècle vers les plantations coloniales des Salomons et des Fidji, succèdent ainsi des exodes spontanés des îles les plus reculées vers des zones urbaines plus accessibles dans un premier lieu, puis des îles vers les rives du Pacifique dans un second temps. Chassés de leur village par la perte de sens de la vie traditionnelle, autant que par la dépossession de leur moyen d'existence, les émigrants se dirigent le plus souvent vers leur ancienne puissance coloniale: les insulaires des Cook et Niue²⁸⁵ vont vers la Nouvelle-Zélande, ceux des Samoa vers les États Unis...

J. Chesneaux souligne ainsi que depuis le début des années 60, période où l'émigration a commencé de manière spectaculaire, la croissance de la population de plusieurs pays polynésiens s'est ainsi arrêtée ou a même reculé. Plus de 32 000 Tongiens vivent outre mer pour seulement 110 000 à Tonga. Il y a respectivement plus de Wallisiens ou de gens de Niue en Calédonie ou en Nouvelle-Zélande, que dans leur îles natales. Auckland, capitale économique de la Nouvelle-Zélande, est de ce fait devenue la plus grande ville polynésienne au monde. Les conséquences de ces migrations sont multiples: les structures déséquilibrées de la population dans les îles d'origine tendent au déséquilibre de l'offre d'emploi, et à un nécessaire soutien de la population inactive restée sur place. Ces distorsions créent par ailleurs un malaise supplémentaire qui renforce encore l'émigration.²⁸⁶

Comme le précise R. Gerard WARD, même si les émigrations sont génératrices de déséquilibres, les émigrants sont aussi à l'origine d'une part importante des fonds envoyés de l'extérieur. Les envois des migrants tendent il est vrai à se réduire dans le temps, mais une fois que l'économie en devient tributaire, la seule manière de maintenir le flux est paradoxalement de favoriser l'émigration. Des milliers de familles du Pacifique sont maintenant bilocales. Les maisonnées participent à une économie transnationale, basée sur les gains de quelques membres de la famille vivant dans un pays riverain du Pacifique, cependant que d'autres assurent le maintien de la terre et des droits résidentiels dans le pays d'origine.²⁸⁷ Les envois de fonds extérieurs fournissent également une alternative à l'agriculture commerciale, en particulier celle destinée à l'exportation. Quand les prix de l'exportation sont bas, les incitations à travailler dur à la ferme et dans la chaleur sont faibles par rapport aux envois de fonds extérieurs, ou au travail salarié occasionnel sur des programmes de construction financés par l'État ou l'aide internationale. Le malaise des petits propriétaires agricoles en Polynésie est très largement lié à cet état des choses. Si l'aide ou les envois de fonds devaient diminuer, la baisse marquée du niveau de vie conduirait sûrement à une augmentation de l'émigration. Toujours à R. Gerard WARD d'écrire: «*La plupart des atolls ne pourraient assurer à leur population son actuel niveau de vie sans l'aide extérieure, les transferts*

²⁸⁵ Niue est un pays insulaire de l'océan Pacifique sud. Il est situé à 2 400 km au nord-est de la Nouvelle-Zélande, au centre d'un triangle formé par les îles Tonga, Samoa et Cook. Bien qu'indépendants, Niue et les îles Cook ont conclu un accord de libre association avec la Nouvelle-Zélande.

²⁸⁶ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e.

²⁸⁷ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

financiers internes et les envois effectués par les émigrés. »²⁸⁸

Les chercheurs G. Bertram et R. Watters ont qualifié de MIRAB²⁸⁹ (dans une thèse élaborée en 1985) ces économies basées sur les migrations, les envois de fonds de la part des émigrés, et l'aide de la bureaucratie. D'après G. Bertram et R. Watters, les pays et territoires du Pacifique Sud vivent en effet dans une économie de subsistance stricte, ne pouvant être améliorée qu'en fonction du bon vouloir de la communauté internationale et de l'assistance au développement qu'elle peut transférer. Dans une démarche commune à de nombreux chercheurs du Pacifique, le modèle MIRAB tend dans son contenu à marginaliser les économies locales des îles du Pacifique, à la fois au cœur et en marge du processus de mondialisation.

C Dépendance au reste du monde

Selon J. Chesneaux, les États insulaires se meuvent dans un espace géopolitique dominé par des forces qui leur sont infiniment supérieures: le marché mondial, les firmes multinationales, les réseaux militaires high tech (citons ici les essais nucléaires sur l'atoll de Moruroa²⁹⁰), et la communication audiovisuelle. Dans un tel monde, leur indépendance d'État ne peut être que limitée, amibigue, incertaine. « *L'indépendance*, ainsi que l'a dit J.M Tjibaou, *c'est de bien calculer, de bien gérer les interdépendances.* »²⁹¹

Reste que le modèle occidental de consommation ne pourrait se mettre en place sans transferts financiers massifs, en provenance des pays industriels tels que les subventions ou autres facilités financières. Mais une fois ces aides mises en place, les nouveaux États indépendants s'y habituent vite, et supportent d'autant plus mal leur amputation.

De leur métropole pour les territoires

La quasi totalité des territoires insulaires du Pacifique Sud a aujourd'hui accédé à l'indépendance, ou à une autonomie leur permettant de mieux prendre en main leur destinée.²⁹² Leur développement continue pourtant de se heurter à la faiblesse de leurs ressources et aux pesanteurs du passé, auxquelles l'aide extérieure -tout en portant une responsabilité dans la situation actuelle- permet de remédier sur une courte échelle de durée.

Reste que les flux commerciaux s'effectuent aujourd'hui encore principalement avec l'ancienne ou l'actuelle métropole des îles respectives, pour des raisons étroitement liées aux lignes définies en matière de transport maritime et aérien. Comme l'explique le professeur de Deckker, les relations bilatérales prédominent entre les métropoles et leurs anciennes colonies, même quand a été prévalu la nécessité de fonder une ligne maritime régionale

²⁸⁸ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 194

²⁸⁹ Migrations, Remittances, Aid and Bureaucraty

²⁹⁰ L'atoll de Moruroa est un des deux atolls de Polynésie Française, situé dans l'archipel des Tuamotu, qui ont servi de lieu d'expérimentation pour les bombes nucléaires françaises entre 1966 et 1996.

²⁹¹ TJIBAOU, J.M -mars 1985, Entretien avec Les Temps Modernes

²⁹² La Nouvelle Calédonie et la Polynésie Française connurent dès 1957 des gouvernements autonomes élus.

(comme le *Pacifique Forum Line*²⁹³). Force est donc de constater qu'aujourd'hui, 99% des échanges se font toujours entre les ports métropolitains et leurs anciennes colonies, au détriment des flux d'échanges des pays insulaires entre eux, et de l'émergence de relations commerciales à l'échelle régionale.²⁹⁴

Dans les pays polynésiens, où le modèle occidental de vie quotidienne a peut-être pénétré plus profondément qu'en Mélanésie, le sentiment de dépendre inéluctablement de l'occident est devenu relativement commun. Les États ne posent de ce fait guère plus de conditions à l'aide occidentale, avec qui se maintient la relation de dépendance qui existait autrefois dans la nécessité d'établir de lignes maritimes régulières avec l'extérieur. Cela dit l'inquiétude y est bien réelle: « *Pour moi, dit le poète Samoéen Albert Wendt*²⁹⁵, *le développement ne concerne pas seulement le niveau d'industrialisation et le taux de PNB, ou la satisfaction des besoins. Avant toute autre chose, le développement est le processus par lequel les gens prennent en charge leurs vies, et ce qu'ils veulent eux mêmes de leurs sociétés à venir.* »²⁹⁶

Des aides internationales pour les États indépendants

Par tête d'habitant, le Pacifique insulaire reçoit le taux d'aide au développement le plus élevé du monde. L'aide financière et technique extérieure y joue un rôle essentiel tant au regard de l'équilibre budgétaire qu'en matière de développement. Ce sont des territoires 'dépendants' ou 'semi dépendants' qui sont aujourd'hui les principaux bénéficiaires du volume des transferts financiers. C'est principalement dans les secteurs touristiques, miniers, et forestiers que ces investissements s'expriment.

Les partenaires privilégiés des entités insulaires en matière d'activité commerciale sont l'Union Européenne (France et Royaume Uni), le Japon, les USA, l'Australie et la Nouvelle Zélande. Non seulement la société civile, mais aussi le mouvement associatif des ONG s'affirment aujourd'hui comme partenaires des États du Pacifique les plus démunis face aux nouveaux problèmes qu'ils doivent affronter, comme l'environnement et le développement (surtout lorsqu'il s'agit de problèmes tels que de voir sa terre disparaître sous les eaux comme c'est le cas pour les îles à la frontière de la Micronésie comme le Kiribati et Tuvalu²⁹⁷).

Toutefois, selon une rétrospective réalisée dans les années 1980 par la Banque Mondiale, la croissance du Pacifique reste malgré cette aide financière très en arrière en comparaison à celle d'autres îles²⁹⁸: c'est le 'pacific paradox'. Dans son article intitulé *L'aide et le défi d'un*

²⁹³ La Pacific Forum Line est spécialisée dans le transport maritime dans le Sud Pacifique: Nouvelle Zélande, Australie, Fiji, Tonga, Samoa, les Samoa américaines, les îles Cook et la Papouasie Nouvelle Guinée sont reliées entre elles et avec le reste du monde grâce à cette compagnie.

²⁹⁴ DE DECKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (*Revue Française d'administration publique*, n° 101 p. 157-168).

²⁹⁵ Albert Wendt est né en 1939 à Apia, dans les Samoa. Romancier, nouvelliste et poète le plus international du Pacifique, il a su marier les traditions orales des conteurs polynésiens aux techniques narratives européennes. L'émigration reste une constante de sa vie et un thème majeur de son écriture.

²⁹⁶ Albert WENDT, A. - septembre 1981 Allocation à une conférence de l'YMCA sur le développement. *New Zealand Coalition for trade and development Aid Research Newsletter*

²⁹⁷ En 2001, le gouvernement de Tuvalu a annoncé que les îles (dont le point le plus élevé est de 5 m au-dessus du niveau de la mer) devraient être évacuées en cas d'augmentation du niveau de l'océan, montée des eaux due au réchauffement climatique général de la planète.

²⁹⁸ En particulier les Caraïbes.

développement durable dans les mers du sud, Gilles Blanchet²⁹⁹ considère que l'aide apportée aux îles du Pacifique Sud a ainsi favorisé le développement d'économies déconnectées de la production, et de plus en plus tributaires d'un système occidental emporté dans le tourbillon de la globalisation et de la mondialisation. Cette relation d'aide et de dépendance illustre en fait la continuité des relations nouées entre les sociétés insulaires et leur anciens tuteurs. Pour G. Blanchet, il est cependant permis de douter qu'une intégration à l'économie de marché réponde exactement aux aspirations de ces sociétés, qui souhaiteraient avant tout sauvegarder leurs valeurs, tout en essayant de les concilier avec celles de l'occident.³⁰⁰

3 Conséquences et réaction des populations locales

Le Grand Océan est un lieu idéologique où se côtoient un indéniable isolement et un important réseau de fret maritime, un héritage culturel traditionnel et de nécessaires anticipations techniques, l'insularité et la mondialisation, des idées généreuses et des préjugés chauvins, de nombreuses ombres et de multiples réalités. Le Pacifique a été depuis sa colonisation l'enjeu passif des contradictions et des conflits de l'occident. Il est aujourd'hui peuplé par 8 millions d'habitants insulaires (la Papouasie Nouvelle- Guinée en abritant à elle seule 4,5 million et Fidji 700 000). Ainsi que J. Chesneaux l'écrit dans *Transpacifiques*, il est trop vite oublié que les peuples et les pays de l'océan Pacifique revendiquent leur identité, qu'ils existent comme réalité régionale concrète et veulent légitimement organiser leur espace propre.³⁰¹

A Entre valeurs traditionnelles et monde moderne

D'après P. de Decker, le Pacifique insulaire aspire -comme tant d'autres pays en développement- à participer à la modernité, et à ce qu'elle représente en termes d'amélioration des conditions d'existence, de meilleure répartition des revenus et de préservation de l'environnement naturel.

Mais les structures socio politiques actuelles sont minées par les forces de changement socio-économiques, et les modes de vies insulaires n'évoluent pas à la même vitesse. Les changements se traduisent par un abandon de la société coutumière au profit d'une société commerciale de consommation, et d'une nouvelle forme de paupérisme où la dépendance aux pays étrangers devient un fait établi. Partout dans les îles du Pacifique, l'alimentation s'appauvrit et on prend goût à l'habitat de parpaing mal adapté au climat chaud, aux vêtements importés de Singapour et Hong Kong, aux facilités de l'audiovisuel, au développement mimétique symbolisé par le prestige social de la voiture individualisée. Tous ces biens importés par cargo, auxquels il est à la fois normal de prétendre, peuvent paradoxalement rendre la vie quotidienne banalisée, coûteuse et frustrante, ainsi que l'affirme J. Chesneaux.³⁰²

²⁹⁹ Économiste et co-auteur notamment de *Tahiti après la bombe. Quel avenir pour la Polynésie* (paru en 1995 aux éditions L'Harmattan) Gilles Blanchet se questionne sur la possible cohabitation entre développement et tradition dans le Pacifique insulaire.

³⁰⁰ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

³⁰¹ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e

³⁰² CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e

Un autre problème découle de la confrontation au reste du monde pour les jeunes des îles, et que souligne à son tour R. Gerard WARD. Éduqués dans un système calqué sur celui des puissances coloniales, et confrontés à ses images à travers la télévision, ils éprouvent le désir de bénéficier d'une chance individuelle et sont soumis à des valeurs se moquant des codes de conduite enseignés sur l'île. Biens matériels, styles de vie autres, les poussent de plus en plus à émigrer -renforçant là encore le mouvement d'exode des îles les plus reculées vers les plus centrales, les mieux desservies, les plus modernes.³⁰³

Le professeur P. Rasse poursuit plus loin dans cette analyse. La question qu'il traite dans son article intitulé *Les identités locales face au processus de la mondialisation*, de l'ouvrage *Unité-Diversité* -à savoir si l'on tend vers une mondialisation de la culture- s'applique exactement aux sociétés océaniques. Selon son analyse, l'accélération du phénomène de la mondialisation, la croissance exponentielle de l'échange des productions matérielles et symboliques (à travers des réseaux de communication comme le fret maritime mais aussi les médias), laissent à penser que nous ne sommes aujourd'hui qu'aux prémices d'un mouvement violent et d'une force considérable, à moins d'une réaction de l'humanité qui conduirait à l'infléchir'.

Toujours d'après P. Rasse, depuis le temps où les moyens de communication étaient si fragiles et précaires, les sociétés dans leur diversité ont mis toute leur énergie à se rassembler, à échanger pour lutter contre le repli sur elles mêmes.³⁰⁴ Il semblerait que la rencontre de ces différentes sociétés ait créé un mouvement tel que aujourd'hui, elles ne sauraient être à nouveau aptes à se dégager réellement de cette étreinte.

B Tensions sociales et régionales

Fragiles et vulnérables, les pays du Pacifique Sud vivent dans l'insécurité. La crise sociale se creuse, surtout chez les jeunes urbanisés de Nouvelle-Guinée, de Tahiti, des Cook avec son habituel enchaînement de désarroi, de désœuvrement, de délinquance, d'alcoolisme et de drogue. Le développement moderne représente pour les pays du Pacifique un déracinement sans enracinement, tant culturel que social.

L'ancienne économie d'autosuffisance ayant encore régressé, les prix n'ont cessé de monter ces dernières années. Les gens des îles ou des montagnes affluent en ville, mais pour s'y retrouver déracinés, ballottés de banlieue en bidonville. Le Tahiti moderne est symbolisé par les centres commerciaux et les embouteillages de Papeete, phénomène que l'on retrouve dans des villes telles que Nouméa qui attirent sans cesse de nouveaux venus des archipels environnants, ce qui tend à créer des déséquilibres sociologiques d'un extrême gravité à l'échelle régionale. En Papouasie Nouvelle- Guinée, aux îles Fidji, la crise sociale menace et les gouvernements renforcent les mesures autoritaires, quand ils n'ont pas à faire face à des revendications indépendantistes comme c'est résolument le cas en Nouvelle Calédonie³⁰⁵ entre autres.

³⁰³ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

³⁰⁴ RASSE, P., MIDOL, N., TRIKI, F. (sous la direction de) - 2001, *Unité-Diversité, Les identités culturelles dans le jeu de la mondialisation*, L'harmattan, France.

³⁰⁵ Le Front de libération nationale kanak et socialiste (FLNKS) est un rassemblement de partis politiques de Nouvelle-Calédonie fondé lors du congrès de dissolution du Front indépendantiste en septembre 1984.

Ces changements sont à la source de tensions sociales, sans compter celles qui existent entre groupes ethniques, courantes dans de nombreuses régions du monde. Si la relative homogénéité des pays polynésiens a limité leurs divisions internes, la situation dans l'Ouest de la Mélanésie est différente. Dans ces sociétés peu stratifiées, l'absence de gouvernements politiques importants, la diversité des langues, et la faible dimension des communautés, ont favorisé l'existence de situations sociales et politiques instables. La difficulté de forger une identité commune constitue probablement l'un des problèmes les plus épineux du Pacifique Sud, ce qui est maintenu et renforcé par l'éclatement régional et des lignes maritimes orientées vers les métropoles extérieures.³⁰⁶

C Mise en place de réseaux régionaux

Comme l'a dit dans un discours l'ancien premier ministre de Nouvelle-Zélande David Lange³⁰⁷: « *Nous prenons conscience de notre appartenance aux archipels du Pacifique Sud et il en est grand temps!* » Certes le Pacifique est une référence ambiguë, fluctuante, piégée, mais l'Océanie est aussi une réalité régionale concrète qui prend peu à peu conscience de ses intérêts communs. Les peuples du Pacifique affirment ainsi des affinités communes, et tentent d'organiser des structures de coopération à l'échelle régionale afin de développer leurs échanges propres.

Les sociétés du Pacifique n'ont ainsi cessé de se reconstruire et de se transformer, non seulement au XIX^e et au XX^e siècles sous les effets de la colonisation, mais tout au long de leur existence, au contact des autres peuples océaniques notamment. Les populations du Pacifique se trouvent cependant aujourd'hui dans le souci, tout en empruntant quantité de modèles européens (christianisme, État Nation, technologies sophistiquées), d'affirmer leur spécificité et leur autonomie (au moins culturelle) propre. Contre les pièges et les périls de la modernité, l'inquiétude perce, la réflexion politique s'amorce, la résistance s'esquisse, les premières initiatives se dessinent -en Mélanésie notamment. De loin les plus peuplés et les plus dotés en ressources foncières et naturelles, les pays mélanésiens (Papouasie Nouvelle-Guinée, Salomon, Vanuatu, Fidji, Nouvelle Calédonie) tentent en effet depuis quelques années d'affirmer une identité partagée, dans le souci de faire valoir un point de vue commun sur la scène régionale et internationale.³⁰⁸

Dans le *Rapport des îles Marquises* de la Conférence sur le Développement qui s'est tenu à Fidji en 1978 se trouve néanmoins cette question, qui témoigne de l'ambiguïté de la situation: « *Chaque peuple et chaque nation ont leur vue du développement. Pour nous, le développement signifie rester maîtres sur notre terre. Nous vivons des richesses que fournit la nature. Le Marquisien pêche pour nourrir sa famille. Il cultive ses taros et ses bananes, il travaille le coprah pour gagner un peu d'argent. Mais tout change autour de lui: une banque s'installe, un aéroport s'ouvre, les touristes abondent. Dans les boutiques, on vend des boîtes de nourriture pour chat venues de Californie et des articles Japonais en plastique. Comment conserver notre coutume, nos façons de faire polynésiennes et pourtant nous adapter à cette civilisation monétaire et technologique? Comment rester maîtres de nos destinées alors que*

³⁰⁶ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Édition La découverte, Paris 5e

³⁰⁷ David Russell Lange a été Premier ministre de Nouvelle-Zélande de 1984 à 1989.

³⁰⁸ DE DECCKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (*Revue Française d'administration publique*, n° 101 p. 157-168).

*tout un nouveau monde se révèle à nous? »*³⁰⁹

Le Pacifique insulaire comprend plus de 400 institutions régionales. Les plus importantes sur le plan politique, économique et culturel sont la *Communauté du Pacifique Sud* dont le siège administratif est à Nouméa, et le *Forum du Pacifique Sud* basé à Suva (Fidji). Si la Communauté du Pacifique (ancienne *Commission du Pacifique Sud*) est de compétence plutôt technique et économique, le Forum du Pacifique Sud est quant à lui plus politique et regroupe les seuls états indépendants de la région. Autour du Forum, d'autres institutions favorisent la coopérative technique et culturelle; ainsi la *SPEC (South Pacifique Bureau of Economic Cooperation)* est un bureau d'étude et de programmation économique, et la *Forum Shipping Line* traite de la navigation commerciale.³¹⁰

Communauté du Pacifique Sud

Comme nous l'avons vu jusqu'ici, l'intervention des pays occidentaux dans la mise en valeur des îles remonte au début de l'époque coloniale, et s'est appuyé sur un réseau maritime maîtrisé, les églises missionnaires, l'administration coloniale et le secteur privé. A la fin de la Seconde Guerre mondiale, le contexte de décolonisation pousse les pouvoirs établis à s'impliquer d'avantage en matière de développement, et à créer en 1947 une organisation régionale à caractère technique, le *Commission du Pacifique Sud (CPS)*.

La CPS contribue au développement des compétences techniques, professionnelles, scientifiques et des capacités de recherche, de planification et de gestion de 22 États et Territoires insulaires du Pacifique (à la fois en Mélanésie, en Polynésie, et en Micronésie). Avec les quatre pays fondateurs restés membres de l'organisation que sont l'Australie, la France, la Nouvelle-Zélande, et les États-Unis, la Communauté du Pacifique est composée de 26 pays et états membres. Le statut et la vocation de la CPS étant de nature apolitique, elle génère implicitement une émanation politique destinée à aborder cet aspect de la vie communautaire pacifique.

Forum du Pacifique Sud

Au moment de leur indépendance³¹¹, nombre de territoires s'émancipent et souhaitent notamment une coopération régionale plus active et plus autonome. Ils se regroupent en 1971 au sein d'un organisme à vocation politique, le *Forum du Pacifique Sud*, dont font également partie l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ce forum a une vocation régionale: il lui est demandé d'oeuvrer en direction d'un développement durable, de développer des partenariats efficaces avec des pays et des organismes extérieurs.

³⁰⁹ *Rapport des îles Marquises* à la Conférence des Églises Catholiques d'Océanie sur le développement, Fidji, 1978.

³¹⁰ La différence entre ces deux organisation tient dans le fait que le Forum apparaît comme le porte parole des pays avides d'affirmer leur indépendance, et la CPS comme l'émanation des anciennes puissances de tutelles soucieuses de conjuguer le maintien de leur influence à un désir d'émancipation compréhensible.

³¹¹ En 1946 le statut de Territoire d'Outre-Mer sera accordé à la Polynésie Française, et à la Nouvelle Calédonie, qui leur permettra de bénéficier d'une certaine autonomie (et notamment d'une Assemblée territoriale). Les années qui suivent la Libération sont aussi marquées par la démocratisation et la généralisation du suffrage universel.

Le Forum du Sud Pacifique, association régionale de 16 États indépendants (Australie, îles Cook, Fidji, Kiribati, îles Marshall, États fédérés de Micronésie, Nauru, Nouvelle-Zélande, Niue, Palaos, Papouasie Nouvelle-Guinée³¹², îles Salomon, Samoa, Tonga, Tuvalu et Vanuatu, et plus récemment la Nouvelle Calédonie et la Polynésie Française) est un bon exemple de l'équilibre délicat qui existe entre les différentes spécificités mélanésiennes, polynésiennes et même micronésiennes, et le concert des pays océaniques.

Du Forum du Pacifique Sud dépend la *Pacific Forum Line* (PFL), compagnie de navigation maritime créée en 1977, et qui a commencé ses activités en 1978. Ses missions sont notamment d'assurer des services maritimes réguliers afin d'encourager le développement du Pacifique Sud.³¹³

L'action du Forum du Pacifique Sud dans le domaine économique est en outre relayée par le Bureau de Coopération Économique du Pacifique Sud (SPEC) créé en 1973.

South Pacific Bureau for Economic Cooperation

Un bureau permanent, le *South Pacific Bureau for Economic Cooperation* (SPEC), prépare une réunion annuelle des dirigeants des états membres afin de traiter des questions de caractère commercial et économique. Ce bureau fait office de secrétariat général et est financé par les contributions des états membres. Il dispose pour ses activités de programmes régionaux d'un budget supplémentaire, alimenté par l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Pacific Partnership for Human Development

Une importante OGN la *Pacific Partnership for Human Development* (PPHD) gère de nombreuses initiatives de terrain telles que des coopératives, des centres de formation techniques, mais également des réseaux d'échange. Le fondement de son action se tient dans un refus relatif de la société de consommation et du laisser faire économique: cette ONG a donc pour principe de base la satisfaction des besoins par les ressources propres, et la sauvegarde de l'identité socioculturelle de chaque peuple du Pacifique.

De telles organisations soutiennent les petites projets locaux d'autosubsistance, les coopératives artisanales et agricoles, et les circuits courts de commercialisation pour la petite production locale. Elles encouragent les technologies dites appropriées: énergie éolienne, charbon de bois à partir des écorces de noix de coco, fours à chaux utilisant le calcaire corallien (pour réduire les importations de ciment provenant de Hong Kong et du Japon), séchoirs solaires à poisson pour limiter la consommation de poissons surgelés ou en boîte...

La critique du modèle occidental de développement a ainsi débouché sur des initiatives concrètes, même si ces réalisations ne sont toutefois pas en mesure de renverser la tendance économique dominante, et de remettre en question le pouvoir des géants de l'économie, de la technique et de la distribution qui sont aujourd'hui à l'oeuvre dans le Sud Pacifique. Ces

³¹² qui assure en 2006 la présidence tournante

³¹³ Les navires de la compagnie sont: *Forum Fiji II*, *Capitaine Tasman*, *Forum Samoa II*, *Forum Rarotonga*, *Kokopo Chief*, *Coral Chief*, *Papuan Chief*, *Melanesian Chief*.

institutions majeures sont des lieux de rencontres annuelles des autorités insulaires, qui favorisent néanmoins l'expression d'un 'Pacific Way'³¹⁴, voie consensuelle à travers laquelle est toujours recherché l'intérêt commun régional, et dont peuvent bénéficier les territoires ou les pays membres. Utilisé pour la première fois par Kamisese Mara³¹⁵ en 1972, cette notion de Pacific Way émergea durant les premières années d'indépendance à Fidji. Aujourd'hui encore, ce terme reste un thème dominant dans le discours politique et culturel du Pacifique, et dont le but consiste en la recherche d'une identité commune dans la diversité géographique et culturelle du Grand Océan.

D Le retour au 'Pacific Way' originel

« *Le Pacifique*, dit le géographe O. Spate³¹⁶ (que cite J. Chesneaux), *est un artefact: quelque chose qui est l'oeuvre de l'homme, et dont la nature matérielle procède de son usage social.* »³¹⁷ De fait, les insulaires ne pouvaient vraisemblablement évaluer l'étendue du Pacifique avant l'arrivée des blancs. La conscience commune du Pacifique à l'étendue ce vaste océan semble tardive. Pourtant, cet artefact du XVIIIème à laissé place à une réalité spécifique, fondée sur l'émergence d'une identité commune, une 'pacificness' -et là il ne s'agit plus d'un artefact. R. Gerard WARD en témoigne là encore: « *Aujourd'hui, il y a à travers les îles du Pacifique une remarquable communauté de contacts et de liens personnels. Les insulaires considèrent l'ensemble du Pacifique comme leur 'chez-eux'.* »³¹⁸

Si général et si incertain qu'il soit, le mot d'ordre de 'Pacific Way' reflète ces aspirations à un mode de développement qui ne soit pas un simple décalque du modèle occidental, et qui a eu beaucoup d'influence parmi les intellectuel d'Océanie. E. Burdick³¹⁹ décrit en 1961 « *cet incroyable bavardage sur les gens et les événements, où la terre et la population sont si réduites que les événements qui se produisent sur des îles à des milliers de milles de là présentent un grand intérêt pour tous.* »³²⁰

Le partage de l'information et les réseau de communication (notamment maritime puisqu'il s'agit bien là d'un océan, et qu'il permet notamment le transport de marchandises) lie en effet les gens. C'est le cas des expériences d'éducation collectives actuellement mises en oeuvre par des institutions régionales, et aussi des consultations à caractère politique réalisées en matière de développement au sein de la région Pacifique.

³¹⁴ ou 'Voie Pacifique'

³¹⁵ Kamisese Mara est un homme politique fidjien qui a été président des îles Fidji entre 1993 et 2000.

³¹⁶ Oskar Spate est géographe d'origine britannique qui dirigé l'École de recherche et d'étude du Pacifique de 1967 à 1972 (*Research School of Pacific Studies*). Il a publié de nombreux essais sur la géographie et l'exploration de l'Australie et du Pacifique.

³¹⁷ CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifiques, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5^e p 28

³¹⁸ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 189

³¹⁹ Professeur de Science politique et auteur américain.

³²⁰ BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris p 134

Conclusion

Notre cheminement au cours de ce travail nous a amené à percevoir la problématique générale, non pas simplement comme une hypothèse que l'on pourrait confirmer ou infirmer, mais plutôt comme un question qui reste en suspend. Il s'agit en effet pour nous de se questionner quant à la signification et aux conséquences de la mondialisation pour ces peuples du monde qui, jusqu'à peu, vivaient dans un totale autonomie. Ces peuples qui commencent tout juste à façonner les outils qui pourraient leur permettre de reprendre en main leur futur. Audacieux navigateurs des temps anciens, ils traversaient des étendues océanes avec des pirogues chargées d'hommes et de femmes dans une perspective de peuplement, ou encore de biens et de présents afin de créer des alliances, dont le cours fut interrompu à la fin du XVIIIème par les grands explorateurs. Dans le sillages des premières caravelles, des galions et autres navires commerçants sont bien vite venus piller les ressources de la mer avec de massives chasses à la baleine, mais aussi de la terre avec le commerce du bois de santal. Bien que variant en fonction des particularismes régionaux, l'impact sur les populations polynésiennes et mélanésiennes a été violent, tant du point de vue psychologique ou culturel, que du point de vue matériel et économique. Les océaniens ne sont dès lors plus seuls au monde avec leurs Dieux et leur ancêtres; ils cessent leurs échanges et leurs réseaux de relations interinsulaires sont détruits: c'est la disparition de la civilisation de la pirogue. Un nouvel ordre régional est bientôt instauré, pétri de rivalités autour du contrôle des voies de communication, et donc du commerce en général. A ces intérêts stratégiques et commerciaux s'ajoutèrent bientôt les intérêts militaires. L'impérialisme ne prit pas de gants dans le Pacifique et bientôt, c'est à coup d'Annexions et de Traités de Protectorat que les chefs et les populations locales perdent leur droit de disposer de leurs terres et de leurs moyens d'existence. Nacre et cultures spéculatives sont bientôt le sujet d'un commerce maritime, accru pour mieux rentabiliser les îles. Les modes de vie traditionnels en sont grandement altérés, qui tendent à faire dépendre toujours plus les populations locales des produits importés d'occident, et qu'ils paient au prix de leur liberté. S'enfonçant de plus en plus dans la mondialisation, c'est ensuite au cœur d'un nouvel ordre mondial que les colonies du Pacifique Sud ont à s'adapter. La mise en place de lignes maritimes régulières desservies par des frégates et des goélettes, puis par des navires à vapeur, devient une course que font entre elles les différentes administrations coloniales afin ne pas être 'oubliées' si le fret de retour proposé ne s'avérait pas à la hauteur. Les îles ont ainsi à défendre leurs 'couleurs de paradis', leurs 'traditions remarquables', leurs 'mythes extraordinaires', ou de manière plus pragmatique leur rentabilité économique. Au cœur des rivalités internationales pour le contrôle des lignes maritimes se joue une véritable bataille des pavillons, où les îles sont priées de se défendre à coup d'exportations: après la vanille et la noix de coco, ce sera le phosphate, le nickel ou le coprah. L'économie de traite est bien en place dans le Pacifique Sud insulaire, qui a été happée par le grand concasseur d'une mondialisation qui s'accélère encore. Tout au cours du XXème siècle, c'est à coup de navires spécialisés, de route de commerce déterminées, et de conteneurisation des bien transportés que les îles vont à nouveau assister à un recul relatif de leur desserte, et à une augmentation effectives des expériences nucléaires dans leur sous sols. Seule alternative à cet engloutissement dans le ventre de la mondialisation: là où l'indépendance est à l'ordre du jour, là où l'autonomie politique est rendue de bonne grâce où arrachée à coup de rebellions, des peuples vivent à nouveau relativement en marge de cette globalisation, qui finit le plus souvent par rejeter les territoires les plus isolés, les plus menacés par la crise environnementale, ou les plus dénués de ressources naturelles. Des aides internationales existent cependant, et prouvent que parfois la mondialisation a du bon. Pour les autres, toujours sous le joug d'une domination politique maintenue à force d'arguments

économiques, les sociétés locales se retrouvent dépossédées de leurs traditions et de leurs moyens d'existence, où les valeurs anciennes ne font décidément pas bon ménage avec le téléviseur, le whisky, le Mc-Donald et le Coca-cola. C'est peut-être, pour reprendre le terme du politicien Kamisese Mara, à travers l'émergence d'une conscience océanienne et au retour d'un 'Pacific Way', que pourra se relever cette région façonnée par les embruns et les alizés, parsemée de lagons et de bouts de terre tirées de l'eau par des Dieux pêcheurs d'îles. La mise en place de réseaux régionaux semble donc être l'alternative pour que se développe à nouveau un marché et une logique régionale. Pour que cette zone ne soit plus uniquement perçue comme un couloir entre l'Asie et l'Amérique, ainsi qu'on la voit aujourd'hui depuis la salles des commandes d'innombrables cargos.

« *Teroo te pahi - Il y a un bateau* », crie celui qui l'aperçoit le premier.

Bibliographie

AGNIEL, G., PIMONT, Y. - 1997, *Que sais je? Le Pacifique*, Presses universitaires de France, Paris.

BENOIST, M. - 1930, *Paquebots Cargos et Chalutiers*, J. de Gigord, Paris.

BENSA, A., RIVIERRE, J.C. - 1998, *Le Pacifique, un monde épars*, L'Harmattan, Paris.

BLANCHET, G. -1986, *Le développement régional, une voie pacifique pour le Pacifique Sud*, Papeete.

BROU, B. - 1982, 1945-1977, *30 ans d'histoire de la Nouvelle Calédonie*, La société d'études historiques, publication N°31, Nouvelle Calédonie.

CHESNEAUX, J. - 1987, *Transpacifique, Observations et considérations diverses sur les terres et les archipels du Grand Océan*, Edition La découverte, Paris 5e.

CHESNEAUX, J., MACLELLAN, N. - 1992, *La France dans le Pacifique De Bougainville à Mururoa*, La Découverte/essais, Paris.

COUTAU-BEGARIE, H. - 1987, *Enjeux internationaux, Géostratégie du Pacifique*, Institut Français des relations internationales, Economica, Paris.

DE DECCKER, P. - 2002, *Le Pacifique: à la recherche du développement dans un espace émiété*, (*Revue Française d'administration publique*, n° 101 p. 157-168).

DE DECKKER, P. - 1994, *Le peuplement du Pacifique et de la Nouvelle Calédonie*, l'Harmattan, Paris.

DUNIS, S. (sous la direction de) – 1999, *D'île en île Pacifique*, Klincksieck, Paris.

GUILLAUD, D., HUETZ de LEMPS, C., SEVIN, O. (sous la direction de) – 2003, *îles rêvées : Territoires et identités en crise dans le Pacifique insulaire*, Presse de l'université de Paris Sorbonne, Paris.

HAMMOND, I. - 1980, *Le Dernier Voyage ou le Journal Perdu du Capitaine Cook*, Editions Albin Michel, Paris.

JUGLAS, J.J. - 1953, *Economie Mondiale, Géographie économique Tome II, Les voies et les transports maritimes*, Foucher, Paris.

MARCADON, J., CHAUSSADE, J. - 1999, *L'espace littoral, Approche de géographie humaine*, Presse Universitaire, Rennes.

MESSADIE, G. - 2005, *Cargo, la religion des humiliés du Pacifique*, Calmann-Lévy, Paris.

RASSE, P., MIDOL, N., TRIKI, F. (sous la direction de) - 2001, *Unité-Diversité, Les*

identités culturelles dans le jeu de la mondialisation, L'harmattan, France.

RASSE, P. - 2006, *La rencontre des mondes, Diversité culturelle et communication*, Publié sous la direction de Gilles Ferréol, Armand Colin, Paris.

SAHLINS, M. - 1989 *Des îles dans l'histoire*, Gallimard le seuil, Collection Hautes études, Paris.

SALVAT, B. (sous la direction de) - 1990, *Les îles océaniques, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

TCHERKEZOFF, S., DOUAIRE MARSAUDON, F. (sous la direction de) - 1997, *Le Pacifique Sud aujourd'hui: Identités et transformations culturelles*, CNRS Editions, Paris.

TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La Polynésie s'ouvre au monde 1767-1842, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

TOULLELAN, P. Y. (sous la direction de) - 1990, *La France en Polynésie 1842-1960, Encyclopédie de la Polynésie*, Les éditions de l'Alizé.

TOULLELAN, P.Y. - 1984, *Tahiti Colonial (1860-1914)*, Publication de la Sorbonne, Paris.

Annexes

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Entretient dans le cadre de mon enquête: Dr Rabot, Psychiatre psychanalyste ayant voyagé par cargo mixte en Polynésie Française

N'ayant pas enregistré cette interview, j'ai transcrit ci-dessous ma prise de notes, d'après les propos du Dr Rabot.

Introduction

Pourquoi avez vous souhaité voyager en cargo?

Le Dr Rabot avait toujours rêvé de voyager aux Marquises, cette terre qui avait tant enchantée Brel ou Gauguin. Il ne souhaitait toutefois pas le faire parmi une horde de touristes sur un immense Paquebot. Ayant trouvé un livre qui parlait de voyages en cargo mixtes (c'est-à-dire transportant à la fois des marchandises et à la fois des passagers), l'opportunité de découvrir les Marquises en s'embarquant sur l'*Aranui* l'a mené à découvrir non seulement ces îles, mais également leur mode de fonctionnement vis-à-vis du monde extérieur.

Resituer votre voyage (lieu, temps et durée)

Ce voyage date d'octobre 2007, et consistait en un périple de trois semaines à bord du cargo mixte l'*Aranui III* (qui signifie 'Grand Chemin' en Marquisien) sous forme de boucle entre Tahiti, les Tuamotu et les Marquises.

Présentation du cargo

Description du cargo sur lequel vous avez voyagé (compagnie, age, nom, taille, nombre de marins et de voyageurs)

Ce cargo (construit dans des chantiers navals de Roumanie et mis en ligne en 2003) mesure 117 m de long par 17 m de large et embarque donc à la fois du fret et des passagers (notamment les élèves allant au collège à Tahiti ou encore les personnes s'y déplaçant pour des soins médicaux). Avec le *Saporo* (cargo fret strictement qui ravitaille les îles en fuel, gaz et engins lourds), l'*Aranui* est le seul navire à approvisionner les Tuamotu et les 6 des 12 îles habitées des Marquises. L'équipage y est de 25 hommes environs, tous marins et grutiers polyvalents, venant de toutes part de Polynésie.

Que contenait il?

L'Aranui III part de Papeete (Tahiti) les cales remplies de viande (importée de Nouvelle Zélande, ce qui revient moins cher que de faire de l'élevage sur place), de légumes et produits alimentaires de base (sucre, riz, farine, conserve...) de matériel de construction, de voitures (type 4X4) et d'équipement divers.

Savez vous d'où ce 'fret allé' provenait? *Cf réponse précédente.*

Description du trajet

Quel trajet ce cargo effectuait-il?

L'Aranui III effectue une boucle entre l'île de Tahiti, les Tuamotu et les Marquises. Il part de Papeete, passe par l'archipel des Tuamotu (2 jours de navigation à partir de Tahiti) puis de là se rend aux Marquises (3 jours à partir des Tuamotu) avant de repasser par les Tuamotu et de rentrer à Papeete.

A quelle fréquence ce cargo revenait-il dans chacun des différents endroits?

Ce trajet est fixe, ce qui assure à chacune des îles une desserte régulière, à savoir 2 fois par mois.

Dans les îles

Pouvez vous décrire l'accueil qui vous était fait dans les différentes îles?

L'accueil fait dans les différents ports est révélateur: les particuliers viennent en personne récupérer, à l'appel de leur nom, les marchandises dès l'accostage du bateau.

Comment se déroulaient les processus de chargement, déchargement?

L'équipage procède à l'aide de la grue (qui se trouve sur le bateau), au déchargement avec 'une efficacité remarquable', embarque le fret retour (presque exclusivement du coprah), et repart dans les 4 heures. Lorsque le tirant d'eau du bateau ne permet pas d'accoster directement sur l'île, le cargo mouille à proximité des côtes et des baleinières (sortes de barges motorisées) font navette entre le navire et la terre. Véhicules, conteneurs entiers ou bétail (souvent transporté d'une île à l'autre au sein d'un même archipel) sont alors déchargés sur la baleinière qui les amène à terre, et revient chargée de coprah.

Que chargeait t'il à partir des îles? *Cf réponse précédente.*

En Mer

Avez vous croisé (dans ports ou durant navigation) beaucoup de navires similaires?

Le Sapiro et l'Aranui sont véritablement les seuls liens entre ces endroits reculés de la planète et le reste du monde. Non seulement le Dr Rabot n'a aperçu aucun autre cargo, (ni même voilier de plaisance) naviguant sur ces eaux durant son séjour, mais le capitaine lui même affirmait que cela faisait 6 ans qu'il n'avait pas croisé d'autre navire!

Avez vous strictement respecté le planning? Le planning a été strictement respecté 'à la minute près', et la seule intempérie (mais pas des moindres: une tempête tropicale avec des creux de 3-4 mètres qui a duré plus de 30 heures peu après le départ de Papeete) a été compensée par une navigation pleine vitesse pour récupérer le retard. Le fret ne peut pas attendre et chaque moment perdu constitue une perte d'argent.

Y a t'il eu des intempéries entraînant du retard? *Cf réponse précédente.*

L'importance du cargo fret dans les îles

Avez vous pu évaluer durant cette expérience l'importance de la dépendance des îles du Pacifique Sud au fret maritime?

'Totalement'.

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Interview (réalisée par email) dans le cadre de mon enquête:

Professeur Paul de Deckker, Ancien Président de l'Université de la Nouvelle-Calédonie, Professeur des universités (1 ère cl.) en anthropologie culturelle.

Réalité passées

Quand ils parlent des échanges interinsulaire dans le Pacifique précolonial, certains auteurs comme S. Dunis (*D'île en île Pacifique*) en soulignent l'importance, quand d'autres les considèrent comme mineurs et parlent des îles comme d'endroits évoluant en total isolat du reste du monde. Où se situe d'après vous la réalité?

L'archéologie nous apprend que des kanak se rendaient à Fidji dès le 13^e siècle de notre ère puisque l'on a retrouvé des casse-tête kanaks dans des tombes de chefs à Fidji. La linguistique nous enseigne de même puisque le maori de Nouvelle-Zélande est compris à Tahiti et à Hawaï. Ce sont les cadres coloniaux occidentaux qui ont figé les hommes dans leurs archipels qui, pour en sortir, ils ont besoin de passeports ou autres pièces administratives...

Qu'est ce qui explique que les Polynésiens soient un peuple de marins présentant de nombreuses migrations, alors que les Mélanésiens (arrivés pourtant eux aussi par la mer sur leurs îles) se soient plutôt attachés à leur terre, à leur vallée et se soient plus 'sédentarisés'?

Les Polynésiens d'origine asiatique (détroit de Formose) ont démarré leur parcours migratoire vers 3500 ans av JC. Leur technique de navigation étaient "modernes". Les Mélanésiens, d'origine beaucoup plus ancienne, ont traversé les mers sur des embarcations plus rudimentaires (avant la glaciation de Würm, l'Océan Pacifique était 100 m plus bas qu'aujourd'hui). De surcroît culturellement, les Mélanésiens sont des horticulteurs et les Polynésiens des pêcheurs.

Colonialisme

P.Y Toullelan considère, dans son ouvrage encyclopédique sur la Polynésie, que l'arrivée des Grands Explorateurs et a certainement été ressentie comme une rupture au niveau

psychologique par les Océaniens, et que les objets troqués ont 'rapidement' eu un impact sur les modes de production traditionnels. A partir de quand (combien de générations par exemple) la verroterie, les outils, clous, tissus... troqués par les explorateurs puis les navires marchands sont, d'après vous, passés de curiosités réservées aux chefs, à des objets dont la population s'est vue dépendre de l'importation?

Avant l'arrivée des Occidentaux, il fallait un tronc d'arbre pour faire une planche. Avec la scie, on pouvait dans le même tronc d'arbre, en faire une dizaine. Voilà l'avantage technologique qui créa automatiquement une dépendance vis-à-vis de l'extérieur.

Toujours d'après P.Y Toullelan, les rois Polynésiens louèrent la population sur laquelle ils avaient autorité aux navires santaliers, afin d'en tirer un profit personnel et de mieux asseoir leur autorité face aux autres chefs. Existait il en Polynésie ancienne les prémices d'une économie de type capitaliste (avec notamment une recherche de profit et une accumulation de capital)? Existe t'il à votre connaissance des événements semblables dans les peuples Mélanésiens?

Ces sociétés sont à espace mental collectif. Il n'y a donc pas d'accumulation de capital, alimentaire ou autre, pour des bénéfices personnels et individuels. Tout est redistribué. La différence entre Mélanésiens et Polynésiens réside dans la formation du pouvoir de type politique: en Mélanésie, on devient chef (phénomène des big men), en Polynésie, on naît chef. Donc, dans le premier cas, la chefferie est à acquérir, dans le second, elle est héritée.

Peut on en partie expliquer les différences observables entre la Polynésie et la Mélanésie au moment de la colonisation (rapide adaptation et mise en place de réseaux commerciaux pour l'une, résistance et apparition de mouvements de révolte comme le culte du Cargo pour l'autre), par les différences de hiérarchisation de ces deux sociétés (structure sociale verticale fortement hiérarchisée pour la première, horizontale et peu hiérarchisée pour la seconde)?

La Mélanésie a toujours été incomprise par les Occidentaux et faisait donc peur: cannibale, anthropophage, système de pouvoir pas clair, etc. Donc, les Occidentaux ont préféré traiter avec les Polynésiens dont le système de pouvoir politique, hiérarchisé, était proche du leur. Au moment des contacts aussi étaient recherchés le santal, le coprah, la bêche de mer, les

jolies femmes, etc.

Recul de l'isolement et de l'autonomie

Ainsi qu'exposé dans *Le Pacifique, un monde épars* (dir. A. Bensa et J.C Rivierre) la mise en place de réseaux d'échanges avec les îles du Pacifique Sud représente, en même temps qu'un recul de l'isolement, une dépendance unilatérale des sociétés locales envers les produits importés, et la nécessité de produire un fret de retour. Le recul de l'isolement n'est il donc pas compatible avec une certaine autonomie des îles (notamment des îles Polynésiennes n'ayant pas les ressources minières de la Mélanésie)?

Attention aux anachronismes de ces auteurs...

Pensez vous qu'il soit juste de dire que les îles du Pacifique Sud ont été, selon une citation trouvée dans *Transpacifiques* de J. Chesneaux, 'happées dans le grand concasseur de la mondialisation' majoritairement par l'intermédiaire du fret maritime (via la mise en service de lignes régulières et avant les médias), qui en a changé les modes de vie et les modes de production en y introduisant de nouveaux biens de consommation?

Il faut apprécier la situation par les jeunes insulaires qui n'ont qu'une envie, c'est d'être happé par la mondialisation et la modernité et quitter leurs archipels. Considérons le nombre de Polynésiens en Nouvelle Zélande, en Australie, en Californie, etc. pour bien s'en rendre compte. La mondialisation n'est pas évitable! N'en déplaise aux esprits chagrins qui considèrent qu'elle est nauséabonde, etc. Pensez que ma grand-mère est née sans l'électricité, le téléphone, la radio, le frigo...

Insularité et mondialisation

Est ce que la particularité de l'espace géographique insulaire (isolement, ressources naturelles limitées) en fait un lieu inadapté à la mondialisation -au sens où elle y instaure une trop grande dépendance au monde extérieur- ou considérez vous finalement que cette situation reste vraie pour de nombreux autres territoires?

Regardez ce que vous manger aujourd'hui de manière précise : vos légumes congelés viennent de Chine, votre viande congelée n'est sans doute que reconstitution de produits auxquels on a rajouté des liquides odorants vous donnant l'impression que c'est de la viande. Considérez les médicaments, etc. Aujourd'hui la planète est un village et les îles en font partie

avec un statut spécial, je vous l'accorde.

Le recul relatif de la desserte des îles du Pacifique Sud, aujourd'hui délaissées au profit des échanges qui se réalisent à plus grande échelle dans la zone Pacifique (entre l'Asie et les USA notamment), est il selon vous une perte pour les îles Polynésiennes et Mélanésiennes ou leur avenir réside t'il dans une intégration encore plus poussée au reste du monde?

Prenez appui sur l'exemple de Kiribati, peu desservi et la Polynésie Française ou la Calédonie, très desservies. Savez-vous que l'Australie et la Nouvelle Zélande font autant d'export vers la Nouvelle Calédonie et la Polynésie Française qu'avec le reste du Pacifique insulaire. Pourquoi ? Dépendance, argent, consommation ici ; pauvreté, indépendance, là.

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Interview (réalisée par email) dans le cadre de mon enquête:

Mr Jean TEAKA, Tahitien ayant grandi à Réao (une île de 9m²) aux Tuamotu

Présentation de l'île d'origine de Jean

Peux tu resituer ton lieu et ta date de naissance?

TEAKA Temaéva Mokoto Teariki né le 25/07/45 sur l'atoll de Réao dans l'archipel des Tuamotu. Les habitants de Réao parlent le paumotu, langage propre à l'archipel.

Pourrais tu décrire en quelques mots l'île où tu as grandi, et le mode de vie sur place?

L'île de Réao découverte en 1822 par Duperrey est située à 1400 km à l'Est de Tahiti, longue de 16 km et peuplée d'environ 400 habitants. En 1865 les missionnaires catholiques (qui arrivaient de Mangareva archipel des Gambiers) y ont créé une léproserie. En 2002 la léproserie est transférée sur Tahiti. En 1965, suite aux essais nucléaires, un centre de contrôle est mis en place à Réao afin d'y évaluer les retombés. C'est le CEP (Centre d'Expérimentation du Pacifique) qui a fait que ces îles ont connu une évolution rapide grâce une injection gigantesque de moyens financiers (plusieurs centaines de milliards).

Il faut savoir que la fourniture d'énergie électrique est quasi inexistante sur place, l'utilisation des lampes à pétrole reste le seul moyen de s'éclairer. Le repas de soir se fait alors en fin d'après midi pour profiter de la lumière du jour.

Les habitants prennent 2 repas par jours, le matin avant de partir pour la récolte du coprah puis vers 14h il faut rentrer préparer le repas du soir avant la tombée de la nuit, le tane (l'homme) va à la pêche et la vahiné (la femme) s'active autour du feu.

La nourriture de base est le poisson accompagné de ipo (pain local fabriqué à base de farine, de coco râpé cuit à l'étouffé ou bouillit ou à la braise).

Le coco est l'aliment primordial dans la cuisine traditionnelle, il en est retiré de la noix râpée, de l'eau de coco à boire, du lait de coco, la noix est elle-même exploitée (verre à boire, bijoux) ainsi que la fibre de coco qui peut servir de cordage, utilisée elle aussi dans la confection de bijoux artisanaux.

Présentation des ressources de l'île

Quelles sont les ressources sur les îles des Tuamotu?

L'activité essentielle des habitants est la récolte du Coprah (noix de coco séchée au soleil).

Le coprah tiré de la noix de coco est utilisé dans la fabrication de savon, monoï (huile bronzante), dans la cosmétique, huile de table, mais aussi dans l'énergie renouvelable (véhicule à l'huile de coco).

Le produit est vendu brut sur l'atoll, il subit des transformations sur l'Île de Tahiti. Le transport de coprah jusqu'à Tahiti se fait par voie maritime.

Les cargo arrivent donc de Tahiti avec des vivres de base (farine, sucre, café, huile, ciment, bois, tôles, vêtements, confiserie...). Ces produits sont déchargés du bateau, sur lequel on embarque ensuite du coprah. Le coprah stocké dans des sacs de jute, est transporté par cargo jusqu'à Tahiti. La facture des produits achetés est déduite de la vente du coprah.

Quelles sont les ressources des îles des Tuamotu en terme d'eau douce?

L'alimentation en eau est restreinte, chaque habitant se constitue une réserve en béton étanche, accolé au faré (maison) afin de récolter l'eau de pluie par la gouttière, qui servira à sa consommation personnelle

Des trous d'eau sont creusés à même le sol, éparpillés dans le village afin de palier à d'éventuelles pénuries, l'eau est utilisée alors pour les douches et le lavage des vêtements.

Desserte de Reao

Quel est le cargo qui dessert Réao?

La goélette ARANUI était la principale, longue de 40 m environ. Autrefois, sa rotation pouvait durer 2 mois. L'ARANUI d'aujourd'hui fait plus de 80 m et peut accueillir à son bord plusieurs passagers, il est équipé de moyens modernes.

Quel souvenir gardes tu des voyages faits sur l'Aranui (pour aller à Papeete ou rentrer aux Tuamotu par exemple)?

Le confort durant le voyage était minimum, passagers couchés sur le pont même par mauvais temps. Mais l'arrivée à Tahiti était très émouvante, car pratiquement inconnu des passagers venus des îles lointaines sans modernisation.

Comment se passait l'arrivée d'un cargo?

Les atolls avec une passe permettaient aux goélettes d'accoster directement alors que ceux qui n'avaient pas de passe se faisait ravitailler par des chaloupes qui passaient par-dessus le récif afin d'accéder au rivage. Aujourd'hui des saignées ont été créées artificiellement.

Si le cargo venait des Marquises ils déposaient des cabris vivants.
S'ils venaient des Gambiers, des bananes, des mangues, oranges.

L'arrivée des goélettes était presque une manifestation de fête. « *Teroo te pahi* » (il y a un bateau) cri de celui qui voyait le premier le bateau. Tout le monde se déplaçait à son arrivée, demandait des nouvelles de la famille de Tahiti, des îles avoisinantes, invitait les gens de bord ou les touristes, proposait des rafraîchissements (coco) pour les personnes connues ou même inconnues.

Qu'est-ce que l'accroissement de la desserte des îles a changé?

Avant, la rotation des îles se faisait avec les goélettes, l'hydravion était utilisé essentiellement pour les évacuations sanitaires.

Avec l'avion et les nouvelles goélettes la population s'est mise à voyager plus souvent et plus loin, mais cela dépendait des ressources et donc de la production de coprah. Il a alors fallu des moyens techniques de récolte plus performante pour une production plus importante : Transport par camion, décorticage immédiat après la coupe, séchage rapide avec séchoirs couverts, le transport vers la chaloupe avec le godet de la pelleteuse plutôt qu'à dos d'hommes.

L'ambition première s'est peu à peu tournée vers un nouveau confort : congélateur, lit matelassé, télévision, réfrigérateur, électricité, les produits surgelés (viande, poulet, légumes...)

Dépendance de Réao

A quelle période les habitants des îles ont commencé à faire importer de la viande de Nouvelle Zélande et des conserves (plutôt que de cultiver un potager et d'élever un peu de bétail sur place)?

C'est dans les années 60 que l'importation des conserves et de la viande débute. En effet l'élevage est inexistant car la culture du coco prend une place importante en terme de

superficie. Le potager ne peut se faire compte tenu du sol pauvre (plateau corallien).

Outre le coprah qu'est il possible de revendre, ou d'échanger contre ces vivres et équipement divers?

Le coprah représente la majorité des revenus. D'autres produits sont néanmoins exportés : Poissons, poulpes, bénitiers, langoustes, bigorneaux, coquillages pour la confection de couronnes... Le non contrôle de ces exportations pourrait accélérer la disparition de ces produits.

Comment ont évolué les moyens de communication entre les îles?

La communication entre les îles s'est développée avec:

- Les goélettes
- La phonie (télégramme)
- Puis téléphone
- Internet

Ouverture

Si tu devais vivre à nouveau aux Tuamotu, qu'est ce qui te manquerait le plus comme confort matériel ou commodité de vie?

Si je devais vivre à Réao ce qui me manquerai le plus serait mon ordinateur.

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Interview (réalisée par tel.) dans le cadre de mon enquête:

CMA CGM - Mme Coralie Thuillier, Trade Manager de la zone Pacifique Sud

Présentation de la compagnie CMA CGM

Combien de bateaux votre compagnie gère/possède?

La CMA CGM gère à ce jour 387 navires d'une capacité oscillant entre 133 et 9415 evp, et plus de 10 types de conteneurs opérant sur plus de 150 lignes à travers le monde.

Combien naviguent spécifiquement dans les îles du Pacifique Sud (Mélanésie, Polynésie)?

Nous avons deux principales lignes directes dans le Pacifique Sud:

- la ligne ASIAPAC DIRECT que nous mettons à disposition pour desservir les marchés en provenance d'Asie pour les Îles du Pacifique Sud et qui dessert:

L'Asie du Sud Est - la Papouasie Nouvelle Guinée - la Nouvelle Calédonie - les Fidji - les Samoa - Tahiti en 56 jours. Cette ligne a une départ toutes les 2 semaines, et 4 bateaux sont donc nécessaires à la rotation.

- La ligne AUSTRALIE NOUMEA opérant entre l'Australie et la Nouvelle Calédonie en 28 jours. Là aussi les départs se font toutes les 2 semaines mais seuls 2 navires sont nécessaire à la rotation.

A ces lignes s'ajoutent les lignes PAD et NEMO, mais dont le champ d'action est plus vaste que l'Océan Pacifique seul.

Présentation des itinéraires

Quels sont les grands itinéraires que vous y effectuez dans le Pacifique Sud insulaire?

(envoyés par email pendant l'entretien)

Par rapport aux deux lignes cités précédemment, trouvez ci-dessous les itinéraires précis, avec temps de transit:

ASIAPAC DIRECT

Port	Temps de transit
JAKARTA, ID	0
SINGAPORE, SG	2
HONG KONG, HK	6

SHANGHAI, CN	8
MADANG, PG	16
LAE, PG	18
PORT MORESBY, PG	21
NOUMEA, NC	26
LAUTOKA, FJ	28
SUVA, FJ	29
APIA, WS	31
PAPEETE, PF	35

AUSTRALIE NOUMEA

Port	Temps de transit
BRISBANE, AU	0
SYDNEY, AU	2
MELBOURNE, AU	4

Lignes fret Maritime

A quel fréquence desservez vous les grands ports du Pacifique Sud insulaire (quelques exemples)?

Nous essayons de desservir la plupart des îles de nos lignes tous les 15 jours, cependant cela dépend aussi de la demande (en terme de fret allé) et de l'offre (en terme de fret retour) mais aussi de la concurrence. Ainsi, par exemple, si Nouméa est desservie tous les 15 jours par la ligne ASIAPAC DIRECT (grâce à un système de boucle), nos navires ne touchent en réalité Papeete qu'une fois par mois.

Combien de temps un cargo reste t'il en moyenne dans chacun de ces ports?

Le minimum de temps possible.

Desserte des îles

Quel sont les facteurs d'éligibilité pour qu'une petite île reculée soit desservie par un de vos

cargos (en terme de marché ou d'infrastructures par exemple)?

La taille du marché en termes d'importation et d'exportation est l'élément majeur. S'y ajoutent l'emplacement (Fidji et Hawaii bénéficient par exemple d'un emplacement stratégique) et les aides gouvernementales ou internationales. Le but du groupe CMA CGM reste aussi bien sur d'identifier les zones de croissance, afin de s'y implanter et d'y développer de nouvelles activités humaines à travers une stratégie toujours visionnaire.

Est ce que depuis la conteneurisation et la mise en place des grandes lignes de la Zone Pacifique entre l'Asie et les Amériques, il y a eu un recul de la desserte des îles les plus excentrées?

La conteneurisation est sans doute le cas d'innovation technique qui a permis une des plus grandes rationalisations économique du monde moderne. Les performances du transport maritime conteneurisé sont considérables, en termes de volume mais aussi et surtout de coût. Le conteneur diminue de façon radicale le temps de manutention à quai et permet, grâce à son inter modalité (navire-rail-route), et une livraison directe du fournisseur au client. Le faible coût du prix du fret maritime fait des réseaux de transport conteneurisés l'épine dorsale de la mondialisation (faire transporter 1 kg de marchandises diverses de Chine en Europe en 2005 revient à 2,3 euros par avion, 0,09 euro par mer). 80 % du trafic des marchandises diverses (tout ce qui n'est pas du vrac : minerais, céréales, pétrole) est aujourd'hui conteneurisé et cette proportion continue à augmenter.

C'est une des causes majeures de la mondialisation des échanges, mais elle tend inévitablement vers un phénomène de concentration des acteurs majeurs à l'échelle mondiale.

Ouverture

Est ce que la dépendance des îles du Pacifique Sud au fret maritime est une réalité pour les gens du métier?

La dépendance de tous les territoires ayant un front marin au fret maritime est une réalité pour les gens du métier. Les îles plus que les autres, il est vrai, mais elle ne sont pas non plus les plus à plaindre. Finalement, une île a la chance de pouvoir être desservie par une ligne cargo: ce n'est pas possible pour de nombreux territoires qui n'ont pas de front marin justement.

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Interview dans le cadre de mon enquête: Captain Rodney Holroyd

Introduction

Could you please explain me what was your job?

I have been working as a cargo boat Captain for about twenty years. My job was basically for a boat to make its way from one harbour to the other. I didn't have to load or unload the boat, or even to make sure everything was sent at the right place, I just had to take care of the ship.

Which company did you work for? On which cargo lines have you been working on?

I have been working for a few different companies, among which the CMA CGM. In the last year of my career, I have been working on the ASIAPAC line, which serves South East Asia, Papua New Guinea, New Caledonia, Fiji, Samoa, Tahiti and so on...

International companies and isolated islands

Did your company work all around the world?

Yes, and being Captain, I have been working all around the world really. This is the best part of this job. The difficult part of it, is more like having huge responsibilities. That's why I finally left and now I am teaching in Merchant Marine school.

Where about in the world have you been working? in which particular South Pacific Islands?

Most of it. If I haven't been in all the smallest islands for sure, I have been working, and/or travelling in most of the South Pacific main harbours.

Dependence on cargo

Which territories are, according to you, more depending than any others from cargo fret? Islands. It is where you get this strong feeling to be the more crucial link with the rest of the world. And among all the islands, definitely the ones which do not have any 'cargo airport'.

Would you say that, because of containers, cargos have been avoiding isolated island more than before?

In a way, cargo containers made our job quite easier. But on the other hand, cargos became bigger, and cargo fret heavier... which isolated most of the smallest or the poorest islands,

yes.

What are the most served and the less served islands in South Pacific?

Basically, the independent islands are by far less served than the others. Hawaii, New Zealand, or even French Polynesia and New Caledonia are definitely some of the biggest one.

Evolution

How did cargo fret evolve since you got in?

It got gradually a lot bigger, and a lot faster. Companies are nowadays much more in competition than they used to be, which creates more pressure for everyone working in this field. Cargo captain are always running after the hours, the minutes that will make their boat and their company stronger. It's all becoming a big race.

How do you think maritime fret is going to evolve in the future?

It will have to stand against flying fret which is becoming more and more important on an international basis. The advantage of airplane is of course the speed, but cargo boats remain the best way to move heavy, or huge goods.

Opening

What is your point of view regarding the way Pacific islands depend on cargo fret, how do you think this situation could be improved?

I am not sure really, but I think that this situation shouldn't be seen as such a bad thing. Cargo fret allow for a lot of people to take advantage of what other people produce across the world. I believe it's a great thing for many of us.

Traduction

Introduction

Pourriez vous m'expliquer en quoi consistait votre travail?

J'ai été Capitaine de cargo pendant environ 20 ans. Mon travail consistait en fait à amener un navire cargo d'un port à l'autre. Je ne m'occupait pas des chargements et déchargement, ou des livraisons, je m'occupais juste de la bonne marche du navire.

Pour quelles compagnies avez-vous travaillé? Sur quelles lignes cargo?

J'ai travaillé pour plusieurs compagnies, dont la CMA CGM. Les dernières années de ma carrière, je travaillais sur la ligne ASIAPAC, qui dessert l'Asie du Sud Est, la Papouasie Nouvelle-Guinée, la Nouvelle Calédonie, Fidji, Samoa, Tahiti etc...

Compagnies internationales et îles reculées

Est-ce que votre compagnie travaillait tout autour du monde?

Oui, et étant Capitainen, j'ai vraiment travaillé tout autour du monde. C'est la meilleure part de ce travail. La part plus difficile consiste dans les difficultés, qui sont énormes. C'est pourquoi j'ai finalement pris ma retraite, et maintenant je suis enseignant dans une école de marine marchande.

Où avez-vous travaillé dans le monde? Dans quelles îles du Pacifique Sud en particulier?

La plupart d'entre elles. Si je n'ai bien sûr pas été dans toutes les plus petites îles, j'ai travaillé et voyagé dans la plupart des principaux ports du Pacifique Sud.

La dépendance au fret cargo

Quels territoires sont d'après vous plus dépendants que les autres quant au cargo fret?

Les îles. C'est là que tu as ce sentiment fort d'être un lien crucial avec le reste du monde. Et parmi toutes les îles, avant tout celles n'ont pas d'aéroport accueillant du cargo aérien.

Dirriez vous que, à cause de la conteneurisation, les cargos ont commencé à éviter les îles isolées plus que dans le passé?

Dans un certain sens, les conteneurs ont rendu notre travail bien plus facile. Mais d'un autre côté, les cargos sont devenus plus gros et plus lourds, ce qui a certainement tendu à isoler les îles les plus pauvres, en effet.

Quelles sont les îles les plus desservies et les moins desservies du Pacifique Sud?

Pour faire simple, les îles indépendantes sont bien moins desservies que les autres. Hawaï, la Nouvelle-Zélande ou encore la Polynésie Française et la Nouvelle Calédonie sont définitivement parmi les plus desservies.

Évolution

Comment le cargo fret a-t-il évolué depuis que vous y travaillé?

C'est devenu progressivement bien plus gros et bien plus rapide. Les compagnies aujourd'hui sont bien plus en compétition qu'elles ne l'étaient dans le passé, ce qui crée plus de pression pour tout le monde travaillant dans ce secteur. Les capitaines de cargo sont toujours en train de courir après les heures, les minutes qui rendront leur bateau et leur compagnies plus puissantes. Cela devient une grande course.

Comment pensez vous que le fret cargo va évoluer dans le futur?

Il va devoir s'imposer face au fret aérien, qui devient de plus en plus important au niveau international. L'avantage des avions c'est bien sur leur rapidité, mais les cargos restent encore le meilleur moyen pour déplacer des produits lourds ou massifs.

Ouverture

Quel est votre point de vue au sujet de la dépendance des îles du Pacifique Sud au fret cargo, comment pensez vous que la situation pourrait être améliorée?

Je n'en suis pas certain, mais je pense que cette situation ne devrait pas être vu comme quelque chose de mauvais en soit. Le fret cargo permet à de nombreuses personnes de bénéficier de biens produits à l'autre bout du monde. Je pense que c'est une très bonne chose pour beaucoup d'entre nous.

'Le Fret et le Transport Maritime dans les îles du Pacifique Sud'

Interview (réalisée par tel.) dans le cadre de mon enquête: Mr Gérard Benjamin, Gérant du magasin 'Chez Fella', Fayaoué, Ouvéa.

Introduction

Depuis combien de temps tenez vous un magasin à Ouvéa?

Depuis bientôt 15 ans.

Quels genre de produits proposez vous à la vente?

Nous proposons une large gamme de produits, tous les produits alimentaires (riz, farine, sel, sucre, café, viande congelée, boîtes de conserve, céréales et biscuits) et ménagers de base, du linge, des cigarettes et de l'alcool, de la papeterie, des ampoules, des piles, un peu d'outillage... et du pain et des œufs frais!

Aménagements cargo

Il me semble que vous avez une boulangerie, de quel type de matières premières dépendez vous à l'importation?

Et bien justement, la farine pour le pain, et l'essence. Les pénuries d'essence sont en effet les plus pénibles: même si l'île et petite, tout le monde est habitué à la voiture, et cela fige l'économie si les touristes ne peuvent pas louer de voitures et se déplacer.

A quel fréquence le cargo vient il à Ouvéa?

Toutes les lundi soirs, le cargo arrive de Nouméa via Maré et Lifou. Le Havannah (Compagnie maritime des îles) et le Laura II (Société de transport des Îles) se complètent quant produits importé dans les rotations. Ils n'assurent en effet pas que les îles Loyauté, il gèrent aussi le Vanuatu et les îles Fidji!

Éventuelles faiblesses des aménagements

Avez-vous déjà eu des problèmes de retard ou d'oubli de produits importés par bateau? Est-ce fréquent?

Pas tant que ça. A part quand il y a des cyclones, le cargo est toujours à son poste à l'heure. C'est moi et un employé qui allons récupérer les marchandises avec la camionnette, que l'on ramène ensuite magasin pour inventaire, stockage ou mise en rayon.

Avez-vous déjà eu de réels problèmes d'approvisionnement (retard de bateau prolongé dut aux intempéries par ex)?

Que l'un des deux cesse ses rotations et le déséquilibre et la fragilité des îles se révèle immédiatement. Lors du cyclone Erica, lors d'une panne d'un des deux... la situation devient vite tendue.

Répercussions des aménagements

Est-ce que les habitants d'Ouvéa ont en général plus de réserves (alimentaires et de base) d'avance que les habitants de Nouméa par exemple?

Oui certainement: on ne sait jamais il faut toujours parer à une éventualité de pénurie.

Quel est approximativement la majoration sur les produits vendus à Ouvéa par rapport à Nouméa à cause du transport par bateau?

A peu près 25%. C'est le coût minimum pour la main d'œuvre, le trajet et le stockage supplémentaire, sans quoi l'affaire n'est pas rentable.

Ouverture

Comment ont évolué les arrivages (en terme de fréquence et de régularité) depuis que vous vivez à Ouvéa?

A l'époque le cargo ne venait que toutes les deux semaines, puis la mise en ligne d'un second cargo a ensuite réduit le temps de moitié.

Y a t'il des produits rédhitoires à transporter par bateau (en terme de conservation ou autre)?

Dans le cas d'Ouvéa non, parce que nous sommes à une quinzaine d'heures de bateau de Nouméa. Mais par contre, le bateau ne peut évidemment pas assurer les liaisons d'urgence, et c'est là qu'interviennent les 'Evasan' (pour 'Evacuation Sanitaire', qui peuvent se faire soit par avion, soit par hélicoptère).

L'ARANUI III, messenger des Marquises

Le cargo mixte ravitaille chaque mois la "terre des hommes" depuis Tahiti. Il embarque aussi des passagers sur les traces de Gauguin et de Jacques Brel à travers cet archipel encore vierge.

LE MONDE | 24.08.05 | 15h12 • Mis à jour le 24.08.05 | 15h12

Lorsque l'*Acushnet*, navire baleinier sur lequel il effectuait une campagne, mouilla en 1842 dans la baie de Tahiohae, l'actuel centre administratif de l'archipel des Marquises sur l'île de Nuku Hiva, Herman Melville ne put cacher son émotion. Deux îlots jumeaux surnommés "les Sentinelles" marquent l'entrée de cet ancien cratère volcanique aux parois verdoyantes striées de cascades et surmontées de cônes basaltiques. *"Confondu d'admiration à cette vue, j'ai presque regretté qu'un paysage aussi enchanteur fût relégué en ces mers lointaines où il a si peu l'occasion de frapper les yeux d'un véritable amant de la nature."*

A 23 ans, Melville choisit de fuir au moment même où l'escadre de l'amiral Dupetit-Thouars prenait possession des Marquises au nom de la France. Son escapade dans la vallée des Taipis, des guerriers cannibales qui le retiendront pendant quatre semaines avant son évasion, lui fournira l'inspiration pour son premier roman : *Taiipi*.

Si l'on excepte les traditionnels farés de bambous tressés recouverts de feuilles de cocotiers désormais remplacés par des habitations aux toits de tôle, c'est le même paradis vert encore vierge que découvrent les rares plaisanciers et les passagers de l'*Aranui-3* ("Grand chemin" dans la langue des Marquises), le cargo mixte qui ravitaille cet archipel de douze îles, dont six habitées, à raison de seize rotations par an depuis Papeete. Les quelques vols d'Air Tahiti vers Nuku Hiva et Hiva Oa, où Paul Gauguin et Jacques Brel s'étaient exilés, n'ont pas vraiment rompu l'isolement de cet archipel équatorial qui serait le plus éloigné d'un continent. Papeete est à 1 500 km et les côtes californiennes à 4 800 km.

Comme sur les navires au long cours d'autrefois, les marins chargés du fret côtoient une clientèle très internationale de grands voyageurs, d'ingénieurs, de professions libérales, de romantiques, de passionnés de photographie ou encore quelques retraités venus rendre visite à leurs enfants installés dans les îles de la Société, tous avides de découvrir une autre Polynésie, très éloignée des lagons aux eaux turquoise ou des plages de sable blanc de Bora Bora ou Moorea.

La jeunesse des volcans marquisiens, exposés au courant de Humboldt remontant de l'Antarctique, n'a pas permis la formation de récifs coralliens. L'océan bat et sculpte sans répit les falaises de roches basaltiques, accentuant le caractère sauvage et inhospitalier de certaines côtes, mais il suffit d'une vallée ou d'une petite baie pour que se dessinent des édens.

ILES MARQUISES de notre envoyé spécial

Après une nuit en mer pour aller d'une île à l'autre, les mouillages au petit jour dans ces baies désertes, où un clocher émergeant des cocotiers trahit la présence humaine, sont parmi les moments forts du voyage. Les ancres à peine fixées, Mahalo, le grutier du bord, met à l'eau la barge pour le fret et les deux baleinières qui permettront aux passagers de débarquer dans des conditions parfois acrobatiques. A terre, le village sort brusquement de sa torpeur. Les 4×4 et tous les habitants convergent vers le débarcadère de fortune taillé dans le basalte.

Toutes les trois ou quatre semaines, l'*Aranui-3* est le cordon ombilical qui relie les 8 800 Marquisiens (3,5 % de la population polynésienne) à Tahiti. A chaque voyage, il débarque plus de 1000 tonnes de produits de première nécessité (farine, sucre, riz, etc.) dont le transport est subventionné par le gouvernement du territoire, de matériaux de construction, mais aussi tous les colis ou les véhicules tout-terrain commandés à Papeete. Il a même transporté un Dornier 228, un avion bimoteur pour dix-neuf passagers, qui avait été accidenté !

Au fur et à mesure des escales, il remplit aussi ses cales avec les récoltes de coprah, de citrons et surtout les fûts de noni, un fruit nauséabond utilisé dans la pharmacopée traditionnelle pour ses vertus anti-infectieuses, devenu la principale richesse exportée depuis que les mormons affirment qu'il permettrait de lutter contre les effets du vieillissement.

Les passagers profitent de ces quelques heures de transbordement pour descendre à terre. *"Ils sont curieux de découvrir la culture polynésienne, estime Pascal Erhel, guide conférencier. Mais beaucoup veulent aussi comprendre ce que Brel et Gauguin sont venus chercher aux Marquises."* Les deux artistes avaient choisi l'île d'Hiva Oa pour fuir la civilisation et abriter leur soif d'absolu. *"C'est là-bas que tout commence. Je crois à la dernière chance"*, disait Jacques Brel, déjà miné par son cancer, lorsqu'il a abordé ces rivages en 1975 à bord d'*Askoy* avec sa compagne Madly. *Les Marquises*, où *"le temps s'immobilise"*, sera son dernier album édité en 1977. Paul Gauguin, en 1901, recherchait *"le droit de tout oser"*.

Tous deux reposent dans le cimetière du Calvaire, qui surplombe le Pacifique et le village d'Atuona. Le centre culturel leur rend hommage en exposant *Jojo*, le Beechcraft acheté par le chanteur pour se rendre à Tahiti et rapporter le courrier, les médicaments ou les livres pour la petite communauté. La "Maison du jouir" a été reconstruite à côté du puits où le peintre faisait rafraîchir ses bouteilles de vin et d'absinthe. Une exposition de lithographies retrace son évolution. *"Je pars pour être tranquille, pour être débarrassé de l'influence de la civilisation. Je ne veux faire que de l'art simple ; pour cela j'ai besoin de me retremper dans la nature vierge."*

Plus authentique, le site archéologique de Puamau, au nord-est de l'île, abrite les plus grands tikis de Polynésie, dont Takai'i, un géant de pierre de 2,43 mètres. Ces statues très stylisées, aux formes épurées, représentaient des guerriers qui protégeaient les *me'ae*, des lieux sacrés qui servaient au culte des divinités et accueillaient les dépouilles des dignitaires.

La création, en 1987, d'un *Festival des arts des Marquises*, qui se déplace d'île en île tous les deux ans, a accéléré la mise en valeur des principaux *me'ae*, *tohua* et *paepae*, les lieux de rencontre et les habitations d'autrefois. Cette renaissance culturelle s'accompagne d'un engouement pour les arts traditionnels, qui pourrait permettre de freiner l'exode des jeunes vers Papeete : sculptures sur bois, bijoux, fabrication de tapas, ces tissus d'écorce battue de mûrier, d'arbre à pain ou de banian, décorés de tikis ou de compositions stylisées, ou encore le

regain des tatouages interdits par les missionnaires.

De retour à bord autour de la petite piscine de l'*Aranui-3*, le cou encore ceint des colliers de fleurs aux senteurs enivrantes offerts par les villageoises, une journée dans cet éden ne saurait s'achever sans le spectacle du coucher de soleil sur les baies. A Vaipae, "la baie invisible" pour l'étroitesse de sa passe entre les parois rocheuses, qui donne accès à l'île de Ua Huka et ses chevaux sauvages presque aussi nombreux que les habitants (580). A Hatiheu, la baie préférée de Robert Louis Stevenson dans son exil à Nuku Hiva. Et surtout, dans l'île de Fatu Hiva, le somptueux décor de la baie des Vierges, dominée par des pitons aux formes évocatrices, rebaptisée par les missionnaires qui ont ajouté un "i" à son nom originel.

Selon leur humeur, quelques marins sortiront alors guitare, ukulélé (guitare hawaïenne) et hue (maracas) pour faire danser les passagères. C'est l'heure propice aux rencontres et aux confidences. Comme beaucoup de Marquisiens, Mahalo Pahuatini n'est pas très loquace. Ce colosse au crâne rasé, au corps et au visage couverts de tatouages, s'exprime d'abord avec les yeux, un froncement de nez ou un mouvement du pli de la bouche.

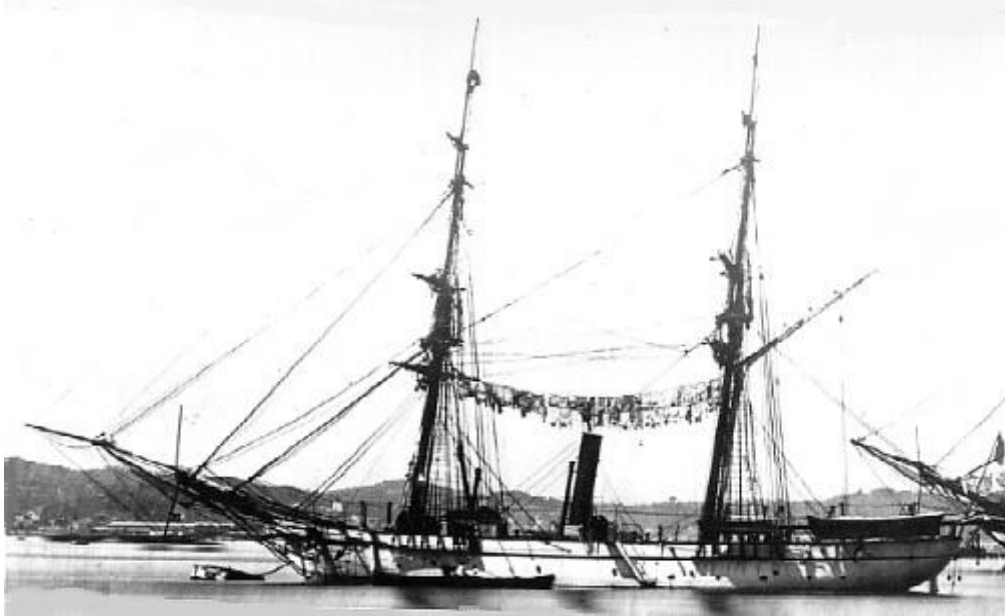
Mais quelques bières plus tard, il vous décryptera peut-être son histoire, illustrée, comme dans un livre, avec ses tatouages. Le voyage sur une pirogue de ses ancêtres venus d'Hawaï en suivant la Croix du Sud. Son amertume et sa colère lors de la reprise des essais nucléaires à Mururoa. Les tikis qui le protègent et lui donnent sa force. La tortue, symbole du voyage et trait d'union entre les humains et les dieux. Il confiera son attachement à ses îles, plus fort que le chant de quelques sirènes, et dira pourquoi les Marquisiens surnomment leur archipel Enea Enata : "*La terre des hommes*".

Gérard Albouy

BATEAU. L'Aranui-3 , un cargo mixte de 117 m de long qui embarque 2 000 t de fret et 200 passagers (85 cabines et un dortoir de 10 places), est le meilleur moyen, au départ de Papeete, pour découvrir et apprécier les Marquises. A raison de 16 rotations par an, il s'arrête dans les 6 îles habitées de l'archipel, via 2 escales dans les Tuamotou.

Article paru dans l'édition du 25.08.05

La Frégate l'Astrée - Histoire d'une frégate au XIXème siècle



Mise sur cale à Lorient en 1845 sur plans de l'ingénieur Legrix, la frégate mixte *l'Astrée* ne fut mise à l'eau que le 24 décembre 1859: entre temps, sa coque avait été rallongée de cinq entre-axes de sabords (16,40 m), son avant et son arrière modifiés (plans Sollier), pour recevoir une machine à vapeur de 600 chevaux nominaux et ses 6 corps de chaudières. Dotée d'un puits d'hélice et d'une hélice relevable, sa coque en bois est habillée de plaques de cuivre dans ses oeuvres vives; elle a un gréement de frégate complet (gréement dormant en torons de fil de fer zingué), elle fut armée en transport de troupes en 1862 lors de la guerre du Mexique (Lorient – Fort de France – Vera-Cruz et retour).

De 1863 à 1866 elle fit partie de la station navale du Brésil et de la Plata (Capitaine de vaisseau Jouslard, contre-amiral Chaigneau). A Rio de Janeiro elle reçut l'empereur du Brésil Pedro II (gravure de Lebreton). De 1868 à 1871, elle porta le pavillon du contre amiral Georges Cloué, commandant la station navale du Pacifique. Celle-ci se composait de la frégate mixte *Astrée*, des avisos *La Motte-Picquet* et *d'Entrecasteaux* et du transport la *Mégère*.

L'*Astrée* était commandée par le capitaine de vaisseau Peyron, futur contre amiral et ministre de la marine. Après des escales aux Canaries, à St Vincent du Cap Vert, à Montevideo, elle passa par le canal de Magellan et les canaux latéraux de Patagonie, où elle s'endommagea la quille et l'étrave sur une roche. Suivent ensuite des escales sur les côtes d'Amérique du Sud. Au Pérou, à Callao, on répara les dommages sur le dock flottant. C'est ensuite Panama, San Francisco (visite de l'amiral américain Farragut). L'état-major visite le fort d'Alcatraz et ses canons géants. On fait escale ensuite à Esquimalt Bay (île de Vancouver, Colombie Britannique), puis c'est à nouveau San Francisco, et enfin Papeete.

L'Astrée y séjourne trois mois. Miot prend de nombreuses photos. Bourbonne devient le « tayo » d'Ariiaué, le futur Pomaré V « ...en connaissant mieux mon nouvel ami, je découvris chez lui un bien grave défaut, mon cher tayo est un ivrogne, plusieurs fois nous l'avons ramené couché dans le fond de la voiture... » Visite et séjour à Atimaono, à la plantation Steward. Cloué complète l'hydrographie de la côte entre la Pointe Vénus et Papenoo, on précise les contours du « Banc de l'Artémise », où Laplace endommagea sa frégate en

l'échouant, en avril 1839.

L'Astrée reviendra encore à Tahiti, en revenant des Marquises. Elle séjournera à Papeete du 22 juin au 1er septembre 1870: « *samedi 3 septembre 1870* (après le départ de l'Astrée). *L'amiral Cloué a reçu avec la plus vive satisfaction le petit modèle de la frégate Astrée fait par l'habile artiste M. Morand et offert comme souvenir par MM. Les résidants de Tahiti...* ».

Pendant le second séjour, le petit transport à voiles *l'Euryale* se perd sur un îlot de Starbuch. Cloué envoie le transport la *Somme* en secours. Papeete reçoit la corvette russe *Almaz* (Diamant), la corvette américaine *Resaca*, la frégate à voiles *Sibylle*, les avisos d'Entrecasteaux et La Motte-Picquet. Le transport la *Mégère* part pour la France, le transport à voiles le *Chevert* arrive de San Francisco et annonce à la colonie l'état de guerre entre la France et la Prusse. Le 15 août 1870 *l'Astrée* reçoit la reine Pomaré. Le même jour a lieu une course de pirogues.

L'Astrée quitte définitivement Tahiti le 1er septembre 1870. Elle navigue le long des côtes d'Amérique du Sud, dans une inaction qui pèse sur l'équipage, sans rencontrer de navire de guerre prussien ni sans arraisonner de navire marchand. Elle rentre en France le 21 janvier 1871 depuis Valparaiso, passe le cap Horn, relâche à Dakar et arrive à Lorient le 8 avril. Elle est définitivement désarmée le 27 du même mois. Elle figure encore sur la liste de la flotte de 1877 à « *bâtiments maintenus provisoirement auxquels on ne travaillera qu'au fur et à mesure des besoins* ».

Elle est rayée des listes à la fin de la même année et restera comme ponton, rasée, la guibre enlevée révélant une étrave droite, jusqu'à sa démolition en 1923. Depuis 1913, elle s'appelait « ponton magasin n°2 », son nom ayant été donné à un sous-marin. Elle servit à Lorient comme ponton-caserne et comme poste d'armement de la direction du port. Elle a une importante voie d'eau en 1911. Elle est vendue à M. Ferrand, de Vannes, pour la somme de 96.213 f. Le 17 février 1923 elle quitte Lorient pour St Nazaire, remorquée par l'Audax, pour sa démolition définitive.

Caractéristiques générales, après allongement sur cale :

longueur à la flottaison : 76,63 m (longueur hors râblure à la flottaison en charge, c'est à dire qu'est comprise la longueur de la cage d'hélice entre les étambots. La longueur de râblure en râblure est de 74,52 m) – largeur hors bordages 14,40 m – Tirant d'eau moyen 6,28 m

La machine à vapeur était à deux cylindres, à bielles renversées (bielles « retour »), construite à Marseille-Menpenti par l'ingénieur François Bourdon (la machine est du type « Algésiras modifié », elle fut transportée de Marseille à Lorient par le transport La Meuse.

Diamètre des cylindres 1,75 m. , course 1,06 m Vitesse aux essais : 11 nœuds. Consommation de charbon moyenne de 2 kgs par heure et par cheval indiqué. Hélice Mangin à 2 ailes doubles , emmanchement de l'hélice démontable par tronc de pyramide, butée mobile à tourillons système Mazeline

Equipage 415 hommes.

Appréciation des commandants : « le navire est très mauvais marcheur à la voile » , « l'Astrée est une grande rouleuse à la voile et à la vapeur, par mer de travers »

Artillerie : 12 canons de 16 cm, modèle 1864, se chargeant par la culasse, 4 canons de 16 cm, modèle 1860, se chargeant par la bouche.

Cheminée télescopique dite « à longue-vue »

Embarcations : Une chaloupe à vapeur remplace la chaloupe de 11 m. un grand canot de 9,50 m, deux canots de 9,50 m, deux baleinières de 8,50 m, un youyou de 4 m.

Distillateur d'eau pour l'équipage (Modèle Sabbattier), chaudières alimentées par l'eau de mer. La frégate possède en équipement un scaphandre « Cabirol », système « Rouquayrol-Denayrouze »

Claude Millé

Paquebot YARRA - Compagnie des Messageries Maritimes, 1884 - 1917

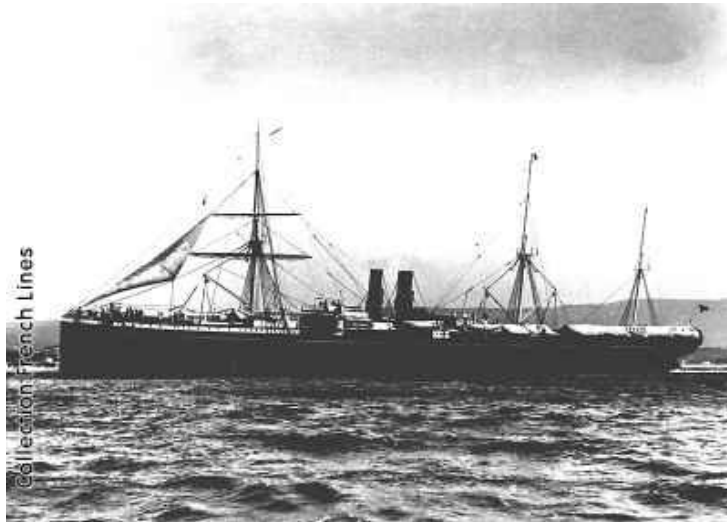


le paquebot Yarra

Sixième d'une série de 7 paquebots grésés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86, YARRA recevant 8 tableaux de Cordouan et 4 de Mlle Maurel. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais),réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé. Premier départ le 13 février 1884 sur la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie. Le 20 juin 1892 aborde et coule en rade de Marseille la tartane FAMILLE NOMBREUSE. Affecté en 1892 sur la ligne d'Extrême Orient qu'il alterne de 1905 (repeint en noir) à 1909 avec celle d'Australie, avant de revenir sur cette dernière. Révision des machines et chaudières en 1911/12. Réquisitionné pendant la guerre pour assurer les services postaux. En 1915 s'échoue à La Pointe des Galets et passe 45 jours en cale sèche à Maurice. Le 29 mai 1917 de retour de Madagascar, en convoi entre Port Said et Marseille avec OCEANIEN et EMPEREUR NICHOLAS II, escortés par le destroyer ARBALETE et les canonnières DEDAIGNEUSE et HMS LILY, reçoit du sous marin UC 74 une torpille dans la soute à charbon babord et coule en 10 minutes. Passagers et équipage sont recueillis par les navires d'escorte, mais plusieurs disparus dont 7 chauffeurs arabes sont à déplorer.

Paquebot NATAL - Compagnie des Messageries Maritimes, 1882 - 1917



le paquebot Natal

Premier d'une série de 7 paquebots grésés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais), réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé.

Premier départ le 5 février 1882 pour deux voyages sur l'Extrême Orient puis inaugure le 23 novembre 1882 la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie. Après trois voyages revient en 1884 sur la ligne d'Extrême Orient. Le 31 octobre 1889 rencontre un violent typhon entre Hong Kong et Saïgon. Le 1^o novembre tombe en travers après rupture de la drosse du gouvernail, puis de sa rechange. Salons et cabines sont endommagés, le commandant et plusieurs membres d'équipage blessés, mais la dosse est réparée. Un ex-voto peint par le cambusier est dans la chapelle Notre Dame du Bon Port à Antibes. En 1900 transporte en Chine des troupes engagées dans la guerre des Boxers. Affecté en 1897/98 sur les lignes du Levant puis sur la ligne de l'Océan Indien. Réquisitionné en 1914 pour assurer les services postaux, participe en mars avril 1915 à l'expédition des Dardanelles. En 1916 assure avec SINAI le transport de 2 370 prisonniers autrichiens entre Valona Brindisi et Asinara, puis participe avec NERA, MELBOURNE, DUMBEA et AUSTRALIEN au transport de 50 000 soldats serbes de Corfou à Salonique. Le 30 août 1917 sortant de Marseille à destination de Madagascar tous feux éteints est abordé à 20h30 au large du Planier par le MALGACHE de la Cie MARSELLAISE DE MADAGASCAR affrété par la Sté GENERALE DE TRANSPORTS MARITIMES et venant d'Algérie, feux allumés. Coule en dix minutes avec le commandant et 104 autres victimes dont 76 passagers sur 503.

Paquebot SYDNEY - Compagnie des Messageries Maritimes, 1883 - 1922



le paquebot Sydney

Quatrième d'une série de 7 paquebots grés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais),réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux

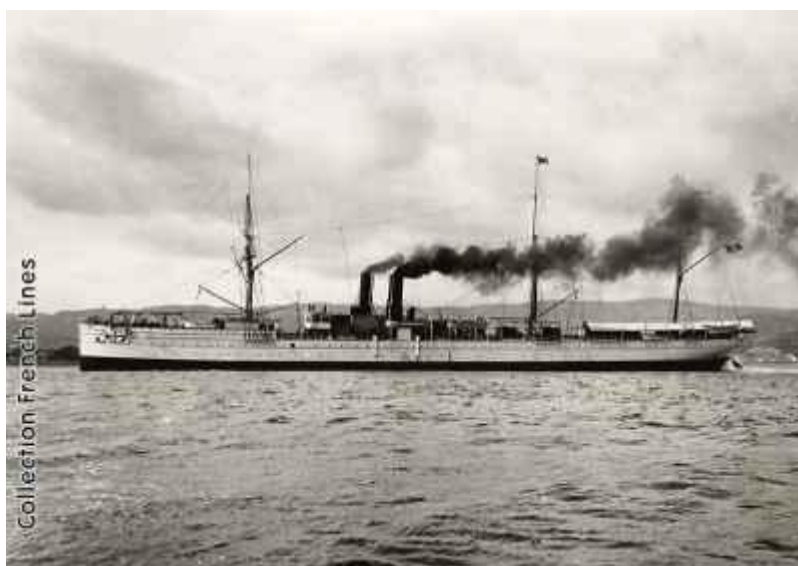
jaune

foncé.

Premier départ le 15 mars 1883 sur la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie. Affecté en 1890 sur la ligne d'Extrême Orient qu'il alterne de 1896 à 1913 avec celle d'Australie et du Levant. Abordé et coulé par petit fond en 1891 à Woosung par un croiseur chinois, relevé et réparé à Shangai. Equipé de chaudières neuves en 1903. Arrive le 17 octobre 1903 à Aden en remorque du VILLE DE TAMATAVE après rupture de l'arbre porte-hélice puis remorqué à Bombay par l'ADOUR pour déchargement et passage en cale sèche. Le 15 février 1909, désamparé dans un typhon, est remorqué par CLAN FRASER. Le 23 juin 1909 coule après une collision en Baie de Tokyo le CARDIGANSHIRE de JENKINS SHIRE LINE. En 1913 remplace SALAZIE sur la ligne de l'Océan Indien.

Réquisitionné pendant la guerre pour assurer les services postaux. Vendu à la démolition à Gênes en février 1922.

Paquebot CALEDONIEN- Compagnie des Messageries Maritimes, 1882 - 1917



le paquebot Calédonien

Troisième d'une série de 7 paquebots grésés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais), réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé.

Premier départ le 21 décembre 1882 sur la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie. Affecté en octobre 1888 sur la ligne d'Extrême Orient qu'il alterne ensuite avec celle d'Australie. Le 1^{er} avril 1891 Gauguin embarque à Marseille à destination de Tahiti via l'Australie. Le 21 avril 1895 Saint Saens embarque à Saigon pour Marseille. Utilisé quelques mois en 1900 sur le Levant puis affecté à la ligne de l'Océan Indien en 1901. Arrive en octobre à Marseille remorqué par HIMALAYA de P & O, après rupture de l'arbre porte hélice. Effectue ensuite des voyages sur l'Extrême Orient, l'Australie, l'Égypte ou l'Océan Indien selon les besoins. Réquisitionné pendant la guerre pour assurer les services postaux. Le 30 juin 1917 en route vers Madagascar en convoi avec le GENERAL GALLIENI, escortés par les destroyers LANSQUENET et le THYELLI, heurte deux mines mouillées par le sous marin UC 34 à 30 milles de Port Saïd. L'avant disparaît en 4 minutes tandis que l'arrière flotte 25 minutes, les embarcations sont détruites rendant difficile le sauvetage (51 victimes parmi l'équipage).

Paquebot MELBOURNE- Compagnie des Messageries Maritimes,

1882 - 1921



le paquebot Melbourne

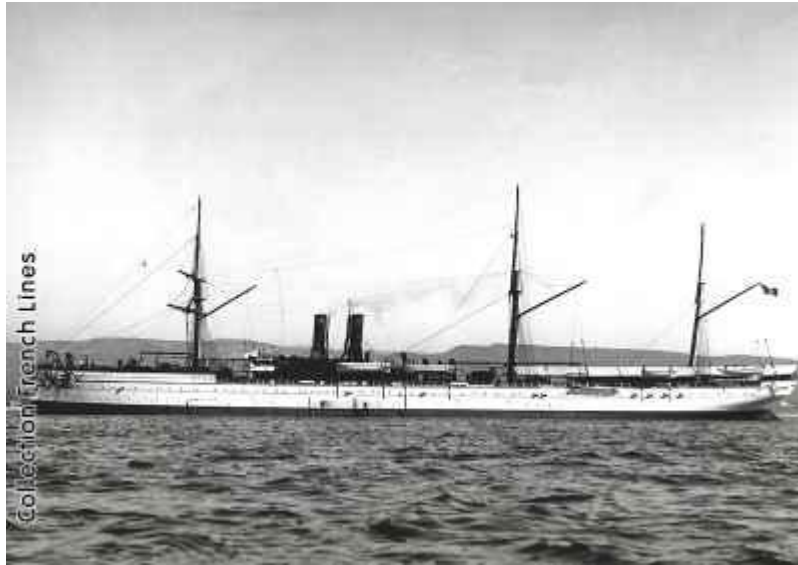
Second d'une série de 7 paquebots grés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais),réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé.

Premier départ le 6 août 1882 pour l'Extrême Orient puis affecté deux ans à la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie. Inaugure le 18 janvier 1883 l'extension de la ligne à Nouméa. Revient ensuite sur la ligne d'Extrême Orient jusqu'en 1895. Engage en 1885 une course mémorable à la sortie du canal de Suez avec le PARAMATTA de P & O qui le défie et le distance rapidement. En 1895 inaugure le nouvel itinéraire sur la ligne de l'Extrême Orient avec escale à Bombay et Colombo. En 1899/1900 affecté sur le Levant. Affrété en 1900 pour le transport de troupes participant à la Guerre des Boxers. Affecté ensuite à la ligne l'Océan Indien jusqu'en 1914 avec quelques voyages occasionnels sur le Levant. En août 1902 victime d'un violent incendie à Marseille.

Réquisitionné en 1914 pour assurer les services postaux, participe en 1916 avec NATAL, NERA, DUMBEA et AUSTRALIEN au transport de 50 000 soldats serbes de Corfou à Salonique. En novembre 1917 échappe à l'attaque d'un sous-marin. Vendu en décembre 1921 pour la démoition à La Spezia.

Paquebot OCEANIEN- Compagnie des Messageries Maritimes, 1885 - 1922



le paquebot Océanien

Dernier d'une série de 7 paquebots grésés en trois mâts barques le (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN, mais la puissance est supérieure de 500 cv. Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 transformation de la machine en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais), réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé. Premier départ le 16 janvier 1885 sur la ligne d'Australie. En août 1886 essai de navigation de nuit dans le canal de Suez avec un projecteur à incandescence à l'avant et deux reflecteurs sur les flans et à l'arrière pouvant être allumés depuis la passerelle. En 1890 reçoit les installations nécessaires à son utilisation comme croiseur auxiliaire. En 1891 le peintre Paul Gauguin est passager. Affecté en 1892 à la ligne d'Extrême Orient. En 1901 ramène en France le général Voyron commandant de l'expédition de Chine et le cercueil du prince Henri d'Orléans décédé à Saïgon. Utilisé ensuite sur le Levant, La Plata, à nouveau l'Extrême Orient avec quelques voyages sur l'Australie, et en 1913/14 sur Madagascar. Réquisitionné pendant la guerre pour assurer les services postaux. Désarmé à sa dérégulation en 1919 et vendu en février 1922 pour la démolition à Gênes.

Paquebot SALASIE- Compagnie des Messageries Maritimes, 1883 - 1912



le paquebot Salazie

Cinquième d'une série de 7 paquebots grés en trois mâts barque (NATAL, MELBOURNE, CALEDONIEN, SYDNEY, SALAZIE, YARRA, OCEANIEN) construits pour la ligne d'Australie dans le cadre de la convention de 1881. La coque sur plans de Vésigné est celle du SAGHALIEN construit en 1890 pour la ligne de Chine, mais la puissance est supérieure de 500 cv.

Installation d'un salon de musique en 1885/86. Pourvus de l'éclairage électrique en 1886/87, sauf les deux derniers qui le sont dès leur construction. En 1895 la machine est transformée en triple expansion (puissance 4 000 cv, vitesse 16 n aux essais),réhaussement des cheminées, dépose des vergues, allongement du roof arrière, coque peinte en blanc avec deux étroits bandeaux jaune foncé.

Premier départ le 30 août 1883 sur la ligne Marseille, Seychelles, Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie. Premier navire à passer de nuit le Canal de Suez le 27 septembre 1883. En octobre 1886 bat en rapidité le paquebot allemand HOHENSTAUFEN entre Adelaïde et Melbourne puis en 1889 l'anglais VALETTA entre Suez et Aden. Au retour de ce voyage prend en remorque le vapeur NANTES désarmé au large de Guadarfi. Affecté en 1891 sur la ligne d'Extrême Orient qu'il alterne à partir de 1904 avec celle du Levant et de l'Océan Indien. Pris dans un cyclone à 100 miles de Diego-Suarez le 24 novembre 1912, drossé à la côte au nord de Vohémar, les passagers et l'équipage (un lieutenant décédé), après trois jours de campement, sont récupérés par l'EUGENE GROSOS de la Cie HAVRAISE PENINSULAIRE. L'épave est vendue sur place.