

Nouméa, point d'appui de l'entreprise coloniale en Nouvelle-Calédonie

Dorothee Dussy

► **To cite this version:**

Dorothee Dussy. Nouméa, point d'appui de l'entreprise coloniale en Nouvelle-Calédonie. Titre original de cet article: Histoire contrariée de la planification urbaine à Nouméa (Nouvel.. 2000. <halshs-00090733>

HAL Id: halshs-00090733

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00090733>

Submitted on 1 Sep 2006

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.

NOUMÉA, POINT D'APPUI DE L'ENTREPRISE COLONIALE EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Dorothee Dussy, CNRS, (Laboratoire d'Anthropologie Urbaine - UPR 34)

"L'eau manque entièrement dans la presqu'île de Nouméa, où, à part l'aiguade de l'île Nou, le ruisseau le plus voisin est au Pont-des-Français, à 10 km. Qui pourrait croire que dans une île comme la Nouvelle-Calédonie, on ait choisi pour capitale une ville où la seule eau potable soit à peu près exclusivement celle que l'on recueille lorsqu'il pleut. Les toitures sont les surfaces qui servent à colliger les eaux pluviales (...). Sur certains points, il y a des puits, mais les eaux sont ordinairement chargées de sel. Lorsqu'il n'a pas plu depuis un mois ou moins, on boit l'eau remplie de larves de moustiques que l'on voit s'agiter et se mouvoir dans tous les sens au milieu du fluide" (Garnier, 1990, p. 59). Cette réflexion, formulée aux environs de 1860 par l'ingénieur qui allait devenir célèbre pour avoir découvert le minerai de nickel, révèle le peu d'attrait de Nouméa à ses débuts. Au même moment, le docteur Pénard, médecin de la Marine en poste en Nouvelle-Calédonie renchérit : *"la presqu'île de Nouméa n'est propre à aucune espèce d'établissement un peu prospère, et ne doit être conservée que comme escale pour les navires arrivant d'Europe et n'osant pas entrer de prime abord dans les ports de Canala et de Kouaoua"* (rapport au Ministre ; OMPA 332, pp. 18-19).

Le premier observateur cité parle de "capitale" à l'endroit de Nouméa, qui ne compte alors guère plus qu'un millier d'habitants, et le second affirme la non adéquation du site à une ville. Ce double constat, dans la mesure où Nouméa a effectivement assumé le rôle de capitale, illustre la proposition suivante, démontrée ailleurs (Dussy, 1998) : l'idée de la ville préexiste à la réalité urbaine et lui prévaut, dans le projet colonial français. Cette proposition, qui concourt, entre autre, à expliquer le décalage entre le terme de capitale et la réalité d'un village dépourvu de ressources hydriques, permet également d'admettre que des questions de stratégies politiques et militaires ont pris le pas sur les qualités objectives du site dans le choix de la presqu'île de Nouméa comme point d'implantation de la future ville.

Dans cet article, je m'emploierai à décrire et à analyser la première phase de croissance de Nouméa, de sa fondation, en 1854, aux années 1880, où fut nommé le premier gouverneur civil de la colonie. L'objectif est de montrer comment les opérations successives de planification pour la ville sont venues servir et matérialiser les différentes orientations politiques déterminées par Paris, pour la colonie.

Il faut donc tenir pour acquis que la fondation d'une ville est indissociable de l'entreprise de colonisation de peuplement, à qui elle sert de point d'appui. De fait, une fois la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie assurée, en 1853, l'étape suivante dans le processus d'annexion a été de choisir un lieu optimal pour fonder *"un établissement considérable"* (OMPA 332, p. 10), autrement dit pour établir le chef-lieu. Dans les rapports relatant les pérégrinations des officiers de la Marine qui dirigèrent les opérations en Nouvelle-Calédonie, tout au long de l'année 1854 (documents relatifs à la Nouvelle-Calédonie, OMPA 332, et annexe 2), le mot "ville" n'apparaît nulle part, et pourtant, la volonté de fonder un tel établissement semblait évidente. La prise de possession n'apparaissait pas totalement achevée, d'après l'ensemble de la documentation consultée tant que les officiers français n'avaient pas établi un chef-lieu, une "base arrière" à la colonie. Le projet de ville n'est, à proprement parlé, jamais explicite, car il relève de la logique élémentaire de la colonisation, ce que deux traits caractéristiques et distinctifs de la cité accrédite : en premier lieu, la constitution d'un pouvoir unitaire. La notion de pouvoir centralisé est intimement liée à la centralité matérialisée par la ville, dans la pensée de ceux qui la fondent, ce qui est valable *a fortiori* pour le chef-lieu d'une colonie s'appuyant avant tout sur la force militaire. L'acte de fondation de la ville consacre la

conquête de la Nouvelle-Calédonie par les Français, l'idée de la ville symbolisant en elle-même le pouvoir métropolitain importé. Le second trait caractéristique de la ville découle du précédent, et il réside dans son aptitude à représenter toute une culture, "*au moyen d'une imagerie concrète et durable*" (Mumford, 1964, p. 82). La structure de la ville, et la nature des formes urbaines, en ce qu'elles sont l'oeuvre d'une population précise, reflètent¹ la culture d'origine des planificateurs et des bâtisseurs. La fondation d'une ville marque la Nouvelle-Calédonie du sceau du pouvoir dominant, au moyen de formes visibles et compréhensibles par tous.

- Première étape : le fort

Au tout début de son implantation, la ville future de Nouméa se résumait à un ensemble retranché (cf. figure 1), le fort Constantine, perché à l'entrée d'une petite avancée de terre, baptisée rapidement butte Conneau, du nom d'un sous-officier qui s'y était installé.

Ce site particulier, ainsi que la nature de l'édifice conçu pour contrôler le passage des navires et prévenir les attaques depuis l'intérieur, ne sont pas sans rappeler la morphologie des comptoirs qui firent les belles heures du commerce maritime entre les terres colonisées et leur métropole, les siècles précédents, en Afrique, en Asie, en Amérique ou encore aux Antilles ; les facteurs qui justifiaient l'aménagement d'un fortin à Nouméa sont les mêmes que ceux qui incitèrent à la fortification des comptoirs (Sinou, 1993, p. 21) : les dangers à craindre de la mer ou de la terre étaient tout aussi présents. Tardy de Montravel, le premier commandant de la colonie, évoqua précisément ces raisons (OMPA 332, 1854) dans le rapport qu'il envoya à son Ministre de tutelle : "*je choisis, pour y établir notre poste fortifié, la pointe la plus saillante de la presqu'île, position presque inexpugnable, qui commande à la fois les deux mouillages et la passe de l'est. Les travaux de défense et d'établissement, commencés aussitôt et poursuivis avec ardeur par l'équipage de la Constantine et un faible détachement d'ouvriers d'artillerie, dessinèrent en quelques semaines une fortification régulière capable de résister avec un armement de huit pièces, à une force maritime imposante et de repousser du côté de la terre une attaque de toutes les tribus du sud réunies*". Par la mer, c'étaient surtout les rivaux anglais qui pouvaient survenir, danger d'ailleurs plus symbolique que réel et qui témoignait avant tout du climat de forte concurrence entre les deux empires coloniaux (Merle 1995, p. 32-38). Du côté de la terre, ceux que l'on craignait étaient les Mélanésiens, qui avaient déjà manifesté leur hostilité à l'installation des missions maristes, notamment dans le nord-est de la Grande-Terre (Mgr. Douarre, archives Territoriales, OMPA 179). Et il ne faut pas oublier dans ce choix d'une bâtisse retranchée, ni que ses édificateurs et ses occupants étaient des militaires, ni que l'arrière pensée d'une utilisation pénitentiaire de l'archipel calédonien, comme le souligne Merle (1995, p. 43), était présente dès 1848, soit avant même la prise de possession de ce territoire par la France. La présence d'un fortin sur la pointe Prévoyante (actuellement Pointe de l'Artillerie) augurait ainsi des épisodes guerriers qui allaient suivre.

A côté du fort, sur l'avancée de la Pointe Prévoyante, avaient été élevés les premiers établissements civils, incendiés par les autochtones peu de temps après leur création. Cette destruction eut une influence décisive pour l'organisation de la ville : "*Dominée (...) par le besoin d'une protection militaire plus immédiate, la colonisation revint en arrière et sollicita dans le voisinage du Fort Constantine des terrains dont la plupart étaient recouverts par la mer*" (1869, 10W 544 (1)).

Dans un premier temps, ainsi, Nouméa se ramassa autour d'un élément militaire

¹ "*Les formes matérielles des sociétés reflètent tout l'ordre des préoccupations propres à chacune d'elles*" (Halbwachs, 1970, p. 12).

renforcé par l'insécurité, et les tentatives de formation de noyaux urbains dispersés, laissés à l'initiative privée, furent vite abandonnées. L'impératif d'une protection militaire confia désormais le soin des premières organisations urbaines durables à l'armée.

Le rôle de l'armée, pour être protecteur pour les populations civiles, n'en fut pas moins empreint d'ambiguïtés ; en effet, on peut parfois se demander, à lire les documents de l'époque, qui, des indigènes ou des civils, étaient le plus à craindre... En 1863, le Gouverneur écrivit au Ministre, en métropole : "*on s'est préoccupé de la population cosmopolite peu recommandable qui se rassemble ici de tous les coins du globe. Les bâtiments militaires sont réunis en une position isolée dominante, les diverses pièces de fortification sont fermées à la gorge et tiennent en respect tous les points de la ville*" (AOM, série DFC, C. 109, port. 40, pièce 174, lettre du 20 avril 1863). Le contrôle militaire du territoire s'est ainsi opéré sur un double front, à la fois interne et externe. D'abord, parce que la colonisation pénale annoncée pour 1864 amena les militaires à prendre des dispositions préventives à l'égard de cette population qui provoquait surtout la méfiance ; et ensuite, comme on le verra au fil du texte qui suit, parce que les civils étaient moins considérés comme des usagers de la ville que comme les éléments perturbateurs d'une planification qui se voulait rigoureuse, voire rigide. Le moins qu'on puisse dire, dans ces circonstances, c'est que les colons civils n'étaient pas particulièrement, aux yeux de l'administration et de l'armée métropolitaine, des alliés. Cette situation détermina un antagonisme entre militaires et civils qui fut constant et décisif dans l'évolution de Nouméa.

- Deuxième étape : la planification

Au moment où fut décidée la fondation de Nouméa, dans le milieu du XIX^{ème} siècle, se dessinait en Europe le premier courant de pensée urbanistique que l'on peut, à l'instar de Ragon (1986), qualifier de "moderne". S'il est un peu tôt pour parler d'urbanisme, "*l'art d'aménager des villes*" (id. p. 10), qui était jusque là pratiqué de façon très sporadique, devint désormais la règle à appliquer aux localités existantes ou sur le point d'être créées. Caractéristique nouvelle, ces localités étaient perçues dans leur globalité : les efforts des architectes et des bâtisseurs ne se limitèrent plus en effet à un édifice ou à un ensemble d'édifices destinés à une minorité privilégiée (château, palais, église, ...), mais portèrent sur l'ensemble de l'agglomération. La planification urbaine était née. C'est dans ce contexte que Nouméa, après la courte phase de mise en place du fort militaire, vit ses extensions découler exclusivement de l'application d'une série de plans.

Il existe, pour cette période militaire, plusieurs plans et projets d'aménagement de la ville, dont les trois principaux vont être présentés, avant d'être analysés. Le premier est communément appelé "le quadrillage de Coffyn". Il s'agit d'un projet élaboré en 1855 par le chef du Génie Coffyn, et qui fut répertorié sous plusieurs dates différentes ; cette chronologie incertaine s'explique par le fait que "*des modifications sont ensuite apportées à ce plan, notamment en 1856 par le garde du génie Astruc ; Louis Triquera (...) le lithographie en 1858. Ce n'est cependant qu'en 1860 que Coffyn présente officiellement le plan qui prend alors son nom*" (Leclercq, 1997, p. 35). La structure de la ville qui ressort de ce plan Coffyn (cf. figure 2) présente une extrême régularité et elle est une application stricte, aisément reconnaissable, du plan en damier. Ce plan, avec une géométrie parfaite, définit les tracés autour desquels s'organisèrent les bâtiments publics et militaires, ainsi que les lots réguliers destinés à être aliénés à la population civile. Ce projet initial fut par la suite modifié ; les réalisations existantes amenant à revoir les dispositions futures de la ville. L'inspecteur du

Génie Malcoz fit valoir la longueur des aléas du parcours administratif² des projets pour justifier les 8 années qui séparent le plan Coffyn du suivant, présenté en 1864 (cf. figure 3, plan de 1864).

Des événements importants conduisirent, ces 8 années, à revoir la fonction et l'organisation de la ville. En 1863, un décret avait ordonné l'établissement d'un pénitencier en Nouvelle-Calédonie ; le bague était destiné à s'établir sur l'île Nou, séparée de Port-de-France par un bras de mer de quelques dizaines de mètres de long. A la venue des condamnés continuèrent de s'ajouter aussi les arrivées organisées de la population. Le nouveau projet, adopté en séance du 2/2/1864 par le conseil des travaux de la marine (44W6, séance du conseil privé du 31/3/1869), devait donc préparer le chef-lieu à la venue d'une population de forçats, de fonctionnaires et de civils. L'aménagement envisagé s'articulait autour d'un *"projet de darses, qui entraînerait le creusement d'une surface de 130 000 m² sur 5 ou 6 mètres de profondeur dans un terrain dur et rocheux, soit un déblai de 650 000 à 780 000 m³ à 4 ou 5 francs le mètre, et une dépense de 2 600 000 à 3 900 000 francs ; l'établissement de 2 600 mètres de quais et de 3 ponts de 100 mètres de longueur chacun, qu'on ne saurait évaluer à moins de 3 à 4 million* (AOM, série géographique Nouvelle-Calédonie XII, C. 60). La finalité du projet, autant que son coût total, fut jugée aberrante□ il s'agissait en effet de *"créer artificiellement des surfaces d'eau que la nature offre au commerce et à la Marine militaire avec les proportions les plus étendues dans les nombreuses baies et la vaste rade, qui constituent l'avantage le plus saillant, on pourrait dire l'unique avantage de la position choisie pour être le chef lieu de la colonie. On doit également considérer comme inexécutable la disposition de ce projet qui établit des formes de radoub ou de visite pour les navires dans le fond de l'anse Aventure (ou baie Lipy), parce que le fond y est très insuffisant et ne permettrait pas à ces navires d'y accéder, à moins de travaux d'approfondissement considérables. On ne peut pas non plus admettre la création d'un assez grand nombre d'escaliers établissant la communication d'une rue à l'autre"* critiqua Malcoz, car le projet suggérait aussi l'aménagement de rues en lacets à flanc de colline pour la circulation des véhicules, rues coupées par de nombreux escaliers qui leur étaient perpendiculaires pour la circulation des piétons (AOM, Série Nouvelle-Calédonie XII, C. 65).

Il résulta que *"l'ensemble des dispositions de ce projet n'est pas susceptible d'exécution et son adoption serait une calamité pour la colonie, si elle n'était pas une impossibilité"*. En effet, *"ce projet est inexécutable non seulement à cause de la perturbation complète qu'il apporterait dans la situation de la ville, où il faudrait faire table rase, mais encore parce que les dispositions grandioses qu'il présente sont hors de proportion avec les ressources de finances et de main d'oeuvre de l'administration locale, et aussi avec les besoins de la colonie"* (AOM, série géographique Nouvelle-Calédonie XII, C. 60). Darses et escaliers de 1864 furent certes abandonnés dans le plan ultérieur, daté de 1869 (archives municipales de Nouméa, 10W544 (1)) ; néanmoins, certains acquis en furent conservés.

Cinq ans après la rédaction du projet de 1864, l'inspecteur du Génie militaire et des Ponts et Chaussées Malcoz reprit le flambeau, et présenta au conseil de la colonie un nouveau

² Une fois l'avant-projet rédigé par un ingénieur du Génie militaire, il est soumis une première fois au Conseil d'administration de la colonie ; parallèlement, il est envoyé au conseil des travaux de la Marine, à Paris, qui est chargé d'évaluer son intérêt, en conformité avec la politique générale menée pour la colonie, et son aptitude à être appliqué (bien que les officiers siégeant au conseil des travaux n'aient pas d'autre connaissance de la Nouvelle-Calédonie que celles que les officiers rapportent dans leurs mémoires militaires). Le conseil des travaux de la Marine renvoie ensuite le projet modifié et corrigé à Nouméa, où le conseil d'administration de la colonie discute en séance des modifications proposées par la métropole, lesquelles ne sont pas nécessairement les mêmes que celles que les officiers du conseil de Nouméa suggèrent parallèlement. L'ensemble des commentaires est enfin remis à l'ingénieur du Génie, qui doit revoir son projet jusqu'à ce que celui-ci soit adopté à l'unanimité par les deux conseils... la procédure peut être longue, surtout si on y ajoute les délais imposés par les communications maritimes.

plan de la ville : il lui paraissait urgent "d'arrêter d'une manière définitive les dispositions du plan d'alignement de la ville de Nouméa, afin de ne pas entraver le développement des constructions publiques et particulières, et de ne pas porter la perturbation dans tous les intérêts par des modifications qui seraient prises postérieurement aux créations déjà assez nombreuses et surtout aux concessions de terrain déjà effectuées" (AOM, Série Nouvelle-Calédonie XII, C. 60). Ce projet (cf. figure 4) se voulut, diplomatiquement, une synthèse des options précédentes. Dans ce nouveau document, daté de 1869, Malcoz suggère de conserver les acquis du plan primitif de Coffyn, en lui adjoignant une partie des modifications suggérées : furent notamment maintenus les projets d'alignement envisagés pour toute l'extension orientale de la ville. Dans ce compromis entre les réalisations existantes et les suggestions les plus contradictoires, on en revint en fait à quelque chose d'assez proche de ce que proposait le plan initial de 1864.

En fait, chaque nouveau projet se trouva grevé des projets précédents, ce qui explique qu'un certain héritage entre les tracés et dispositions se fût transmis de l'un à l'autre. Et au bout du compte, les différents projets comportaient une assez grande unité dans les éléments qu'ils agençaient et dans l'image de la ville qu'ils proposèrent de mettre en oeuvre.

- Entre ingénieurs idéalistes et militaires technicistes : utopie convergente

Quelle que fût la diversité des projets successifs élaborés par les militaires, il est manifeste que leur objectif premier était d'organiser l'espace urbain autour des lieux qui matérialisaient l'administration et l'armée ; les alentours des bâtiments publics furent, dans les faits, les seuls à faire l'objet d'une planification approfondie et concrètement achevée. En revanche, aucune norme précise ne fut édictée pour ce qui avait trait aux constructions privées, si ce n'étaient, en l'occurrence, des délais limités pour bâtir et certaines contraintes de matériaux, les uns et les autres d'ailleurs rarement respectés.

Le projet de 1869, en créant un port artificiel au coeur même de la ville, délaissant le site naturel de la grande rade, alla jusqu'à structurer celle-ci autour d'une fonction arbitrairement décidée. Ce projet, dont l'absurdité était d'ailleurs très discutable³, fut peut être élaboré - sur ce point, nous n'avons retrouvé aucun indice - à l'instigation du Gouverneur Guillain, fouriériste convaincu et par ailleurs promoteur d'un projet avorté de phalanstère⁴ dans le sud-est de la Nouvelle-calédonie. Si ce fut certes le plus ambitieux de tous les projets, ceux qui faisaient "pivoter" la ville autour de ses édifices publics, ou qui établissaient un quadrillage arbitraire sur un espace devenu indifférent, relevèrent en fin de compte de la même catégorie : celle des utopies.

Plus précisément, on décèle dans les projets proposés pour l'aménagement de Nouméa l'influence de deux points de vue sur la ville, de deux écoles de l'aménagement dont la conception de l'urbain est au départ différente mais qui ont trouvé, sur le terrain de cette localité où tout était à faire, une remarquable convergence. D'un côté, les concepteurs de ces projets de ville étaient tous des ingénieurs de la Marine, ayant reçu une formation très technique et qui concevaient la ville comme une véritable construction militaire ; d'un autre côté, ces ingénieurs avaient à l'évidence subi l'influence des théories "progressistes" inspirées

³ On connaît en effet l'exemple d'utopies abouties, de villes créées ex-nihilo ou d'aménagements monumentaux largement plus ambitieux que ceux alors conçus pour Nouméa ; le principal facteur limitant de ce projet, à l'époque, est en réalité très certainement son coût...

⁴ A propos de la mise en place du phalanstère de Yaté, on peut se référer à Saussol 1979, et au numéro 224 du 10/1/1864 du Moniteur de la Nouvelle-Calédonie et à Dauphiné, 1995.

par les penseurs utopistes de la cité idéale au XIX^{ème} siècle. Ce constat n'a rien de surprenant si l'on considère que Nouméa fut précisément créée au moment où se développèrent les idées concernant la "ville idéale"⁵. Technicité et utopie n'avaient d'ailleurs rien d'antinomique, la première servant la seconde, du moins dans l'esprit des concepteurs des plans.

Que de tels projets fussent élaborés aux antipodes de la métropole était encore moins surprenant si l'on considère que la colonie, loin d'être le lieu du transfert des idées utopistes, fut souvent le lieu et même l'occasion de leur élaboration⁶ : les nouvelles villes pouvaient y être construites en des lieux "vides" et l'exemple de Nouméa fut une source d'inspiration pour les utopistes. Le mythe du site vierge traverse l'histoire de l'utopie, de Thomas More aux "tracés idéaux" censés assurer un meilleur contrôle de l'espace. Ces tracés idéaux faisaient abstraction d'une organisation préexistante et proposaient un modèle de cité qui ne tenait compte ni du site, ni du climat, ni d'une éventuelle occupation antérieure de l'espace. Le site vierge, a fortiori s'il se trouvait sur les terres lointaines des colonies d'Outre-Mer non encore urbanisées⁷, fut, pour les fouriéristes notamment, la condition optimale pour l'épanouissement des sociétés, cette vacuité de départ garantissant un minimum d'espace vital à chacun (Dussy, 1993, p. 14). C'est ainsi que les ingénieurs militaires se firent en Nouvelle-Calédonie les chantres de la "cité idéale" ; jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, ils furent responsables des travaux requis pour l'aménagement du territoire. Ils officièrent dans l'esprit technicien qui était le leur⁸, en poursuivant un impératif de régularité et de symétrie. Mais là où on aurait pu penser que cette rigueur technicienne viendrait tracer les limites de l'aménagement urbain, elle vint au contraire gommer et littéralement "aplanir" le terrain pour les nouvelles représentations de la ville qui furent celles des utopistes. En fait, entre des techniques qui visent à normaliser l'espace et des idées qui s'appuient sur une standardisation de l'être humain, la convergence ne pouvait être que réussie.

Les utopistes considéraient *"l'individu humain comme type, indépendant de toutes les contingences et différences de lieux et de temps, et définissable en besoins-types scientifiquement déductibles. Un certain rationalisme, la science, la technique doivent permettre de résoudre les problèmes posés par la relation des hommes avec le monde et entre eux. Cette pensée optimiste est orientée vers l'avenir, dominée par l'idée de progrès"* (Choay, 1965 p. 16). C'est sur ces bases que le modèle dit "progressiste" ci-dessus défini élaborait une projection spatiale d'une "cité idéale", susceptible de convenir à un individu-type déclaré partout identique. Ses besoins furent standardisés et reflétèrent un souci constant du bien-être que procurait la rationalité. La cité idéale comporta donc un certain nombre de caractères : *"l'espace du modèle progressiste est largement ouvert, troué de vide et de verdure. C'est là l'exigence de l'hygiène. (...) La verdure offre notamment un cadre pour le temps des loisirs et du jardinage (...). L'espace urbain est découpé conformément à une analyse des fonctions humaines. Un classement rigoureux installe en des lieux distincts l'habitat, le travail, la culture et les loisirs (...). Cette logique fonctionnelle doit se traduire dans une disposition simple, qui frappe immédiatement la vue et satisfasse"* (id. pp. 17-18). Dans la ville progressiste, l'ordre s'exprimait *"avec une précision de détails et une rigidité qui éliminent la possibilité de variantes ou d'adaptations à partir d'un même modèle"* (id. p. 18).

⁵ cf. les travaux de Cabet, 1856 ; Richardson, 1876 ; Considérant, 1848 ; Fourier, 1849 ; etc... et sur le problème de l'utopie : Hertzeller, 1926 ; Riesman, 1947.

⁶ Goldblum, repris par Coquery, 1989, p. 45.

⁷ Les culturalistes anglais (tels Richardson, 1876) ont proposé des solutions aux problèmes sociaux que connaissait la Grande-Bretagne aux prises avec une urbanisation massive récente. Ces solutions étaient articulées autour de la cité-jardin et de l'hygiène et visaient les terres libres de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie.

⁸ On se référera utilement, pour ce qui est de l'aménagement militaire en territoire colonial, aux travaux de A. Picard et X. Malverti concernant la formation des villes françaises de l'Algérie coloniale : Malverti et Picard, 1986 et 1991 ; Picard, 1994a et 1994b ; Malverti, 1994.

Ces quelques lignes livrent la clé des plans projetés pour Nouméa : l'aménagement de lieux réservés aux promenades publiques et au jardins, une division nette de l'espace en quartiers, une disposition simple des constructions, le tout motivé par des préoccupations hygiénistes. Le plan de 1864 détaille en effet longuement certaines préoccupations classiques de l'hygiène et de l'assainissement, lesquelles étaient, elles aussi, caractéristiques de l'époque. Ces préoccupations firent alors l'objet d'un rapport (Kermorgant, 1871) concernant la Nouvelle-Calédonie et tout particulièrement Nouméa et qui se raccordait à des travaux comparables menés à ce moment-là dans la métropole. Depuis l'apparition de l'hygiène publique, à la fin du XVIIIème siècle, les médecins français s'engageaient régulièrement dans de grands projets de "topographie médicale", dont le but était de déterminer, sur le plan de la pathologie, l'influence du milieu sur l'homme. L'opposition ville-campagne fut au coeur de ces débats qui cherchaient à démontrer l'effet des facteurs physiques externes sur la santé des individus. A cette époque en effet, la révolution industrielle drainait une partie de la population dans les villes, qui s'agrandirent considérablement. Rapidement, l'attention des politistes (Proudhon, Engels, Marx, dont la pensée sur la ville et la situation sociale est résumée par Choay, 1965) fut attirée par les questions d'hygiène dans les grandes villes où les couches populaires vivaient dans des conditions alarmantes. Tout un mouvement d'enquêtes sur l'insalubrité fut ainsi lancé (Dussy, 1993, p. 15-16).

- Nouméa imaginée

C'est d'ailleurs dans cette perspective "hygiéniste" que fut dévolue aux espaces verts une place importante. Le projet militaire de 1864 fut le premier à soulever la question de l'aménagement d'espaces verts dans la ville de Nouméa, question amplement développée à propos de l'emplacement réservé au siège du Gouvernement : là, le relief permettait d'aménager *"aisément un parc, de vastes jardins ; la colline concourt à l'agrément de l'ensemble et reçoit la meilleure application qu'elle puisse avoir"* (DFC C. 109, part. 40, pièce 174).

A compter de cette date et jusqu'à la fin du siècle, tous les projets d'urbanisation soulignèrent, et développèrent longuement, le caractère indispensable des promenades et des places publiques. Lors de la séance du 31 mars 1869 (44W6), le conseil décida que la ville de Nouméa allait être pourvue de divers aménagements de ce type :

*"- la place du Gouvernement, à l'extrémité de l'avenue du même nom,
- le lot réservé à l'est de l'hôtel de l'ordonnateur, s'il ne reçoit pas de constructions,
- entre les rue Magenta et de l'Alma, une promenade parallèle au quai,
- une place rectangulaire de 80 mètres de côté devant la mairie,
- deux belles promenades plantée d'arbres partiront de l'extrémité de l'Anse Aventure et s'avanceront vers la caserne,
- au fond de l'Anse Aventure, un cours magnifique également planté d'arbres.
- Enfin, au nombre des promenades, il faut encore citer le Boulevard Extérieur et la grande rue de la Pointe Prévoyante qui devront être également plantés d'arbres. Le site de Nouméa est d'une aridité telle que c'est un devoir pour l'administration de multiplier les plantations"* (44W6).

Les espaces verts ne relevaient pas seulement d'une prise de conscience soudaine de la salubrité ; l'intérêt tout particulier pour l'aménagement d'espaces d'agrément, alors que d'autres travaux pouvaient paraître prioritaires dans ce chef-lieu où peu de choses encore existaient, doit se comprendre aussi dans la perspective des grandes transformations politiques

et sociales qui se déroulèrent en métropole en cette seconde moitié du XIX^{ème} siècle⁹ ; deux idées étaient sous-jacentes à ces nouvelles conceptions. En premier lieu, depuis la Révolution française, le rapport à l'espace public était transformé. Il était apparu entre autres que les espaces "verts" et les lieux d'agrément devaient être mis à la disposition de tous, et ne plus être réservés à quelques privilégiés. Les promenades publiques n'étaient pas absolument inconnues en France avant la Révolution mais dans le courant du XIX^{ème} siècle, elles furent systématiquement adjointes à tous les plans de développement urbains. En Nouvelle-Calédonie, les ambitions de la colonie naissante étant de se doter d'une capitale qui pût être aussi sa vitrine expliquaient clairement la place accordée à ces projets d'embellissement. En second lieu, il ne semblait pas non plus inutile de tenter, sur cette terre de colonisation, de reconstituer un environnement familier pour les Européens : "*on ne conçoit ni villages, ni fermes, ni allées, ni rues sans plantations d'alignement*", écrit Malverti (1994, p. 234) à propos des villes coloniales françaises d'Algérie. A Nouméa, en outre, régnaient des préoccupations qui relevaient plus spécifiquement de l'aménagement des villes tropicales : la "*réaction psychologique contre la chaleur ou la sécheresse*" (Vennetier, 1991, p. 134) des colons du monde entier ainsi que le souci d'une protection contre le soleil incitèrent à la plantation d'arbres d'ombrage : l'on dissémina des bouraos et des acacias dans les rues de la ville (Lemire, 1884).

Outre les conditions requises pour le développement "harmonieux" de la ville nouvelle, régularité des tracés, respect des normes d'hygiène, place réservée aux espaces verts, contraintes techniques liées aux problèmes de l'eau, l'objectif essentiel de tous les plans du XIX^{ème} siècle était d'établir la disposition définitive des différents éléments fonctionnels que la ville combinait (44W6, 31/3/1869) : "*Les éléments sont au nombre de trois : le gouvernement et la haute administration, l'élément militaire et enfin l'élément civil, l'élément le plus important et auquel doit être réservé la part la plus large*".

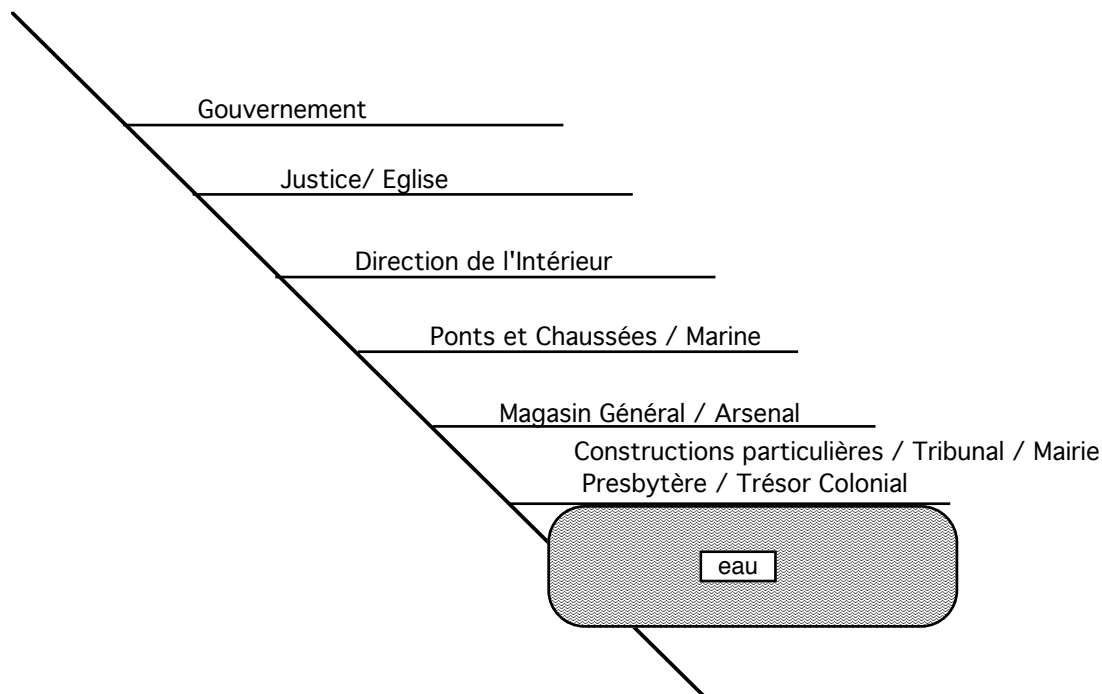
Ce qui structurait avant tout la ville et lui fournissait son épine dorsale, ce furent les aménagements militaires. Avec les différentes révoltes kanak contre la présence française, Paris réclamait des précisions sur la qualité de la défense de Nouméa (AOM, série DFC, C. 176, pièce 213 à 224). Sans compter le fort, bien sûr, et plusieurs projets à l'étude, celle-ci pouvait s'appuyer sur plusieurs casernes qui furent bâties aux points stratégiques de la ville. En 1880, des batteries et des fortins supplémentaires cernèrent la presqu'île, après avoir été présentés puis acceptés au conseil privé (44W19) : un fortin pour le Ouen Toro, une batterie à Ouérendi, la réorganisation d'une batterie existante à l'îlot Brun, et un projet de fortin à Ducos. Selon le général Frebault, des batteries supplémentaires étaient encore à prévoir à Doniambo (sur le site de l'actuelle usine) et à Ouémo, où elles étaient destinées à accueillir, le cas échéant, l'artillerie mobile de défense (id.). Les trois batteries de l'île Nou ne convinrent plus à la défense, et le Ouen Toro se trouva confirmé dans sa situation stratégique de contrôle de la presqu'île.

Tous les projets préconisèrent en outre de séparer les zones civiles des aires administratives et militaires, en prônant des options différentes : tantôt il s'agissait de disséminer les infrastructures militaires dans la ville afin de leur faire jouer un rôle protecteur, tout en gênant le moins possible la population civile (DFC C. 109, part. 40, pièce 174) ; tantôt "*les lots réservés au gouvernement et à la ville militaire doivent être soigneusement séparés de ceux affectés à la population civile, afin que la protection accordée à la colonie ne se fasse pas sentir par un contact trop immédiat de l'élément militaire*" (44W6, 31/3/1869). Par ailleurs, il était toujours nécessaire que les édifices publics fussent reliés entre eux, ce qui répondait au souci de représenter l'unité et la cohérence de l'administration de la colonie. Les

⁹ cf. G. van Zuylen, 1994, pp. 106-111.

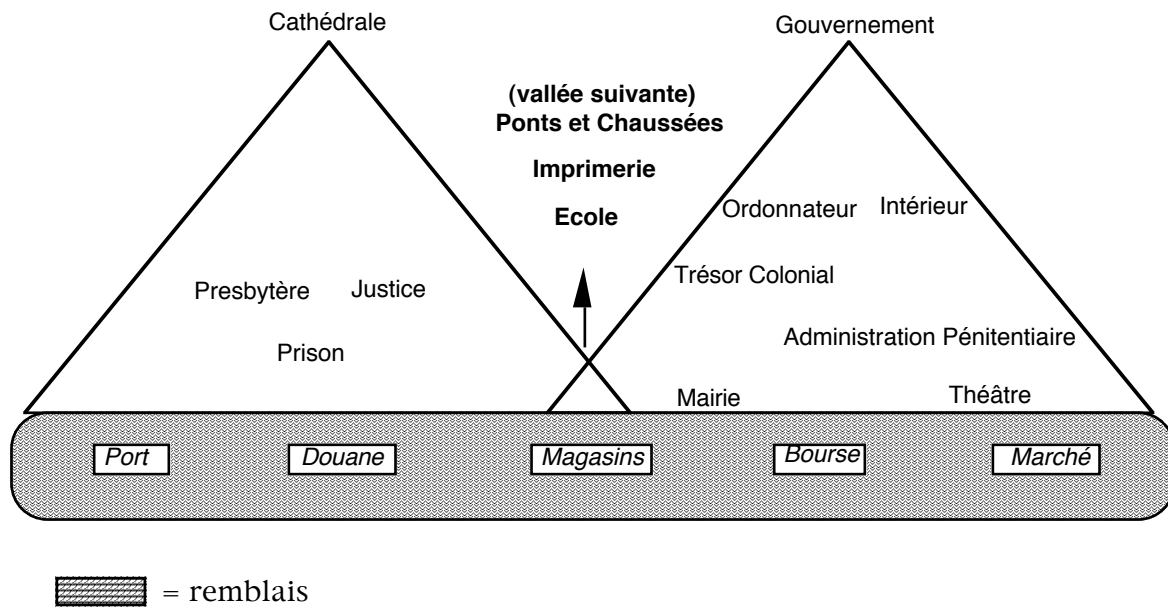
préoccupations étaient pratiques, mais aussi esthétiques ; outre faciliter la communication entre les différentes composantes de l'administration, "la réunion de tous les services a l'avantage de ne grouper ensemble que des constructions élevées dans la même pensée, suivant les mêmes règles" (DFC C. 109, part. 40, pièce 174). Ce clivage entre espace public et privé avait une dernière raison d'être puisque, sur instruction du directeur des Dépôts et Fortifications, il était recommandé de ne pas aliéner les parcelles situées dans le voisinage de la caserne afin d'y éviter "l'établissement de cabarets et de maisons de mauvais aloi (...) et de les employer plutôt à l'ornement de la ville" (44W6, 3/7/1869) ; la distance devait être maintenue avec une population civile dont la "moralité" était dans l'ensemble jugée douteuse.

Ce choix d'une disposition ou d'une autre des espaces publics, privés ou militaires, répondait, à y regarder de plus près, à une classification plus ou moins consciente des composantes de la ville. Par exemple, le plan de 1864 fixait de façon presque caricaturale, en répartissant les bâtiments de haut en bas sur une même pente, la hiérarchisation des éléments de la société¹⁰ ; on peut les schématiser de la façon suivante, en restituant leur étagement sur les pentes environnant l'Anse Aventure (actuelle Baie de la Moselle) :



Cette hiérarchie verticale déjà parlante se complexifia quelque peu avec le plan de 1869. Si on analyse de la même façon ce dernier, deux pôles apparaissent, l'un étant constitué par l'État et ses sous-ensembles, l'autre regroupant, de façon pour le moins curieuse, divers éléments que l'on peut assimiler à un certain "ensemble" moral : cathédrale, presbytère, justice, prison :

¹⁰ Il ne s'agit ici que de l'aménagement d'une partie de la ville.



On peut noter la place qui est dévolue à divers éléments jugés indispensables pour le bon fonctionnement de la ville, et aussi l'absence d'autres éléments. Les civils ainsi furent peu mentionnés sinon, comme on l'a vu, comme élément essentiellement perturbateur de l'organisation urbaine ; néanmoins ils étaient bien présents et même incontournables. En revanche, la présence des Mélanésiens dans la ville était à peu près complètement passée sous silence, et seulement fut-elle évoquée dans le projet de 1864 : *"En sortant de la ville par le sud, on longe un enclos réservé aux écoles indigènes, qui ont produit des résultats si remarquables depuis quelques mois à peine qu'elles sont inaugurées. Il n'est pas douteux que cette innovation, féconde en conséquence, n'ait la plus large influence sur la civilisation future des races calédoniennes. L'enclos destiné à la mettre en pratique deviendra trop étroit peut-être, mais il sera du moins le centre de l'action civilisatrice, et les dépendances trouveront place dans les terrains avoisinants non encore aliénés. Depuis quelques mois, l'élément indigène apporte son concours à nos travaux de terrassement ; ce concours ne peut que devenir plus utile ; le plan prévoit un emplacement pour la ville indigène dans la vallée Gou, au nord des habitations européennes. Ce sera d'abord un camp de passage, puis plus tard, cette population deviendra plus sédentaire, elle construira ses habitations à sa guise, rapprochera peu à peu ses habitudes des nôtres, et quand la modification aura rendu notre voisinage presque indispensable, nous aurons conquis des auxiliaires très précieux dans mille détails"* (DFC C. 109, part. 40, pièce 174). Il est remarquable de noter que le village prévu dans la vallée Gou se situait à proximité de l'actuel Montravel, qui abrita plus tard les premières cités-dortoirs de la ville, aujourd'hui en grande majorité kanak : durant plus d'un siècle, l'affectation inconsciente de cet espace aux "auxiliaires précieux" de la colonisation ou de l'industrie sera donc restée inchangée.

- Troisième étape : la mise en œuvre des plans

Les projets urbains passés au crible des réalités locales s'avèrent, sinon totalement irréalisables, du moins difficilement concrétisables pour une grande partie des aménagements qu'ils proposaient. Par exemple, ni les moyens techniques de l'époque, ni les finances de la colonie ne permettaient d'obtenir le nivellement requis pour un quadrillage parfait. Plutôt que d'un rejet, il faudrait parler pour chacun des plans d'un compromis qui résulte de l'antagonisme permanent entre les conceptions plus ou moins idéalistes de l'urbanisme de

l'époque, et les réalités qui s'imposèrent à ce petit chef-lieu perdu aux antipodes de la métropole.

Le nivellement du terrain, préoccupation majeure des aménageurs militaires, est un bon exemple du résultat mitigé des planifications successives et de l'application laborieuse des préconisations militaires. Il est lié au problème des écoulements de l'eau, bête noire des premiers aménageurs confrontés aux spécificités tropicales. Le plan de 1864 ne proposait que des écoulements à ciel ouvert ou des conduits très courts : "*la disposition du terrain de Port-de-France tend à accroître les désordres causés par les orages ; ce terrain bas, à côté des pentes assez raides, reçoit parfois en si peu de temps de telles quantités d'eau, que leur évacuation rapide serait presque impossible sans la présence des canaux plus hauts mentionnés*" (DFC C. 109, part. 40, pièce 174). Le plan de 1864 du Conseil des Colonies alla jusqu'à tenter de résoudre à la fois le problème des écoulements et celui de l'arasement, en imaginant une pente douce régulière ménagée depuis certains points hauts (le siège du gouvernement notamment) jusqu'aux quais ; néanmoins, ce dispositif entraînant le déplacement de 2 millions de m³ ne put être retenu (Série géographique XII, C. 60, 1868), mais il n'en fut pas moins significatif. Nivellement pour un tracé affranchi des contraintes de la nature et pour une disposition salubre de la ville : le caractère utopique des projets se manifesta dans cette conception idéaliste de l'aménagement, pour laquelle deux problèmes pouvaient s'annihiler dans une même solution.

Le plan de 1869, qui revenait longuement sur les problèmes d'écoulement des eaux, suggérait d'établir des rigoles en pierre sèche et à ciel ouvert conduisant à la mer, au niveau des plus basses marées, et munies à ces débouchés de vannes mobiles destinées à régler le mouvement des chasses de nettoyage. Au cœur de la ville, l'extrémité des rigoles eût donné dans un égout souterrain de grande section, équipé de vannes à ses deux extrémités¹¹.

Aucun des projets, en tous cas, ne trouva à ce sujet de solutions satisfaisantes. Le nivellement au XIX^{ème} siècle se limita aux surfaces proches de la butte Conneau¹², comme si cet effort d'arasement avait épuisé les énergies des aménageurs. La maîtrise des tracés prévus sur un site non arasé aboutit à de nombreux problèmes ; le reste des constructions était à l'avenant.

En fait, le spectacle de Nouméa à l'aube du XX^{ème} siècle contrastait singulièrement avec les images que promettaient les épisodes successifs de la planification urbaine. Même si les plans prévus furent, dans leur tracé du moins, assez fidèlement respectés, pour ce qui était des constructions elles-mêmes, les réalisations furent bien peu convaincantes (cf. figure 5). Le vaste terrain qui se terminait par la pointe de la Prévoyante (actuelle pointe de l'Artillerie) fut la première zone qu'aménagea l'administration : les colons Bérard et Paddon, notamment, y bâtirent des établissements que "*les naturels incendient et que l'ouragan renverse*" (AOM, mémoire annexe du projet de Port-de-France, 1867, C. 157).

Il semble constamment exister un décalage important entre les ambitions de départ des planificateurs et les réalisations effectives. Si le jardin, par exemple, est une expression parmi d'autres, plus ou moins aboutie, de l'architecture et de la planification urbaine, force est de constater que les premiers "espaces verts" de Nouméa furent ses potagers et ses vergers, que l'isolement complet de la ville rendait indispensables. Sur le plan Coffyn de 1855-1860 figurèrent ainsi 3 "jardins", ceux de l'infanterie, de l'artillerie et du fort Constantine, et il ne semble pas qu'il ait été question à ce moment là d'espaces verts dont la fonction ne fût pas

¹¹ On peut signaler que l'aménagement d'un réseau d'égouts pour une partie seulement de la ville de Nouméa n'a été réalisé qu'après la Seconde Guerre mondiale.

¹² Les travaux de cette butte, prévus dès le plan de 1856, entamés en 1858 et achevés en 1879, nécessitèrent le mouvement de 268 000 m³ de terre ; ils permirent de récupérer près de 12 hectares de terrains aplanis pour l'aménagement de la ville (Téclès, 1997, p. 41).

strictement utilitaire. De même, les jardins de l'Infanterie furent au départ les premiers lieux de culture des troupes situés au coeur de Nouméa, presque à l'emplacement de l'actuelle Place des Cocotiers. Ils gênèrent rapidement le développement de la ville. De fait, chaque fois que l'avancée des constructions l'exigea, les jardins furent déplacés sans qu'il fût jamais question de les supprimer, à cause de leur importance pour l'alimentation.

Concernant l'ensemble urbain proprement dit, la réalité était plus crue encore. Le Goupils (1910, p. 89) émettait certainement l'opinion la plus négative lorsqu'il écrivait qu'*"adossée à des collines arides et dénudées, la ville de Nouméa impressionne désagréablement l'émigrant à l'égard du pays tropical dont elle est le vestibule. Il rêvait de Colombo et c'est à Aden qu'il descend"*. S'il faisait alors surtout référence au paysage végétal qui environnait la ville, il ne se fit guère plus enthousiaste lorsqu'il porta un jugement sur Nouméa même : *"l'initiative privée n'a pas fait mieux que l'initiative publique : des bicoques basses, en bois et tôle ondulée, s'alignent sans grâce dans les rues du chef-lieu. Sur le pourtour même de la place des Cocotiers baillent des palissades vermoulues derrière lesquelles, en une courette mal tenue, s'ouvre un taudis. L'administration locale est logée en des masures délabrées et sans prestige : les services de secrétariat général, notamment, sont installés à faire honte. (...) Tout est précaire, provisoire, pauvre et laid"* (id. p. 90). L'on ne peut, à lire ces descriptions, se défaire d'une impression de chantier permanent, probablement due aux lentes et laborieuses mises en oeuvre des projets urbanistiques : *"à la surface de cet emplacement si accidenté, on a tracé les rues de la ville en ligne droite et perpendiculaires les unes aux autres, de sorte que leur exécution nécessite des travaux de tranchées très longs et très dispendieux qui laissent sur les bords des rues des talus formant des murailles de plusieurs mètres de hauteur ; les maisons sont alors juchées sur ces buttes dont les niveaux sont très variables, ce qui fait que les habitations offrent l'aspect le plus irrégulier et le moins symétrique qu'on puisse imaginer ; il semblerait que les rues ont été tracées sur un plan du terrain, sans tenir compte des courbes de niveau"*, écrit Garnier (1990, p. 6), qui met le doigt sur l'un des défauts, déjà signalé, de cette planification militaire.

D'autres aberrations liées à la planification peuvent être relevées. Avant 1869, les lots furent livrés tels quels et la charge de les aménager revenait à leurs attributaires ; or, une bonne partie de ces lots était encore située au milieu des vases de l'anse Aventure. L'administration ne se chargea en effet que de remblayer les rues, *"isolant des lots non remblayés qui (...) ont formé des mares sans écoulement où les détritiques accumulés produisent des émanations pestilentielles, fort nuisibles à la santé publique"* (1869, 10W 544 (1)).

L'impression d'inachèvement provient ainsi du retard considérable apporté à l'application des plans urbains. Ces derniers, en effet, ne durent leur concrétisation qu'à l'emploi de la main-d'oeuvre pénale, qui resta longtemps accaparée par la construction, sur l'île Nou, du pénitencier et de son propre établissement ; ce ne fut qu'à partir de 1875, ces travaux achevés, qu'elle put se consacrer à l'arasement de la butte Conneau et au long travail de déblai et de remblai qui permit l'extension de la ville. Mais la libération progressive de cette main-d'oeuvre au XX^{ème} siècle marqua un frein dans l'aménagement urbain.

- Dernière étape : sélectionner la population

D'une façon générale, si durant cette deuxième moitié du XIX^{ème} siècle la ville ne put connaître un développement aussi important qu'elle avait pu l'espérer, c'est avant tout en raison de la réglementation très pesante qui conditionnait l'attribution des lots urbains, et qui eut pour résultat de chasser la population vers les zones immédiatement en périphérie de la ville.

La mise en concession de terrains urbains relevait de toute une série de stratégies administratives émanant du gouvernement local et dont l'histoire foncière de Nouméa offre un bon échantillon. Dès 1856, deux types de lots urbains différents par leur taille furent définis, respectivement de 720 et 320 mètres carrés (décision n° 103 du 1er juin). La mise en adjudication des petits terrains fut réservée aux colons européens sans grandes ressources, ce afin de les attirer dans le chef-lieu, alors que les plus grands lots furent réservés au reste de la population, souhaité plus aisée : à noter que les concessions n'étaient pas accessibles aux fonctionnaires civils ou militaires.

L'année suivante, le premier décret fut abrogé (décision du 1er juin 1857), permettant aux colons d'acquérir en ville des concessions de la taille qui leur convenait. En revanche, les conditions d'attribution furent rendues plus rigoureuses du fait de l'obligation faite aux acquéreurs de bâtir le terrain dans les cinq années suivant la transaction, faute de quoi celui-ci retournait au domaine sans remboursement des frais engagés. L'article 15 de la même décision imposa pour les constructions l'utilisation de matériaux durables et non plus, comme c'était le cas pour un grand nombre de bâtisses dans Nouméa, l'emploi du torchis ou des planches pour les murs et du chaume pour les toits.

Deux ans après cette décision, le nouveau Gouverneur Saïsset ouvrit la mise en concession à l'ensemble de la population européenne présente dans la colonie, ce qui inclut les fonctionnaires (arrêté du 1er octobre 1859). Qui plus est, *"l'article 54 (...) autorisait les maisons de commerce ou les sociétés à acquérir des lots sous réserve qu'un de leurs fondés de pouvoirs réside en Nouvelle-Calédonie. L'incitation aux investissements extérieurs était ainsi renforcée"* (Reuillard, 1996, p. 23). Saïsset mit également en place la deuxième réforme du régime des concessions dans la colonie, ce qui modifia la classification des terrains ruraux et urbains et donc leur taux d'imposition ; enfin, le Gouverneur fixa par arrêté le prix des lots urbains (article 10 de l'arrêté du 1er octobre 1859) : fut ainsi admis *"implicitement le caractère évolutif des prix, c'est-à-dire la naissance prochaine d'un «marché» du foncier urbain, qui accompagnerait le «décollage» de la colonie"* (Reuillard, 1996, p. 23). Parallèlement à cette structuration du marché foncier urbain, les conditions de mise en valeur des lots concédés se durcirent encore : l'article 34 de l'arrêté n° 145 du 1er octobre 1859 obligea le concessionnaire des lots de ville à élever une maison en pierres ou en briques, ou encore à y bâtir en matériaux durables un établissement quelconque d'industrie ou de commerce. L'article 35 du même arrêté raccourcit le délai de mise en valeur à dix-huit mois, au terme desquels le concessionnaire devait avoir élevé *"une maison jusqu'à 0,50 mètre au-dessus des appuis des fenêtres du rez-de-chaussée, ou avoir terminé complètement les murs en planches ou en pans de bois, avec remplissage en pierres ou en briques"*.

Le Gouverneur Guillain, après Saïsset, modifia à son tour le régime des concessions. L'article 10 de l'arrêté du 5 octobre 1862 étendit aux terrains urbains l'ensemble des modifications apportées jusque là au régime des concessions des terrains ruraux.

Cette législation en matière de concessions urbaines, fluctuante dans les premières années de la colonie, reflétait tout autant que la planification les options urbanistiques prises par les différents commandants militaires et gouverneurs. En effet, les mesures ayant trait à la taille des concessions et à leur mise à prix permettaient en théorie de sélectionner *a priori* un certain type de peuplement : des lots onéreux seraient revenus à une population de commerçants ou d'entrepreneurs ; en revanche, la possibilité d'acquérir une petite concession aurait ouvert le foncier urbain à une population socialement plus diversifiée.

Le dépouillement des demandes de concessions émanant des particuliers et examinées en Conseil Privé montre que les civils préférèrent en réalité acquérir un lot de terrain situé en

dehors du périmètre de Nouméa (figures 9, 9bis et 10), sur le reste de la presqu'île classée en zone rurale, ceci pour plusieurs raisons :

- d'abord, les conditions draconiennes de mise en valeur des lots de ville, dans les premières années de la colonie, dissuadèrent les colons de s'y installer ; comme le montre l'exemple des nombreuses expropriations décidées en Conseil Privé, de telles conditions étaient difficiles à remplir pour la population immigrante de cette période, majoritairement démunie.
- ensuite, les formalités administratives requises pour l'attribution d'un lot urbain étaient largement plus pesantes que celles nécessaires pour un lot rural, phénomène d'autant plus logique que l'administration visait à l'époque à favoriser la colonisation agricole du territoire. Pour la plupart des candidatures portant sur une concession urbaine, l'administration requérait en effet un "supplément d'information" et cette formalité imposait parfois un délai de plusieurs mois avant attribution. En outre, les risques d'un rejet de la demande étaient importants, du fait même des difficultés de la planification urbaine, mentionnées plus haut : tant que la métropole différait son accord sur l'un ou l'autre des projets de ville, le conseil privé tendit à limiter volontairement les demandes de concession de manière à éviter les réclamations éventuelles des attributaires si la disposition de leur lot venait à entraver la réalisation du plan¹³. Dans le même ordre d'idées mais à plus long terme, l'administration coloniale préféra réserver certains espaces à une utilisation particulière ou au développement futur des quartiers militaires ou administratifs. On remarque, en conséquence, que toutes les demandes portant sur des lots situés à proximité des quartiers affectés aux diverses administrations et à l'armée furent systématiquement refusées. Certes, concernant les lots ruraux du reste de la presqu'île, quelques facteurs pouvaient motiver le rejet d'une demande si celle-ci portait sur des terrains présentant un intérêt particulier, qu'ils fussent repérés pour leur fertilité, boisés, ou qu'ils se prêtassent à une exploitation possible pour la fabrication de matériaux de construction (briques, chaux, etc.). Dans ces cas, l'administration se réservait ces terrains¹⁴. De vastes étendues restèrent néanmoins disponibles à l'acquisition.
- pour finir, la différence de coût à l'achat et de taxation entre lots urbains et ruraux ne put qu'inciter les candidats à formuler des demandes de concessions à l'extérieur de l'enceinte de la ville. En fixant à 10 francs l'hectare le prix de vente des terrains ruraux et à 20 francs l'are celui des concessions de ville et en établissant un impôt proportionnel à cette valeur du terrain, la colonisation rurale apparaissait bien meilleur marché que l'installation en ville. Un grand nombre de colons acquit ainsi les lots situés immédiatement au delà des limites de Nouméa, ce qui donna naissance à divers quartiers tels que la Vallée de l'Artillerie ou celles de l'Infanterie et de la première Compagnie, ou la Vallée des Colons. Qui plus est, l'opération fut hautement rentable pour les colons qui approvisionnèrent les soldats et les administrateurs de la ville en produits frais : en s'installant sur ces terrains classés ruraux, ils purent bénéficier des trois mois de vivres, des outils et des instruments gratuitement alloués et délivrés, lors de l'installation sur leur concession, aux immigrés pratiquant l'agriculture (44W9, séance du 21 juillet 1873).

C'est ainsi qu'entre 1859 et 1875, l'espace situé entre l'Anse Vata, l'actuelle baie des pêcheurs et Magenta - aujourd'hui urbanisé et compris dans le périmètre de la commune de Nouméa - se couvrit peu-à-peu d'exploitations agricoles (cf. figure 6 et figure 7), où les

¹³ Plusieurs réclamations sont d'ailleurs régulièrement formulées par les colons déjà installés, que les plans urbains présentés au conseil menacent d'expulsion.

¹⁴ Le cas du capitaine Blanchet (44W1, séance du 7 octobre 1859) est à ce titre révélateur. Ce capitaine au long cours obtint une concession de cinquante hectares à l'île Nou où il souhaitait établir des chantiers de construction et de réparation de bateaux. La concession lui fut accordée après plusieurs mois d'attente, à la condition qu'il l'abandonnât à l'Etat dès que l'administration déciderait qu'elle avait besoin de ce terrain pour préparer la construction de fortifications. Le capitaine Blanchet, craignant pour ses investissements, renonça à son projet.

cultures de toutes sortes coexistaient avec les troupeaux de bovins et de moutons, alors que le centre ville végétait autour de ses marécages qui attendaient toujours d'être comblés. A noter que le phénomène n'était pas spécifique à Nouméa et qu'il est observé un peu partout dans le monde, où les populations "vont s'installer hors de la ville, à la frange, pour vivre urbainement mais en s'installant ruralement" (Massiah, Tribillon, 1987, p. 101) ; l'originalité vient de ce que l'occupation des périphéries urbaines, à Nouméa, s'opéra en "front pionnier" durant plusieurs années et non pas en "compétition des formes urbaines et rurales préexistantes" (id. p. 102).

La perspective d'une occupation accélérée des zones "rurales" périphériques de Nouméa, et, parallèlement, d'une vacuité persistante du centre ville poussa les administrations à réagir en réajustant les taxes foncières appliquées aux terrains ruraux proches de la ville : "As well as introducing a more elaborately graded series of six urban zones, with valuation ranging from 650 francs for the centre to 15 francs at the fringes, the government up-valued rural land in the vicinity to 5,5 francs per acre. Furthermore, the basis of assessment of tax was altered, introducing the distinction between land and building : tax was levied at the rate of 1 % on the value of the land, and 1 % on the value of the buildings. The sharp differential at the town boundary was thus eliminated, but not before it had a substantial effect on the distribution of population" (Mac Taggart, 1966, p. 61). Cette réaction fut un peu tardive ; en une dizaine d'années d'immigration continue, et dès la fin du conflit qui opposa les Français aux Kanak et le retour d'une sécurité relative, Nouméa avait déjà acquis sa caractéristique d'un habitat dispersé sur le vaste ensemble de la presqu'île.

- Conclusion

Anticipations, dessein, tracés, l'histoire de Nouméa permet de passer en revue d'une façon idéale toutes ces facettes de la planification, parce que cette histoire a débuté à proprement parler avec le premier plan qui fut dressé pour une ville bâtie volontairement *ex-nihilo*. L'évanescence des vocations caressées pour la ville conduisit, de même, à l'élaboration d'une succession de plans, tous révélateurs de nouveaux projets échafaudés pour la ville mais tous grevés de ce qui avait pu être effectivement réalisé des projets antérieurs. La phase de planification la plus rigoureuse, à Nouméa, coïncida précisément avec la période où la gestion de la ville fut confiée aux militaires ; avec l'émergence d'un pouvoir civil à la fin du XIXème siècle et son investiture à la tête de la municipalité, la planification s'éteignit progressivement et l'aménagement urbain fut laissé presque entièrement à l'initiative privée. En Nouvelle-Calédonie, il fallut attendre les années 1970 pour qu'une nouvelle forme de planification urbaine, moderne, fût son apparition.

Les plans proposés pour Nouméa sont le reflet des politiques et des problèmes qui affectent la Métropole, et à l'exception des politiques récentes inspirées par les accords de Matignon, ils doivent bien peu à un traitement rationnel des questions propres à la ville calédonienne, dont le modèle fut fort mal appréhendé. C'est pourquoi la plus grande fraction de la population urbaine, qui est d'origine européenne, s'est toujours opposée à l'application des traitements urbanistiques importés et inadaptés. Et comme elle a eu, avec la constitution de la municipalité - et continue d'avoir - la mainmise sur les instruments de contrôle du développement urbain, la ville, qui matérialisait au départ les intentions de la puissance coloniale (exclusion des Kanak dans la perspective d'un peuplement blanc, rôle prépondérant de l'armée, exhibition des bâtiments destinés à abriter les différentes fonctions politiques représentatives du gouvernement métropolitain) a finalement matérialisé à peu près exclusivement les visées et les valeurs de cette fraction de la société (là aussi, exclusion des Kanak, maisons individuelles majoritaires, quartiers plus ou moins ethniques, part belle faite

aux équipements de loisirs ou de tourisme, au détriment de l'habitat social).

Tout cela signifie, en corolaire, que nulle part n'est prise en compte une quelconque spécificité océanienne dans la ville. Toute l'histoire urbaine jusqu'aux accords de Matignon, signés en 1988, témoigne de cette occultation totale. Certes, la situation en ville n'est pas le déclencheur des troubles qui ont lieu à cette époque et n'est qu'une des composantes, parmi d'autres, d'une situation très inégalitaire : les revendications foncières, économiques et politiques sont à ce titre prédominantes. Mais peu à peu, le centre des conflits latents entre les communautés du territoire se déplace vers la ville, qui, depuis sa fondation jusqu'à la période la plus récente, symbolise et incarne le pouvoir français. Aujourd'hui, Nouméa a cessé d'être simplement le lieu des Européens pour devenir le symbole des enjeux noués autour du destin calédonien. Ce n'est donc pas le fruit du hasard si les accords destinés à conduire la Nouvelle-Calédonie vers l'indépendance ont été signés, en 1998, à Nouméa.

(mars 2000)

Références bibliographiques

- CHOAY (F.) -1965- L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie. Points essais. Seuil ; Paris, 445 p.
- DUSSY (D.) -1993- Pratiques et représentations de l'environnement urbain à Nouméa, XIXème à nos jours. Mémoire de DEA de sciences sociales, EHESS - ENS, 82 p.
- DUSSY (D.) -1998- Nouméa et les squats. De la construction urbaine coloniale aux occupations océaniques spontanées : vers le partage spatial et symbolique de la ville. Thèse de doctorat d'anthropologie historique et sociale, EHESS, 492 p.
- GARNIER (J.) -1990- Voyage à la Nouvelle-Calédonie, 1867-1868. éd. du Cagou, 123 p.
- LECLERCQ (J.-L.) -1997- Coffyn parcourt le monde... et quadrille Port-de France. In : *Villes en dess(e)in ; plans, cartes et espaces à Nouméa*", Ville de Nouméa, musée et archives, exposition juin 1997-avril 1998 ; Nouméa, pp. 35-38.
- LEMIRE (C.) -1884- Voyage à pied en Nouvelle-Calédonie et description des Nouvelles-Hébrides Challamel ; Paris.
- MAC TAGGART (W.D.) -1966 - Factors influencing the development of a colonial town Town plan review vol.37, n°1, pp. 55-67.
- MALVERTI (X.) -1994b- Les officiers du Génie et le dessin des villes en Algérie (1830-1870).REMMM n°3-4, vol. 73-74, pp. 229-244.
- MASSIAH (G.), TRIBILLON (J.F.) -1988- Villes en développement. La découverte, cahiers libres ; Paris, 320 p.
- MERLE (I.) -1995- Expériences coloniales ; la Nouvelle-Calédonie (1853-1920). Belin, collection histoire et société ; Paris, 479 p.
- MUMFORD (L.) -1964- La cité à travers l'histoire. Editions du Seuil ; Paris, 476 p.
- RAGON (M.) -1986- Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Trois tomes : t.1. Idéologies et pionniers 1800-1910 ; t.2. Naissance de la cité moderne 1900-1940 ; t.3. De Brasilia au post-modernisme 1940-1991. Points essais. Seuil ; Paris, 374 + 348 + 402p.
- REUILLARD (M.) -1996- Les origines des concessions urbaines de Nouméa (1855-1875). in : "*Les bâtisseurs, architecture à Nouméa, 1853-1940*", Ville de Nouméa, musée, archives, exposition juin 1996, juin 1997 ; Nouméa, pp. 12-27.
- SINOUE (A.) -1993- Comptoirs et villes coloniales du Sénégal ; Saint-Louis, Gorée, Dakar. Karthala, ORSTOM; Paris, 364 p.
- VENNETIER (P.) -1991- Les villes d'Afrique tropicale. Masson, 2ème éd. ; Cahors, 244 p.

- Archives Nationales d'Outre-Mer (Aix-en-Provence)

Fichier série géographique : Nouvelle-Calédonie

- carton 60, dossier XII : routes et chemins 1863 ; plan et projet d'une conduite d'eau pour Nouméa, plan d'ensemble 1/2 000^e de la distribution d'eau en ville le 20/11/1876 ; projet de construction d'un bassin de radoub dans la baie de Nouméa, plan 1/5 000^e, 12/9/1882 ; projet de construction d'un bâtiment pour la gendarmerie, d'un bâtiment pour les ponts-et-chaussées ; plans, projets et cahiers des charges d'autres petits bâtiments pour Nouméa.

- carton 65, dossier XV : travail, main d'oeuvre 1859-1867 ; plan d'un projet de Port-de-France 1863-1865 ; divers documents sur la construction, les travaux topographiques, demandes d'embauche de maçons pour le fort.

Fichier Dépôt des Fortifications des Colonies (DFC)

- DFC 116, carton 109, portefeuille 40 : pièce 26, état général indiquant toutes les bâtisses de la ville en 1858 ; pièce 29B, plan parcellaire de la presqu'île de Port-de-France en 1859 ; pièce 174, mémoire militaire annexé au projet de ville de Port-de-France, 1863 ; pièce 177, communication du plan et mémoire ci-avant ; pièce 226A, avant-projet de délimitation et de distribution de la ville de Port-de-France, en 1864.

- carton 131 : 1854-1910 ; pièce 10, carte de Port-de-France, Dumbéa, par Bouquet de la Grye (1857-1862) ; pièce 11, idem avec corrections ; pièce 13, carte de la Nouvelle-Calédonie levée par Bouquet de la Grye (1855-1863) ; pièces 14 à 17, idem ; pièce 32, plan terrier de Port-de-France (adjudications des 11 mai 1856 et 3 août 1857).

- carton 176 : pièces 213 à 224, cartes de Port-de-France, Dumbéa.

- Archives Territoriales de Nouvelle-Calédonie

Archives de l'archevêché de Nouméa : correspondances des Pères Maristes, des années 1840 à la fin du XIX^e siècle, sous les côtes AAN 1 à AAN

16, recotées en microfilm sous les côtes OMPA 179 à 193.

Lettre à Monsieur Jorre, inspecteur général des colonies, 19/4/1874 - OMPA 189

Lettre de Fraysse au procureur des missions, 19/2/1880 - PMB 179

Lettre de Rougeyron à Forestier, 3/1/1868 - OMPA 181

Lettre de Rougeyron à Poupinel, 20/10/1856 - OMPA 180

Lettre de Rougeyron à Poupinel, 24/10/1856 - OMPA 180

Lettre de Vitte au Ministre de la Marine et des Colonies - OMPA 189

Lettre de Vitte, 18/12/1874 - OMPA 294

- OMPA 332 et 333 (AAN 127) : vicariat et administration générale.

127,1 ; 1846-1873, 20 lettres

127,3 ; vicariat et Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, 21 lettres, 1847-1859

Série 44W : Procès verbaux du Conseil privé du Gouverneur, puis, du Haut-Commissaire
(consultés de 1854 jusqu'à 1900)