

MÉMOIRES DE DEA
SCIENCES SOCIALES
GÉOGRAPHIE

1994

Pratiques et représentations
de l'environnement urbain.
Approche historique d'un cas océanien : Nouméa

Dorothee DUSSY

Document de travail

MÉMOIRES DE DEA
SCIENCES SOCIALES
GÉOGRAPHIE

1994

**Pratiques et représentations
de l'environnement urbain.
Approche historique d'un cas océanien : Nouméa**

Dorothee DUSSY

Fonds Documentaire IRD
Cote : A* 28263 Ex : 1



**L'INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE
POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION**

CENTRE DE NOUMÉA

© ORSTOM, Nouméa, 1994

Dussy, D.

Pratiques et représentations de l'environnement urbain. Approche historique d'un cas
océanien : Nouméa

Nouméa : ORSTOM. Avril 1994. 79 p.
Stage DEA: Sci. Soc. ; Géogr.

Ø102URBAØ1

MILIEU URBAIN ; ETUDE REGIONALE ; ECOLOGIE ; APPROCHE HISTORIQUE ;
ENVIRONNEMENT URBAIN / NOUVELLE CALEDONIE

Imprimé par le Centre ORSTOM
Avril 1994



INTRODUCTION

La bibliographie présentée par grand thème¹ et par ordre alphabétique pour chaque thème à la fin de ce mémoire² ne comporte pas uniquement les références qui concernent Nouméa (carte 1). Elle regroupe aussi des ouvrages et des articles qui traitent plus généralement des questions urbaines, coloniales, ou liées au territoire dans son ensemble. Leur présence se justifie par le rapport, direct ou non, qu'ils entretiennent avec le sujet de thèse proposé. Quant aux références qui concernent uniquement la ville de Nouméa, classées dans la rubrique 1, elles forment à première vue un assemblage assez hétéroclite. Des notes techniques voisinent avec des analyses à caractère sociologique portant sur l'agglomération, des textes administratifs coexistent avec des études du contexte sanitaire, architectural, religieux ou économique. Pour dépasser ce désordre apparent, j'ai cherché à replacer tous ces documents dans leur contexte de l'époque. L'histoire de la ville, ainsi vue à travers celle des documents qui la concernent, permet une approche peut-être moins fastidieuse de la bibliographie et des sources disponibles, mais ce n'est là qu'un objectif secondaire. Cette approche m'a surtout permis de dresser deux constats :

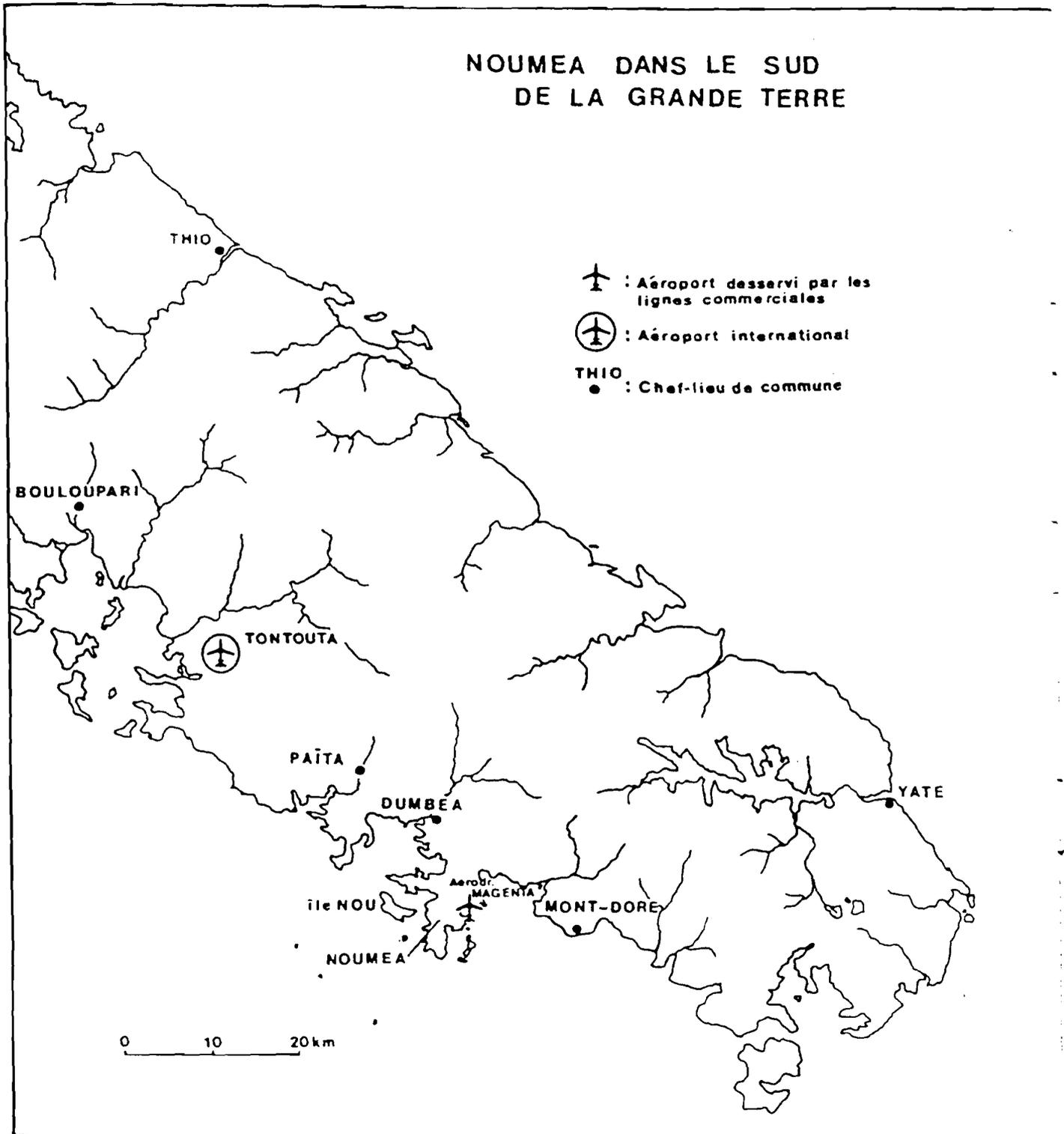
- chaque moment de l'histoire de Nouméa est marqué par ses propres "préoccupations" ou priorités qui se reflètent dans les écrits concernant la ville. L'analyse qui suit s'efforcera de mettre en évidence, pour chacune des grandes périodes de développement de la ville, les thèmes "porteurs" qui lui correspondent.

- ces "priorités" qui marquent la littérature de chaque période à Nouméa se font généralement l'écho de centres d'intérêt ou d'axes de recherche plus universels qui leur sont contemporains. Des utopies urbanistiques du XIXème siècle aux malaises sociaux qui caractérisent la période actuelle, la mise en perspective des écrits concernant Nouméa montre que la ville, si elle a certes une dynamique et des problèmes qui lui sont propres, est loin d'être imperméable aux grands mouvements qui agitent les agglomérations du monde et les penseurs du moment.

¹ Chaque thème est numéroté dans les renvois bibliographiques de bas de page : (1) : ville de Nouméa ; (2) : autres villes de la région et villes coloniales...

² Cette bibliographie ne comporte pas les archives qui seront présentées à part.

Carte 1



Cette présentation, qui fait l'objet de la première partie de ce mémoire, permettra de justifier et de formuler concrètement les grandes lignes d'un projet de thèse. Mais celui-ci mérite préalablement qu'un petit récapitulatif lui soit consacré.

- Les premières propositions d'un sujet

Nouméa présente à la fois des caractéristiques originales et des traits représentatifs d'un certain nombre d'autres villes d'Océanie. La capitale calédonienne ne dépasse pas la taille d'une ville moyenne française et sa physionomie urbaine est assez hétéroclite, mêlant l'héritage colonial, et les emprunts faits à la métropole, à des formes et à une architecture "pionnières", "à l'américaine". C'est une ville coloniale et où se côtoient diverses ethnies. Sa taille étant maîtrisable, elle se prête de prime abord à une étude historique de son développement. J'ai donc tenté de formuler un sujet de thèse axé sur "l'histoire urbaine". Deux pistes de recherche ont alors été envisagées, explorées, puis abandonnées.

La première approche retenue tournait autour du rôle qu'avaient joué quelques grandes familles fondatrices (originaires notamment de Bordeaux et de Marseille) dans la construction et le développement de Nouméa. Entre 1854, date de la fondation de la ville, et la première guerre mondiale, la bourgeoisie commerciale et industrielle française a en effet pris part au projet colonial en investissant dans les territoires d'outre-mer. Elle a été, en Nouvelle-Calédonie et à Nouméa, l'un des principaux moteurs du développement. Elle s'est impliquée dans les principaux secteurs d'activité, tels l'industrie du nickel et le commerce. Elle a formé une classe d'affaire qui s'est maintenue jusqu'à nos jours, pour une partie de ses membres et en dépit des crises économiques qu'a connues le territoire. Cette puissance économique et financière reposait en partie sur le maintien des relations avec la métropole, relations basées sur la parenté et l'alliance et qui étaient la garantie d'une bonne assise économique.

Au fur et à mesure que le sujet se précisait, l'étude du rôle des familles fondatrices se voyait entravé par des contraintes de plus en plus importantes. Cette approche était subordonnée à la possibilité de consulter les archives des familles concernées et d'obtenir des entretiens avec leurs membres. Or, les premiers contacts avec la branche métropolitaine de la bourgeoisie bordelaise ont montré qu'il serait difficile de rencontrer les personnes susceptibles de livrer des informations utiles : les hommes d'affaire étaient souvent en déplacement, de toutes façons peu disponibles, et ils étaient par ailleurs peu enclins à mettre au grand jour leurs "histoires de familles" ou certaines de leurs opérations, ce qui est finalement compréhensible. Pour les mêmes raisons, l'accès à leurs archives familiales ou aux dossiers concernant la constitution de leurs entreprises en Nouvelle-Calédonie n'était pas non plus envisageable.

L'entreprise commerciale aux mains d'une autre grande famille de Nouméa, originaire de Marseille, venait quant à elle de déposer son bilan et la famille avait mis un terme à toutes ses activités dans la capitale calédonienne. En outre, ses archives familiales et professionnelles avaient intégralement brûlé peu de temps auparavant dans un incendie qui avait détruit l'ensemble de ses bureaux à Nouméa. Faute d'avoir accès à toutes les informations que pouvaient fournir les individus et les documents qu'ils détenaient, cette approche, de toute évidence, était sérieusement compromise.

Un autre thème de recherche a alors été envisagé. Il s'agissait d'étudier de façon diachronique le mode d'insertion dans la ville des diverses communautés qui composaient la population de Nouméa : "Caldoches", mais aussi Mélanésiens, Polynésiens, Vietnamiens et Indonésiens. Ces derniers groupes sont arrivés à Nouméa par vagues successives, notamment lors du développement des activités liées à l'exploitation nickel (mines, usines de transformation du minerai, transport, ...). L'analyse rapide de la structure de la ville montrait une ségrégation urbaine due principalement au montant discriminatoire des loyers du centre-ville, discrimination qui reléguait les populations "non-blanches" à

la périphérie de Nouméa. Cette approche devait permettre d'examiner les grandes étapes du développement de Nouméa, son histoire sociale, et de repérer les divisions existant au sein de la population urbaine.

Cette approche s'est trouvée confrontée à un autre problème, celui du chevauchement des champs de recherche. L'urbanisation et l'insertion des Kanak à Nouméa faisait déjà l'objet d'une recherche en anthropologie urbaine, une thèse étant actuellement en cours à l'EHESS³. Or, les Kanak représentant une part non négligeable de la population urbaine, il semblait difficile de faire abstraction de leur présence dans la ville.

De ces deux pistes de recherches, aucune n'était plus praticable et seul subsistait un thème qui ne souffrait ni des difficultés d'obtenir des informations, ni de la concurrence : l'histoire de la croissance urbaine. Il m'a donc fallu reformuler le sujet.

- Les nouvelles orientations

Tenant à une approche historique étant donnée ma formation initiale, il me semblait toutefois intéressant d'enrichir ma problématique et de me pencher, avec l'approche spécifique à ma discipline, sur un objet de recherche assez peu courant en histoire : les formes urbaines. Partant de ce principe, une reconstitution de la mise en place de la morphologie urbaine et des processus à l'oeuvre dans cette genèse des formes urbaines fournissait le point de départ de cette nouvelle réflexion.

Il me semblait aussi intéressant d'aller au-delà et de franchir les limites de ma discipline pour mettre en oeuvre d'autres méthodes. En effet, comme les formes urbaines déterminent le cadre dans lequel évolue le citoyen, il me semblait utile de chercher à savoir comment ce cadre était perçu et vécu, quelles en étaient les principales qualités et les défauts les plus importants. Adopter cette démarche permettait de donner à

³ Les grandes lignes de cette recherche sont exposées dans Hamelin, 1992 (1).

l'histoire des formes urbaines une toute autre dimension : l'histoire cessait d'être, comme c'est souvent le cas, le "décor" d'une étude portant sur un thème précis spécifique, et sans rapport avec lui, pour devenir un facteur d'explication fondamental des problèmes actuels.

Le choix de cette démarche, qui relie l'histoire de l'environnement urbain à ses pratiques et à ses représentations, n'est pas tout-à-fait un hasard. En effet, Comme en témoignent plusieurs manifestations scientifiques⁴ qui en font leur thème principal, de nouvelles revues⁵ et de nombreuses publications⁶ qui lui sont consacrées, l'environnement, perçu comme une construction sociale, est aujourd'hui une préoccupation importante pour le développement et la recherche. C'est particulièrement vrai dans le domaine de l'urbanisme : "Les villes posent les problèmes spécifiques d'un environnement entièrement construit : consommation de ressources et d'énergie, production de déchets, pollution, vulnérabilité aux risques technologiques et naturels, difficile organisation de l'espace..."⁷.

Il semble qu'il existe actuellement, dans le cadre du "Grand Nouméa", une demande émanant des aménageurs et de la municipalité pour une étude qui tourne autour de l'environnement urbain. Celle qui est proposée ici s'attache au volet le plus "humain" de l'environnement.

La problématique, les principes et les méthodes envisagés pour cette étude sont exposés dans la troisième partie de ce mémoire. Préalablement, le deuxième volet du mémoire tentera

⁴ Conférence de Rio en juin 1992 ; colloque d'écologie urbaine, organisé par le CNRS à Mions, en septembre 1991 ; conférence organisée par le Ministère de l'Équipement sur "La ville au risque de l'écologie" en septembre 1992 ; etc....

⁵ Dialog, Écologie Politique, Urbanisme et Environnement.

⁶ Le Ministère de l'Environnement, le centre de recherche de Nairobi sur l'organisation des peuplements humains, l'École de Chicago publient des travaux concernant essentiellement l'environnement urbain. Il existe, outre l'intérêt ponctuel que certains chercheurs peuvent éprouver pour ce thème, des commissions internationales réunissant des experts chargés de rédiger des rapports annuels sur l'évolution de l'environnement, cf. IESCAP, 1990 (3).

⁷ Peltre, 1993 (4), p. 61.

d'évoquer l'état des débats dans le domaine de l'écologie urbaine. Il fait suite à une première partie qui vise à situer dans leur contexte contemporain les documents concernant la ville de Nouméa.

**I/ MISE EN PERSPECTIVE DES DOCUMENTS CONCERNANT LA
VILLE DE NOUMEA**

Pour faire contrepoids à la montée en puissance de l'Angleterre dans le Pacifique, et pour tenter de reconquérir une partie de son prestige mis à mal par les défaites napoléoniennes, la France annexe en 1853 la Nouvelle-Calédonie. Cette conquête a aussi d'autres motivations : l'évangélisation de ces terres encore païennes et, conjointement, l'établissement d'une colonie pénitentiaire¹. La prise de possession de la Nouvelle-Calédonie a lieu en 1853. La France, à compter de cette date, cherche un point d'ancrage sur le territoire.

1) les prémices de la ville : les utopies et l'obsession de l'hygiène

En 1854, le capitaine de vaisseau Tardy de Montravel choisit, en bordure d'une rade très favorable au mouillage, un lieu qui lui paraît propice à l'établissement d'une garnison militaire : Nouméa² naîtra à cet endroit.

Dans les premiers temps de son histoire, Nouméa n'est donc qu'un fortin, lieu de cantonnement que seuls occupent des militaires. Le nom qui lui est donné est celui du vaisseau du capitaine : fort Constantine. Peu de temps après, en 1856, dans le décor de tentes et de baraquements qui environnent le fort, le chef de bataillon Coffyn dessine un tracé orthogonal très simple, destiné à devenir la première esquisse des rues³. L'arrêté du 1er juin 1856 fixe les limites de la ville⁴ et la première aliénation de terrains urbains a lieu immédiatement : ils sont vendus aux enchères⁵. Peu à peu, une infrastructure sommaire apparaît : sémaphore, chapelle, hôtel... Les premiers civils arrivent, généralement pour s'installer en brousse. Mais quelques colons, inquiets d'avoir à s'éloigner encore de leur civilisation, s'arrêtent à

¹ Merle, 1993 (5), p. 50-139.

² La capitale de la Nouvelle-Calédonie s'est appelée Port-de-France jusqu'en 1866, mais a été rebaptisée Nouméa, d'après le nom kanak du site, pour éviter la confusion avec Fort-de-France en Martinique.

³ Samat, 1980 (1), p. 65.

⁴ Archives série géographique, carton 2.

⁵ Chevalier (1), 1966.

ce village où flottent les couleurs de leur pays. La commune de Port-de-France est créée en 1859, puis la ville est dotée d'un conseil municipal. Pour peu de temps : un arrêté du 21 juillet 1860 stipule que *"l'administration et la situation financière de la colonie ne permettent pas au corps municipal de fonctionner d'une manière effective et régulière"* ⁶, et le conseil municipal est dissous. La "ville" est en fait d'une taille dérisoire. En 1858, Nouméa ne comptait que *"110 bâtisses"* ⁷ ; la population est évaluée à 350 habitants en 1860.

Il ne s'agit alors pas de faire une ville, mais avant tout un bagne. Les premiers convois de bagnards arrivent en 1864. A Nouméa, il n'y a encore aucune infrastructure pour les accueillir. L'île Nou, qui fait face au Fort Constantine, se prête naturellement à l'installation d'un bagne, et l'achat de l'île est négociée avec le colon Paddon, son propriétaire. Les bagnards construisent eux-mêmes leurs cantonnements sur l'île : *"grandes chambrées à toits de zinc et à hautes charpentes, écuries, cuisines ; mise en place d'une navette de bateaux à rames pour permettre un trafic avec la Grande Terre"* ⁸.

Après les travaux requis pour leur propre installation, les bagnards, qui représentent une main d'oeuvre gratuite, sont chargés d'entreprendre les travaux de terrassement indispensables pour permettre l'extension de la ville elle-même. Les transportés sont généralement présentés comme les principaux acteurs de la construction de Nouméa. Mais leur participation est en fait difficile à évaluer : un texte de 1868⁹ évoque *"la transportation qui jusqu'ici n'a rien produit, et dont il faut apprécier très bas le produit comme main d'oeuvre"*.

Malgré cette appréciation très négative de leur travail, ce dernier a donné des résultats car la ville se développe. En 1868, un document¹⁰ énumère les bâtiments de Nouméa : imprimerie,

⁶ Archives série géographique, carton 2.

⁷ Roux, 1979 (5), p. 44.

⁸ Sénès, 1985 (5), p.53.

⁹ Archives, fichier série géographique, carton 60.

¹⁰ Archives, fichier série géographique, carton 60.

bibliothèque, sémaphore, magasin de subsistance, cimetière, magasin général, hôtel du gouvernement, (...) et aussi mairie, église, presbytère, écoles, logements, marché, abattoir, poste... et enfin casernes et postes de gendarmerie. La plupart de ces bâtiments sont provisoires, d'autres sont déjà considérés comme "définitifs".

A ce moment là, on peut commencer à parler de ville, ou du moins de projet de ville. Bien que dotée de fort peu d'habitants, Nouméa dès 1868 devient l'objet d'une sorte de "planification" et on peut retrouver des documents qui sont les premières traces d'une réflexion sur l'aménagement urbain. De fait, le rôle de Nouméa au sein de la jeune colonie suscite déjà un intérêt particulier.

Dans l'esprit de ces premiers aménageurs, Nouméa, avant même d'avoir une fonction effective au sein du territoire, joue un rôle symbolique de point d'ancrage de la présence française en Nouvelle-Calédonie. Ce rôle peut expliquer les ambitions relativement démesurées qui ont été affichées dans ce qui voulait être la construction d'une ville idéale. Deux projets, notamment, ont été retrouvés dans les archives¹¹ et méritent d'être détaillés. Le premier suggérait de raser tous les bâtiments existants, d'araser les hauteurs et de combler les dépressions afin d'obtenir une surface plane, sur laquelle pourrait s'étendre sans entraves la nouvelle ville. Un deuxième projet proposait le déplacement d'une surface de 130 000 mètres cubes de terre (bien moins cependant que dans le projet précédent) pour édifier, dans la rade de Nouméa, des quais et des ponts qui délimiteraient les bassins artificiels d'un port. La rade étant l'un des principaux intérêts du site de Nouméa, la dénaturer paraissait un non sens. Ce même projet proposait de construire une infrastructure d'accueil pour les navires de commerce dans la baie adjacente, mais celle-ci n'était pas assez profonde et devait pour cela être considérablement creusée. Des rues devaient être tracées 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.

¹¹ Archives, fichier série géographique, carton 65.

Ces projets peuvent surprendre si on les croit extraits de l'imagination originale de quelques officiers basés sur place. En réalité, ils n'ont pour l'époque rien de surprenant et ils s'intègrent parfaitement au courant des utopies qui a vu naître les nouveaux penseurs de la ville. Nouméa est créée au moment où se développent ces nouvelles idées concernant la "*ville idéale*", idées qui fourmillent dans la littérature de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle¹².

Voir de tels projets élaborés pour Nouméa, aux antipodes de la métropole, est encore moins surprenant si l'on considère que la colonie, loin d'être le lieu du transfert des idées utopistes, a pu être le lieu et l'occasion de leur élaboration¹³ : les nouvelles villes peuvent y être construites en des lieux "*vides*" et l'exemple de Nouméa, dont le site n'était pas matériellement occupé¹⁴ au moment de la venue des Européens, a dû probablement être une source d'inspiration pour ces utopistes. Le mythe du site vierge traverse en fait l'histoire de l'utopie, de Thomas More aux "*tracés idéaux*" censés assurer un meilleur contrôle de l'espace. Ces tracés idéaux font abstraction d'une organisation préexistante et proposent un modèle de cité qui ne tient compte ni du site, ni du climat, ni d'une éventuelle occupation antérieure de l'espace. Le site vierge, a fortiori s'il se trouve sur les terres lointaines des colonies d'outre-mer non encore urbanisées¹⁵, est, pour les fouriéristes notamment, la condition optimale pour l'épanouissement des sociétés, cette vacuité de départ garantissant un minimum d'espace vital à chacun.

¹² cf. les travaux de Cabet, 1856 (3) ; Richardson, 1876(3) ; Considérant, 1848 (3) ; Fourier, 1849 (3) ; etc... et sur le problème de l'utopie : Hertzeller, 1926 (3) ; Riesman, 1947 (3).

¹³ Goldblum, repris par Coquery, 1989 (4), p. 45.

¹⁴ Ce site dépendait cependant de la tribu de Numéa, probablement établie à l'embouchure de la Dumbéa (Chevalier, 1966 (1)).

¹⁵ Les culturalistes anglais (tels Richardson, 1876 (3)) ont proposé des solutions au problème social de la Grande-Bretagne, en partie lié à l'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.

Ces projets utopiques conçus pour Nouméa ne virent toutefois pas le jour. Le Conseil des travaux de la Marine leur préféra un plan d'urbanisme plus conforme aux modèles habituels et certainement moins exigeant en travail, en main-d'oeuvre et en fonds. Ce que l'on peut considérer comme le premier plan¹⁶ d'urbanisme de Nouméa fut conçu en 1868 par un militaire, colonel inspecteur du génie militaire et des Ponts et Chaussées. Il paraît urgent à celui-ci, au moment où il écrit, d'arrêter d'une manière définitive le plan de Nouméa, afin de ne pas entraver par la suite le développement des constructions publiques et privées. Les bâtiments sont déjà nombreux et on assiste même, alors, à des transactions "de deuxième main" sur des terrains urbains.

Ce projet ne vise pas spécialement à fixer les dispositions générales d'une cité future destinée à se développer. Il cherche en fait surtout à pallier les imperfections de l'embryon de ville existant. C'est pourquoi il est surtout question, dans ce projet, des différents aménagements nécessaires au bon fonctionnement de la ville, comme les systèmes d'évacuation de l'eau par remblais, destinés à purger les *"cloaques où se maintiennent les eaux pluviales et toute espèce de matières contenues par les remblais des voies publiques environnantes"* ¹⁷, ou encore comme les systèmes d'égouts.

Cette préoccupation liée à l'hygiène est, elle aussi, caractéristique de la période. Elle fait l'objet d'un rapport¹⁸ concernant la Nouvelle-Calédonie et tout particulièrement Nouméa, publié en 1871, et qui se raccorde à des travaux comparables menés à ce moment-là dans la métropole. Depuis la création de l'hygiène publique comme discipline d'intervention, à la fin du XVIIIème siècle, les médecins français s'engagent régulièrement dans de grands projets de "topographie médicale", dont le but est de déterminer, sur le plan de la pathologie, l'influence du milieu sur l'homme. L'opposition ville-campagne est au coeur de ces débats qui cherchent à démontrer l'effet des facteurs physiques externes

¹⁶ Archives, fichier série géographique, carton 60, dossier XII.

¹⁷ id.

¹⁸ Kermorgant, 1871 (1).

sur la santé des individus. A cette époque en effet, la révolution industrielle en Europe a vidé les campagnes au profit des villes dont la population s'est considérablement accrue. Rapidement, l'attention des politistes¹⁹ est attirée par les questions d'hygiène dans les grandes villes où les couches populaires vivent dans des conditions alarmantes. Tout un mouvement d'enquêtes sur l'insalubrité est ainsi lancé.

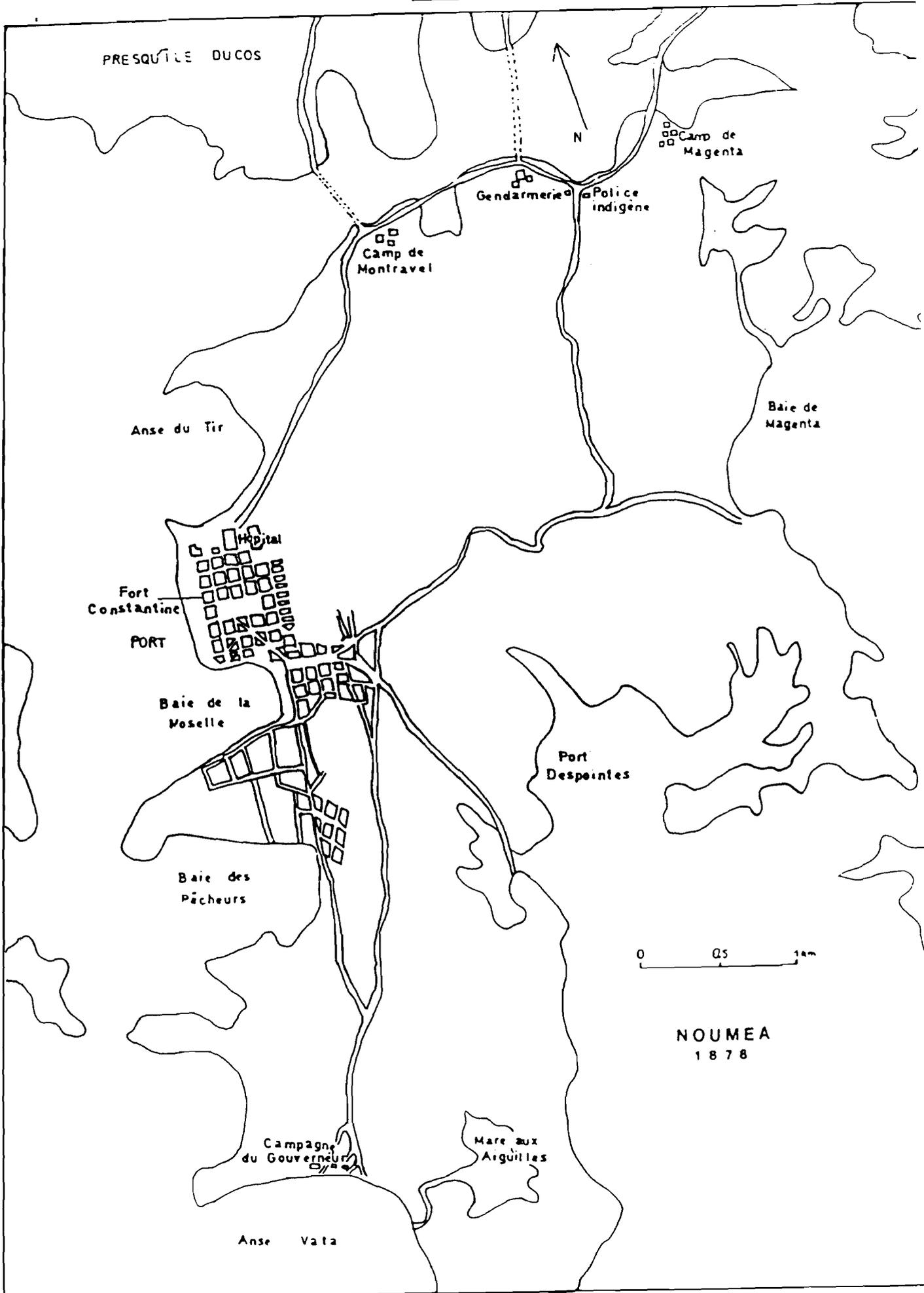
L'application du plan de 1868 aboutit à l'arasement d'une petite presqu'île, la butte Conneau, dont les déblais sont utilisés pour remblayer le bassin situé à l'est de celle-ci. Ces travaux, assez considérables étant donnés les moyens techniques de l'époque (pelle, pioche et brouette) établissent plus de la moitié de la ville (l'actuel vieux centre) sur d'anciennes zones littorales ou marécageuses, comblées par les déblais et dotées de systèmes sommaires de drainage.

Dans les années 1870, Nouméa s'organise autour de la ville proprement dite, occupant une portion d'espace à-peu-près limitée au vieux centre actuel, et de son arrière-pays correspondant approximativement à l'extension de l'agglomération actuelle, c'est-à-dire à la presqu'île et un peu au-delà (carte 2). Dans cet arrière-pays se rencontrent d'importantes propriétés déjà enregistrées dans un cadastre, mais où résident effectivement bien peu de personnes²⁰. La prise de possession du territoire de Nouméa par quelques familles se dessine dès cette date et la modification des limites de la ville, débordant désormais son quadrillage initial, est entérinée par un arrêté du 6 août 1874²¹.

¹⁹ Proudhon, Engels, Marx, dont la pensée sur la ville et la situation sociale est résumée par Choay, 1965 (3).

²⁰ Roux, 1979 (5), p. 44.

²¹ Archives série géographique, carton 2.



NOUMEA
1878

2) La constitution de la municipalité et la formation de la bourgeoisie locale à la fin du XIXème siècle

En 1879, les habitants de Nouméa établissent un cadastre remis à jour et très détaillé (nom des propriétaires et des locataires, date d'arrivée sur le territoire des occupants, profession, nom de l'employeur et nationalité). Les 1500 habitants de Nouméa, après plusieurs demandes, viennent d'obtenir à nouveau, après le bref intermède de 1859-1860, le droit de confier la gestion de leur ville à un maire.

Les documents²² disponibles aux archives d'Outre-Mer sont une source d'information quasiment exhaustive de la population de Nouméa en 1879. Ils font part, également, des débats houleux qui ont opposé la population de Nouméa à la métropole dans la lutte pour le droit à la municipalité.

Là encore, il est difficile de séparer le contexte calédonien de celui de la métropole, voire des événements européens. Au lendemain de leur grande phase de croissance, les villes ont en effet connu des bouleversements importants²³ et *"les municipalités"*, notamment, *"auront été les agents actifs de la «modernisation»"*. Dans toute l'Europe occidentale, *"le municipalisme peut être analysé comme un nouveau mode de construction de l'hégémonie politique, fondé sur l'organisation et la conciliation des intérêts autant que sur l'enracinement des élus dans la vie associative locale"* ²⁴.

La constitution de la municipalité marque un tournant important dans l'histoire du territoire. A Nouméa se forge le premier pouvoir civil, autonome, capable de discuter les décisions que lui impose jusque là la métropole. A compter de cette date, cette petite ville permettra à quelques intérêts locaux,

²² Archives série géographique, carton 18 : commission du domaine colonial, rapports du sous-secrétaire d'Etat, constitution de la municipalité de Nouméa en 1879.

²³ Rodger, 1993 (4) évoque l'interventionnisme municipal en Ecosse ; Murard, Zylberman, 1993 (4), en France.

²⁴ 1993 (4), pp. 4-5.

représentés par des notables, négociants et propriétaires, de se manifester et de développer une activité financière et commerciale très lucrative.

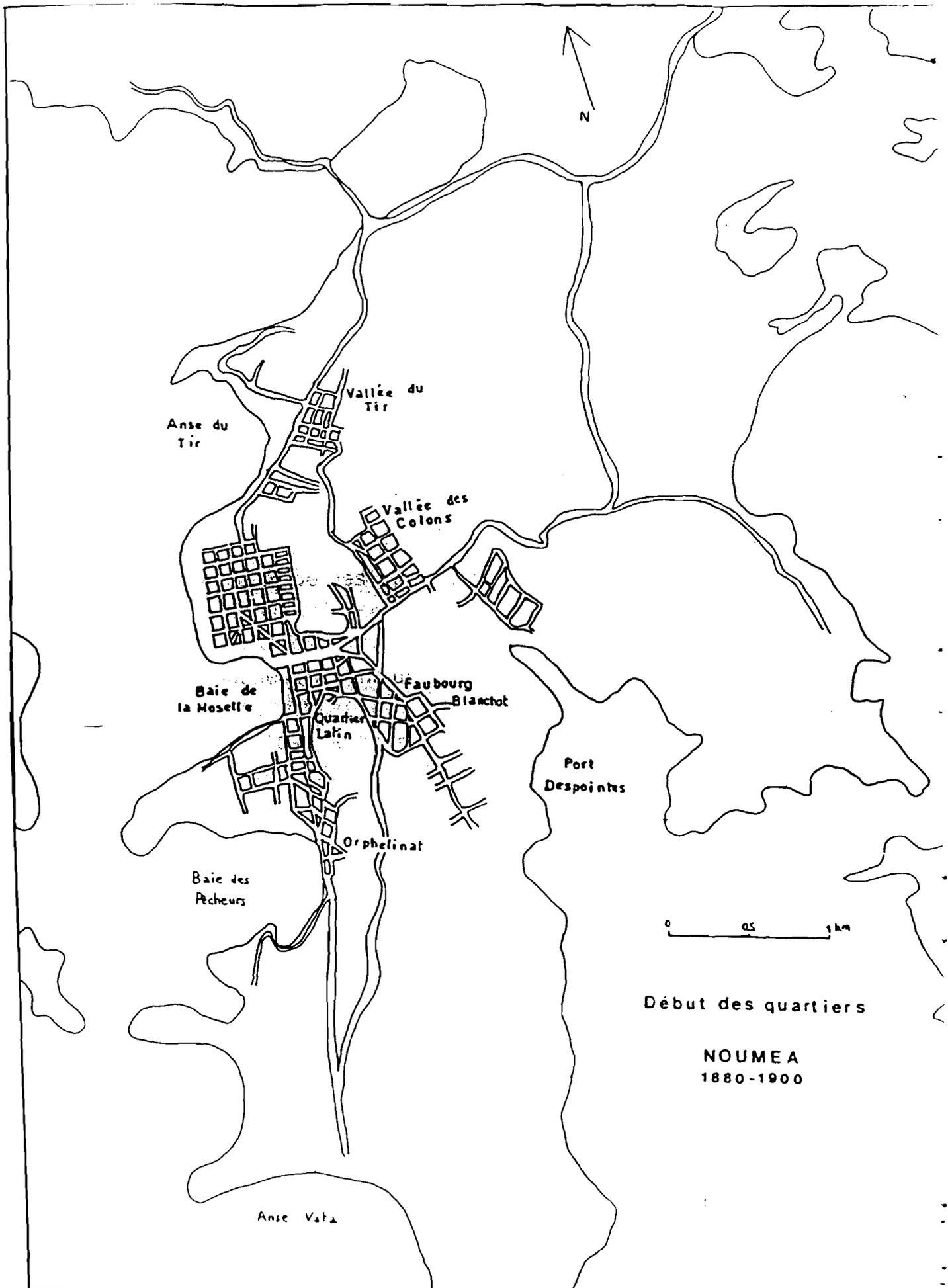
Cette activité est en grande partie basée sur la découverte, sur la Grande Terre, d'un minerai recherché dans l'industrie mondiale, le nickel. Cette découverte relance les activités, et du même coup ravive l'immigration. La construction, en 1877, d'une usine de fonderie de nickel donne désormais la température de l'économie locale. L'activité minière se développe tant qu'on peut parler d'une "ruée" et qu'il faut faire venir de la main d'oeuvre bon marché d'Indochine, d'Indonésie et des autres îles du Pacifique. Si ces nouveaux venus s'installent surtout à proximité des mines, d'autres migrants arrivent dans la ville qui se développe de façon importante. Nouméa compte, selon les sources, 5 000 à 8 000 habitants au début du XXème siècle (carte 3).

On passe ainsi à une autre étape de la croissance urbaine et aussi de l'occupation du territoire : la colonisation agricole, qui connaît des difficultés, laisse place à une économie basée sur l'extraction des matières premières. C'est d'ailleurs une situation courante, aussi bien dans les autres îles du Pacifique que dans l'ensemble du monde colonial. Dans cette nouvelle source de richesses, ce ne sont d'ailleurs pas tant les concessionnaires des mines, que quelques capitalistes de la nouvelle industrie et quelques négociants qui s'enrichissent : trustant l'exploitation minière, ils bâtissent ou accroissent leur fortune, sur cette activité et sur celles qui gravitent autour d'elle. Quelques auteurs s'indignent parfois de leurs méthodes²⁵.

3) Le marasme et la crise de 1929

A la fin du siècle, lorsque la déportation est supprimée, le développement de la ville se ralentit malgré la construction en 1911, à Doniambo proche de Nouméa, d'une usine de retraitement du minerai du nickel. Si l'on compare la population de Nouméa à la fin du siècle dernier et à la veille de la deuxième guerre mondiale, on

²⁵ Pauthonier, Poignand, Pourtalet, 1902 (6).



note que la croissance de la ville est très faible. Ce phénomène est dû à une longue période de marasme que vient couronner le contrecoup de la crise économique mondiale de 1929. A cette date, les cours des matières premières s'effondrent et avec eux celui du nickel. Comme toutes les économies soumises aux variations des marchés économiques, celle de Nouméa reste alors sans ressource. Après l'arrêt de la transportation, la deuxième "poule aux oeufs d'or", avec le nickel, disparaît. L'avenir de Nouméa semble d'autant plus incertain que le territoire sait ne pas pouvoir compter économiquement sur la colonisation agricole, qui s'est révélée à terme un fiasco²⁶.

A cette époque, la question du financement de l'aménagement et de l'équipement de Nouméa avait déjà commencé à préoccuper le gouvernement. Jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, les dépenses liées à la construction et à l'aménagement de la ville, considérées comme découlant de l'expansion coloniale, incombaient naturellement au ministère des Colonies. Mais ce dernier n'a plus de raison d'être seul à financer les travaux d'une ville dans laquelle vivent un certain nombre de civils "imposables".

A partir des années vingt, et à l'instigation du ministère de l'Intérieur et de celui des Colonies, différentes commissions²⁷ se réunissent pour réfléchir aux moyens d'organiser la collecte de plus-values immobilières, la mise en place de taxes urbaines spéciales et de taxes d'urbanisation aux colonies : leurs produits seraient affectés exclusivement aux projets locaux d'aménagement et d'extension urbaines. Ces projets, qui n'ont pas le temps de voir le jour, montrent pourtant déjà un regain d'intérêt porté à l'urbanisation.

²⁶ Merle 1993 (5).

²⁷ Les procès verbaux des réunions sont consultables aux archives d'Outre-Mer d'Aix-en-Provence.

4) L'urbanisation, une nouvelle voie pour les colonies

Une conférence sur l'urbanisme dans les colonies et les pays tropicaux a lieu en 1930. Elle est ouverte par le maréchal Lyautey en ces termes : *"la politique indigène est la condition première de notre vie coloniale, de notre progression, de la pacification, de l'adhésion des populations, de notre union de plus en plus étroite avec elles, de tout ce qui fait la grandeur et la noblesse de cette action coloniale constructive et non destructrice, ainsi que je l'ai si souvent proclamé. L'urbanisme, entendu dans son sens le plus large, est de la même famille que la politique indigène : il apporte l'aisance de la vie, le confort, le charme et la beauté"*²⁸.

Au début des années trente, le gouvernement de la métropole voit dans l'urbanisation un moyen autant de sortir l'économie nationale de la léthargie, que de relancer l'activité dans les colonies. Application du principe selon lequel "quand le bâtiment va, tout va", la construction et le développement de l'immobilier sont imaginés comme le nouveau moteur de l'économie. Dans la littérature concernant les colonies, on commence à voir apparaître les premiers travaux sur l'habitat, l'architecture et l'urbanisme, thèmes dont les expositions coloniales se font largement écho.

A cette époque on prend aussi conscience que l'aspect chaotique d'un grand nombre de villes coloniales, source potentielle de désordres, est dû à l'absence d'une réglementation sur les projets d'aménagement²⁹. La plupart de ces villes sont dépourvues de réglementation en matière de construction, leur cadastre n'est pas à jour et aucune échéance fixée pour leur aménagement n'est respectée.

Un problème conjoint est soulevé par ces premiers urbanistes. Il concerne l'adoption des réglementations

²⁸ Cité par Samat, 1980 (1), p.104.

²⁹ Rapport général présenté par G. Monsarrat (1932) (2), membre de la Commission Supérieure d'aménagement des villes.

métropolitaines par les diverses colonies, la difficulté étant d'appliquer un droit unique à des populations hétérogènes comme c'est toujours le cas. On craint alors, entre autres, que l'unification du droit provoque la disparition du caractère original des architectures et des arts locaux.

Le cas de la Nouvelle-Calédonie est certes particulier puisqu'à cette époque, il n'y a pratiquement aucun Mélanésien dans la ville. Comme certaines villes coloniales d'Asie ou d'Afrique, qui se développent en marge des villes autochtones préexistantes, Nouméa rassemble presque exclusivement une population blanche. Les Kanak se cantonnent aux réserves depuis le statut indigène de 1887 et les travailleurs non-occidentaux sous contrat, venus surtout du sud-est de l'Asie pour être recrutés dans les mines ou la fonderie, sont logés hors de Nouméa.

En réalité, ce n'est ni la taille de Nouméa - ni d'ailleurs celle de la plupart des autres villes coloniales françaises - qui justifie qu'elle fasse à ce moment-là l'objet d'attentions particulières, puisque sa population ne s'est pas accrue³⁰ depuis la fin du XIX^{ème} siècle. Conjointement, la ville, entre 1890 et la seconde guerre mondiale, ne s'est pas vraiment développée et n'a fait que se dégrader. C'est donc, d'une part, la nécessité d'une rénovation urbaine due à l'état de la ville, d'autre part, l'inquiétude liée à son devenir, qui expliquent cet intérêt. En effet, pour que Nouméa continue à être le bastion de la présence française dans le territoire, il faut renforcer son assise matérielle et symbolique. C'est pourquoi on assiste alors localement aux premiers efforts pour planifier et réglementer la croissance urbaine.

5) Les bouleversements de la guerre

Avec les accords de Munich et les premiers mouvements de l'armée allemande, des perturbations se font sentir dans le trafic maritime en direction des terres lointaines de l'Océanie. Les grandes compagnies de transport maritime diminuent la fréquence

³⁰ La ville comptait 8 100 habitants en 1887 et 8116 en 1936.

des longs trajets. Cette mesure se répercute aussitôt sur la marche des établissements d'Outre-Mer, qui n'ont plus à leur disposition de navires pour affréter leurs marchandises. L'inquiétude concerne l'économie locale³¹ totalement dépendante de ses relations avec l'extérieur, mais aussi les événements mondiaux. Les Calédoniens n'adoptent pas longtemps une attitude d'expectative devant les événements en Europe : ils se rallient massivement à la France libre³².

Hormis le Vanuatu, la Nouvelle-Calédonie représente la dernière terre avant le front japonais et sa position au large de l'Australie est stratégique. Des dizaines de milliers d'Américains y débarquent entre 1942 et 1945, transforment rapidement Nouméa en base militaire, et décuplent la population de la Grande-Terre. Les soldats américains du génie donnent un coup de neuf à la ville : ils rénovent l'équipement portuaire, aident à la mise en place d'un service de distribution d'eau, aménagent à la Tontouta une piste d'atterrissage. Les soldats installent leurs innombrables baraquements de tôle ondulée et une importante activité de services, de production et de loisirs se met en place dans leur sillage, conférant à Nouméa un nouveau dynamisme et relançant ainsi son attrait.

A la fin de la guerre, Nouméa retrouve son calme. Mais la ville et les mentalités sont très profondément transformées par cet épisode, qui banalisera par la suite des paysages urbains et un style de vie fortement imprégnés d'américanismes.

De plus, malgré le départ des Américains, la population est passée de 11 000 habitants avant la guerre, à 16 000 habitants. L'urgence d'un remaniement urbain se fait sentir. Quelques éléments de l'infrastructure américaine, malgré l'ordre de destruction de tout le matériel, sont restés en place, masquant la physionomie initiale des quartiers - ou du moins ce qu'il en restait.

³¹ Hubert, 1940 (1), évoque le commerce des établissements français d'Océanie.

³² Mourot, 1941 (1).

Le cas de la Nouvelle-Calédonie n'est pas unique, et de nombreux pays colonisés ont été engagés, de différentes manières, dans le conflit mondial qui a provoqué d'importants changements dans la physionomie des villes locales. Devant ces bouleversements rapides et considérables, l'École Coloniale de Paris organise une série de conférences sur l'urbanisme aux colonies³³.

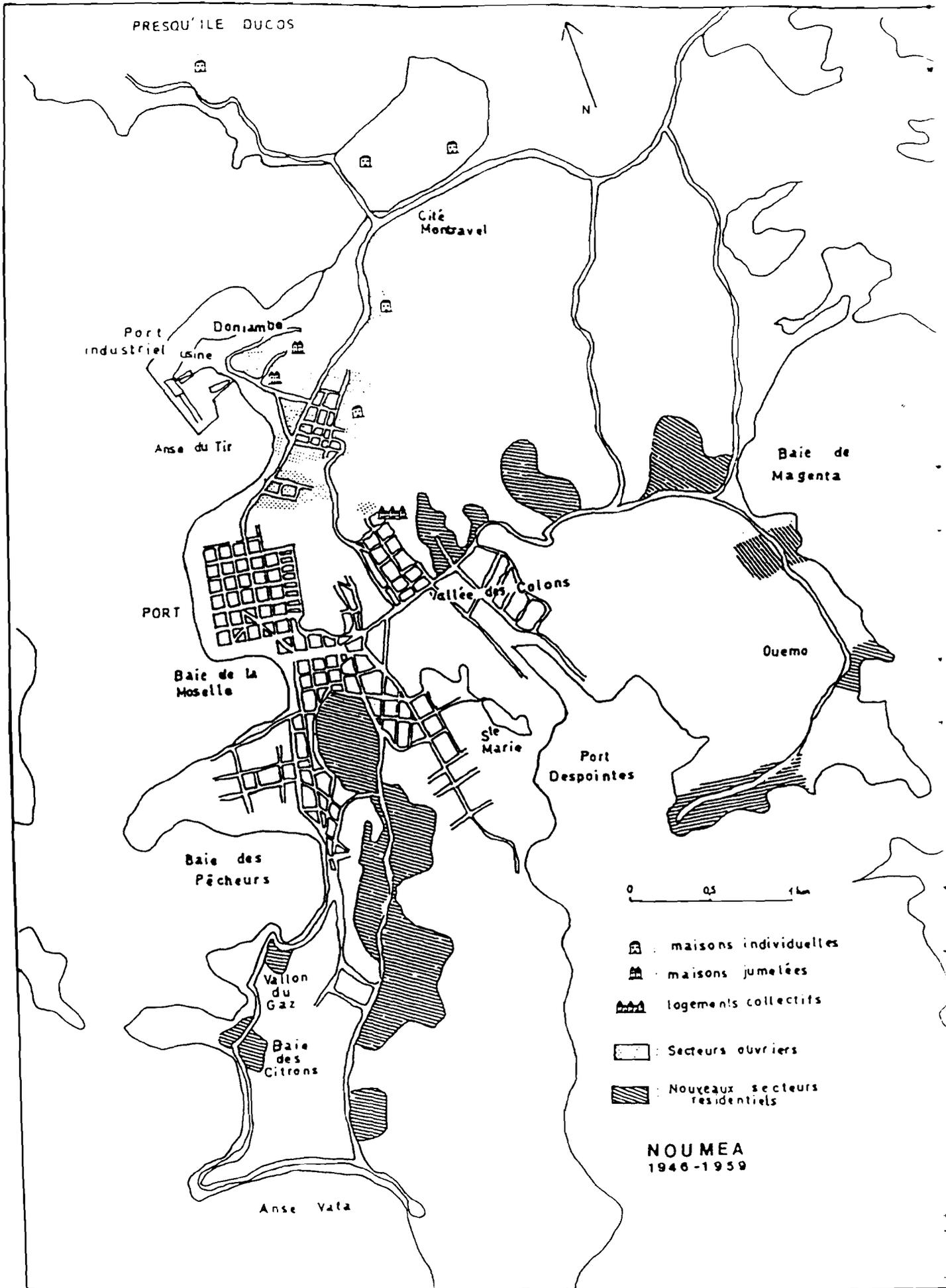
Par ailleurs, immédiatement après la guerre, d'importants changements géopolitiques ont lieu. On assiste alors à la dislocation progressive des grands empires coloniaux, et la France rassemble ses possessions d'Outre-Mer dans l'Union Française de 1946, qui sera elle-même démantelée par la suite. La Nouvelle-Calédonie, qui reste dans la mouvance de l'État français, reçoit en 1946 le statut de Territoire d'Outre-Mer. Le changement intéresse aussi les Kanak. Après la promulgation du code de l'indigénat, en 1887, écartant les Kanak de la capitale, une politique d'exclusion explicite avait officialisé, en 1898, l'interdiction pour eux de libre résidence en ville. Les Kanak ne réintègrent la capitale qu'en 1946, date à laquelle ils acquièrent la pleine citoyenneté française. La libre résidence et la libre circulation dans Nouméa sont désormais consentis à tous. Mais en 1949, un article³⁴, publié par la société des missions évangéliques de Paris, dénonce la situation sociale et morale des indigènes à Nouméa. Le premier signe d'un intérêt porté aux Kanak urbanisés signale ainsi les conditions déplorables de leur existence. Malgré tout, ils continuent de s'installer peu à peu en ville : ils étaient 869 en 1936 à Nouméa, ils sont 2 432 en 1956.

Nouméa après la guerre est marquée par le chaos laissé par les colons et les Américains installés à leur gré (carte 4). Les "quelques exemplaires restant des premières maisons" ne représentent qu'une part infime de la ville. Il faut donc réorganiser la ville, mais en se basant sur quoi ? Un article de la Société d'Études Historiques de la Nouvelle-Calédonie³⁵ vient alors restituer l'image passée du Nouméa des années 1890, c'est-à-dire celle de la ville juste après qu'elle ait connu ses grands travaux. Le

³³ Greber, 1943 (2).

³⁴ Feugnet, 1949 (1).

³⁵ Bordon, l'article est publié en 1951 puis réédité par la Commission de Pacifique Sud en 1976 (1).



NOUMEA
1946-1959

choix de cette image n'est pas un hasard. 1890 représente Nouméa à sa "belle époque", image reprise par les citoyens comme modèle pour la ville future.

On commence aussi à s'intéresser à l'urbanisation de Nouméa dans une perspective historico-géographique³⁶, et pas seulement nostalgique. Les contraintes qui pèsent sur le développement de la ville sont, pour la première fois, prises en considération, et les difficultés du site sont notamment évoquées : absence d'une source d'eau potable proche, nombreux marécages, et *"un terrain général accidenté qui ne favorise pas l'extension d'une agglomération urbaine"*.

Ces états des lieux, cette quête de références³⁷ annoncent en fait la mise en place du premier plan d'urbanisme directeur "moderne", technique et réaliste. 1952 marque en métropole la fin des restrictions, 1953, la fin du premier plan de modernisation et d'équipement de l'après-guerre. La France commence à pouvoir s'intéresser à ses territoires d'Outre-Mer. En 1953, deux projets de réaménagement de la ville sont présentés au Conseil Général et au comité d'urbanisme de la France d'Outre-Mer, mais tous deux sont refusés par l'une ou l'autre de ces instances.

Le premier projet est refusé parce qu'il agrandit trop sensiblement le périmètre de la ville, la densité de population urbaine finale obligeant le Conseil à doubler ses frais généraux. Dans la perspective de ce premier plan, la mairie de Nouméa aurait été amenée à solliciter de la métropole une augmentation de ses subventions, ce que le ministère de la France d'Outre-Mer n'était pas décidé à accepter.

Le deuxième projet, à l'inverse, suggère de ne pas modifier le périmètre de la ville mais de densifier le tissu urbain en créant des milliers de logements supplémentaires. Ce projet se révèle pourtant irréalisable car, pas plus que les utopies du siècle précédent, il ne s'adapte à la topographie particulière du site. Or il

³⁶ Bastian, 1951(1).

³⁷ Boilot, février 1953 (1), traitant du port et des travaux publics.

est impossible de bâtir sur tous les flancs de colline, trop pentus, ou dans le fond de certaines vallées, toujours marécageux : le site de Nouméa, dans les années cinquante, et étant donnés les moyens techniques et financiers disponibles, ne se prête pas de façon uniforme à l'urbanisation.

Le plan directeur³⁸ qui est élaboré par la suite, par comparaison avec ces deux projets avortés, est extrêmement pondéré. Son objectif principal, bien éloigné des ambitions initiales affichées par les deux précédents projets, est de corriger et modifier les aménagements existants, car les dernières extensions de la ville ont été *"malheureusement laissées sans contrôle, à l'initiative privée, et ont abouti à la création de misérables lotissements sans voirie, sans assainissement. [...] La Vallée des Colons, la partie sud du Faubourg Blanchot, les quartiers Trianon et David ont ainsi presque doublé la surface de l'agglomération et resteront, pour de nombreuses années, une charge considérable"*.

Le rapport de présentation de ce plan d'urbanisme insiste, à de nombreuses reprises, sur la question des limites administratives de Nouméa, ceci pour des raisons budgétaires. En effet, tout ce qui est compris dans le périmètre municipal doit être soumis à la réglementation sanitaire élaborée pour la ville, ce qui impose l'entretien ou la création des infrastructures et de la voirie. C'est une lourde charge pour la municipalité et elle serait encore accrue s'il lui revenait l'entretien ou l'amélioration des *"misérables lotissements"* pour le moment situés hors des limites administratives de Nouméa, et qui incombent encore à l'État. L'adoption, telle quelle, du plan d'urbanisme impliquerait l'extension de la ville à quelques faubourgs qui imposeront, comme on l'a vu, de lourdes dépenses à la municipalité.

Ce plan, finalement accepté par les autorités territoriales de la Nouvelle-Calédonie, a longtemps opposé le Conseil Général local à son concepteur, auquel il est reproché de n'être pas natif du

³⁸ Archives série Travaux Publics 2ème série, carton 175 : "rapport de présentation du plan directeur de la ville de Nouméa".

territoire et de ne pas posséder une connaissance suffisante des réalités locales³⁹. Mais il semble surtout que ce reproche masque des préoccupations financières, quant à elles cruciales. Le rapport entre l'étendue de la ville et la densité de population détermine le montant des dépenses requises, et il est donc important que ce rapport soit calculé de façon optimale. Ces questions sont au centre des débats qui entourent le plan.

Les problèmes financiers n'intéressent pas seulement la ville et les urbanistes. La reconstruction a coûté cher et malgré la reprise économique, la métropole est plus avare de ses fonds ; localement, un aménagement plus rationnel du territoire est nécessaire et les crédits font défaut. C'est pourquoi tout au long des années cinquante et au début de la décennie suivante, plusieurs écrits⁴⁰ s'intéressent aux finances de la Nouvelle-Calédonie, à l'économie du territoire et au commerce extérieur, oeuvrant à la recherche de solutions locales pour dégager des bénéfices destinés à l'aménagement.

L'intérêt de ce plan de 1953 est multiple. Pour la première fois dans l'histoire de Nouméa, un projet tient compte des réalisations existantes et des corrections à leur apporter, et surtout conçoit la ville de façon globale et non plus par secteur, au fur et à mesure que les problèmes se présentent. Ainsi évoque-t-on la notion "d'équilibre économique" : Nouméa ne pourra l'atteindre qu'une fois franchi le seuil des 50 000 habitants, ce qui suppose que la ville dépasse ses frontières. Ce plan montre qu'on est entré, comme en Europe mais avec un peu de retard, dans l'ère de la planification urbaine. A l'échelle très réduite du territoire, il faut toutefois reconnaître que cette tentative de planification reste encore révélatrice des rapports de pouvoir qui se mettent en place, dans le domaine des politiques urbaines, entre l'État métropolitain et le gouvernement local.

³⁹ Archives, fichier Travaux Publics, 2ème série, carton 235.

⁴⁰ 1952b (5) ; 1952a (5) ; Carbon, 1953 (5) ; Belshaw, 1955 (5) ; Loste 1956 (5) ; Pisier, 1957 (5) ; 1965 (5).

6) Une approche plus sociale de la ville dans les années soixante

Dans les années soixante, la grande majorité des pays colonisés recouvrent leur indépendance. Partout, les populations locales reprennent plus ou moins complètement en main leur pays mais en Nouvelle-Calédonie, aucune mutation de ce type ne s'est opérée.

Néanmoins, les préoccupations locales ont quitté le domaine des grandes opérations d'aménagement, inspirées de la reconstruction européenne et de l'exemple américain, pour prôner un développement plus critique et plus nuancé et s'intéresser au sort des différentes ethnies qui composent la population. Les Kanak à Nouméa commencent à former une part notable de la population urbaine, posant le problème de leur intégration à l'économie et à la vie publique. Ils sont 5 274 en 1963, pour 21 342 Européens et assimilés⁴¹.

Une fois admis en ville, ils y font l'objet d'autres discriminations. Une étude de l'évolution de la fonction publique entre 1948 et 1963⁴² montre que, dès le début de l'application de la loi-cadre, les autorités territoriales ont exigé le baccalauréat pour entrer dans la fonction publique. Des centaines de Mélanésiens titulaires du B.E.P.C. - jusque là suffisant - ne peuvent plus accéder aux postes que propose l'État, premier employeur du territoire ; d'où une discrimination de fait au sein de la fonction publique, où les seuls postes pourvus par les Mélanésiens sont ceux des échelons hiérarchiques les plus bas. Cet état de fait, qui tend à s'aggraver, est en contradiction avec la politique de promotion sociale des Mélanésiens alors affichée par le gouvernement. L'idée se renforce alors qu'*"aucune coexistence, aucune harmonie sociale ne saurait être fondée sur la base d'un déséquilibre entre la société noire et la société calédonienne"* ⁴³. Une autre communauté de

⁴¹ Mac Taggart, 1972 (1), tableau II.3, p. 300.

⁴² 1964 (5).

⁴³ id. p. 45.

Nouméa, les Javanais, font également l'objet d'une attention nouvelle⁴⁴.

La tendance, dans les années soixante ou soixante-dix, est ainsi à l'étude des phénomènes sociaux marquants du territoire et de sa capitale. On doit d'ailleurs certains des travaux les plus complets concernant Nouméa à un géographe australien, W.D. Mac Taggart. Entre 1964 et 1972, il soutient une thèse de doctorat⁴⁵ sur la géographie sociale de Nouméa et publie une demi-douzaine d'articles⁴⁶ sur la ville et ses populations dans des revues françaises et anglo-saxonnes. Mac Taggart est le premier à porter un regard scientifique sur la capitale calédonienne et peut être considéré comme l'initiateur des recherches urbaines sur Nouméa.

Ses approches et celles d'autres auteurs s'intéressant aux problèmes sociaux⁴⁷ de la ville s'inscrivent dans un courant plus général inspiré par un phénomène nouveau : la croissance pléthorique des villes du tiers-monde. Des études sont conduites ailleurs à cette époque en Océanie⁴⁸.

Si les villes du Pacifique Sud restent des villes petites, sans comparaison avec celles d'Afrique ou d'Asie, l'urbanisation, parce que massive, est un phénomène préoccupant à l'échelle des îles. Les taux de primatie sont supérieurs à 80%, voire à 90% dans de nombreux cas, mais les taux d'urbanisation sont très inégaux. Il revient à Mac Taggart d'avoir fait ressortir la spécificité du cas de Nouméa, due notamment à "l'autochtonisation" tardive, à la discrimination raciale et à l'hétérogénéité de la population.

⁴⁴ Dewey, 1964 (1).

⁴⁵ Mac Taggart, 1964 (1).

⁴⁶ Mac Taggart, 1966a, 1966b, 1966c et 1972 (1).

⁴⁷ A propos des activités de Nouméa dans les années 60, voir : Maniquant, 1960 (1), pour l'étude des fonctions urbaines ; Ménard, 1968 (5), pour le nickel et l'évolution sociale en Nouvelle-Calédonie. Il faut signaler également, thème récurrent tout au long de l'histoire des écrits concernant la ville, encore une description de l'infrastructure portuaire - Chaumont, 1969 (1) - ainsi que des activités de Nouméa.

⁴⁸ Bloomfield, 1967 (2) ; Walsh, 1964 (2).

Cette approche des phénomènes sociaux, exacerbée dans les années soixante puis soixante-dix, conduit tout naturellement à repenser les conditions d'existence des classes les moins favorisées de la société, d'autant plus qu'on commence à ce moment là à pouvoir observer les conséquences de l'application du plan directeur de 1953. Des bilans⁴⁹ des travaux accomplis dans la ville sont dressés par les ingénieurs et les chercheurs de la Commission du Pacifique Sud et par les centres de recherche métropolitains⁵⁰. Les problèmes de la petite ville de Nouméa, comptant 34 900 habitants en 1963, lui sont spécifiques, mais les solutions élaborées pour la France métropolitaine de l'époque filtrent comme toujours jusqu'à elle : c'est ainsi qu'on voit apparaître localement des rapports⁵¹ et des projets⁵² qui exposent les motivations et les conditions d'une politique d'aide au logement social, comparable à celle qui s'est développée en métropole dans les années cinquante.

Ce thème restera dominant dans les travaux littéraires consacrés à la ville de Nouméa jusque vers la fin des années soixante. Les projets d'architecture, ainsi que les constructions d'habitations collectives à la périphérie des grandes villes s'inspirent de l'exemple de la métropole. Les premières grandes tours H.L.M. s'élèvent en France et, peu de temps après, dans ses territoires d'Outre-Mer. Une série d'articles vient évoquer ces transformations et la naissance de nouvelles formes urbaines⁵³.

7) Le "boom" du nickel et la poussée de croissance de Nouméa

Le nouveau "boom" du nickel entre 1968 et 1972 relance l'économie du territoire et les projets de construction ambitieux

⁴⁹ Bouquet, 1967 (1).

⁵⁰ 1962 (4) sur l'urbanisme et l'habitat.

⁵¹ Courtier-Recou, 1962 (1).

⁵² Seddon, 1963(4) ; Zeldine, 1966 (1).

⁵³ Bruijn, 1963 (4) ; Felx, 1969 (4) ; Singh, 1970 (4) ; Mestre, 1970 (1) ; 1971a (1).

fleurissent dans la ville. Les indicateurs économiques sont au beau fixe⁵⁴ et il est recommandé d'investir : c'est l'embellie⁵⁵.

La Nouvelle-Calédonie peut considérer son passé de façon d'autant plus sereine dans cette phase d'euphorie, que son avenir semble assuré ; le territoire, confiant dans son développement et dans son identité futurs, se cherche alors des racines. L'histoire de la Nouvelle-Calédonie et de sa colonisation font l'objet de plusieurs ouvrages⁵⁶.

Par ailleurs, le boom du nickel fait affluer à Nouméa une population de plus en plus nombreuse, accélérant considérablement le rythme de croissance de la ville. Un nouveau plan d'urbanisme directeur⁵⁷ est proposé en 1970 pour essayer de répondre aux besoins de la population en croissance constante et soutenue⁵⁸ : Nouméa compte, en 1976, 56 000 habitants, et 71 000 si l'on y inclut la population de ses banlieues

Dans ce plan d'urbanisme, les fonctions urbaines font l'objet d'un long développement où il est question de l'industrie, du port, du centre, du tourisme, et des transports. Il procède par une démarche fonctionnaliste, laquelle représente, dans les années 70, l'approche urbaine par excellence permettant de comprendre la ville. Les oeuvres architecturales, théoriques, les manuels universitaires d'urbanisme ne conçoivent alors la ville qu'à travers des formes inévitablement associées à des fonctions. Fait nouveau dans l'histoire de l'aménagement local, le plan cesse d'être une simple étude d'ingénierie pour intégrer les résultats des recherches scientifiques qui lui sont contemporains.

L'immigration à Nouméa étant plus importante que jamais du fait de la reprise économique, les options antérieures, privilégiant

⁵⁴ Faure, 1976 (1) ; 1976a (1) ; 1974 (1).

⁵⁵ Roux, 1975 (5).

⁵⁶ Brou, 1975 (5) et 1981 (1) ; Gasher, 1975 (5).

⁵⁷ 1970 (1).

⁵⁸ La Société Centrale pour l'Équipement du Territoire en Coopération (SCET-COOP) fournit la même année quatre études de projets auxquelles sont joints des plans, pour l'aménagement du quartier de la baie Tina, du port, de la baie de la Moselle et de l'Anse Vata. cf. 1971b, 1971c et 1971d et 1971e (1).

l'habitat social inspiré de la métropole, subsistent toujours : les nouveaux venus sont pour beaucoup des travailleurs non-qualifiés⁵⁹. Ce projet, enfin, contrairement à celui de 1953, voit plus loin que la simple rectification des erreurs passées et va jusqu'à planifier la croissance future de la ville à assez long terme. Ce plan directeur, élaboré dans les années soixante-dix, organise ainsi une croissance qui devrait se poursuivre jusqu'en 1985, et le rapport évoque les possibilités d'urbanisation futures.

Un avenir grandiose est alors prédit à la ville. On se penche sur son histoire⁶⁰, on prévoit de lui améliorer ses infrastructures⁶¹, on s'émerveille de ses "métamorphoses"⁶². Le plan d'urbanisme envisage des extensions grandioses à la ville : création d'un nouveau port plus éloigné du centre, rénovation du vieux port "*comme un boulevard largement traité dans l'esprit de la Promenade des Anglais à Nice*", aménagement d'une riviera "*dans l'esprit de la «croisette» à Cannes*". Sur le plan industriel, on prévoit l'installation d'une cimenterie et d'une raffinerie de pétrole. C'est à cette date que remonte la prise en compte de l'agglomération de Nouméa dans son ensemble et non plus du seul centre, doté de ses quartiers satellites proches. Le "Grand Nouméa" prend forme.

Mais la crise du milieu des années soixante-dix réduit à néant une partie de ces objectifs. Le plan d'urbanisme de 1970 prévoyait que Nouméa franchirait le seuil des 100 000 habitants en 1985 ; ce chiffre est à peine atteint aujourd'hui pour Nouméa et sa banlieue (cartes 5 et 6).

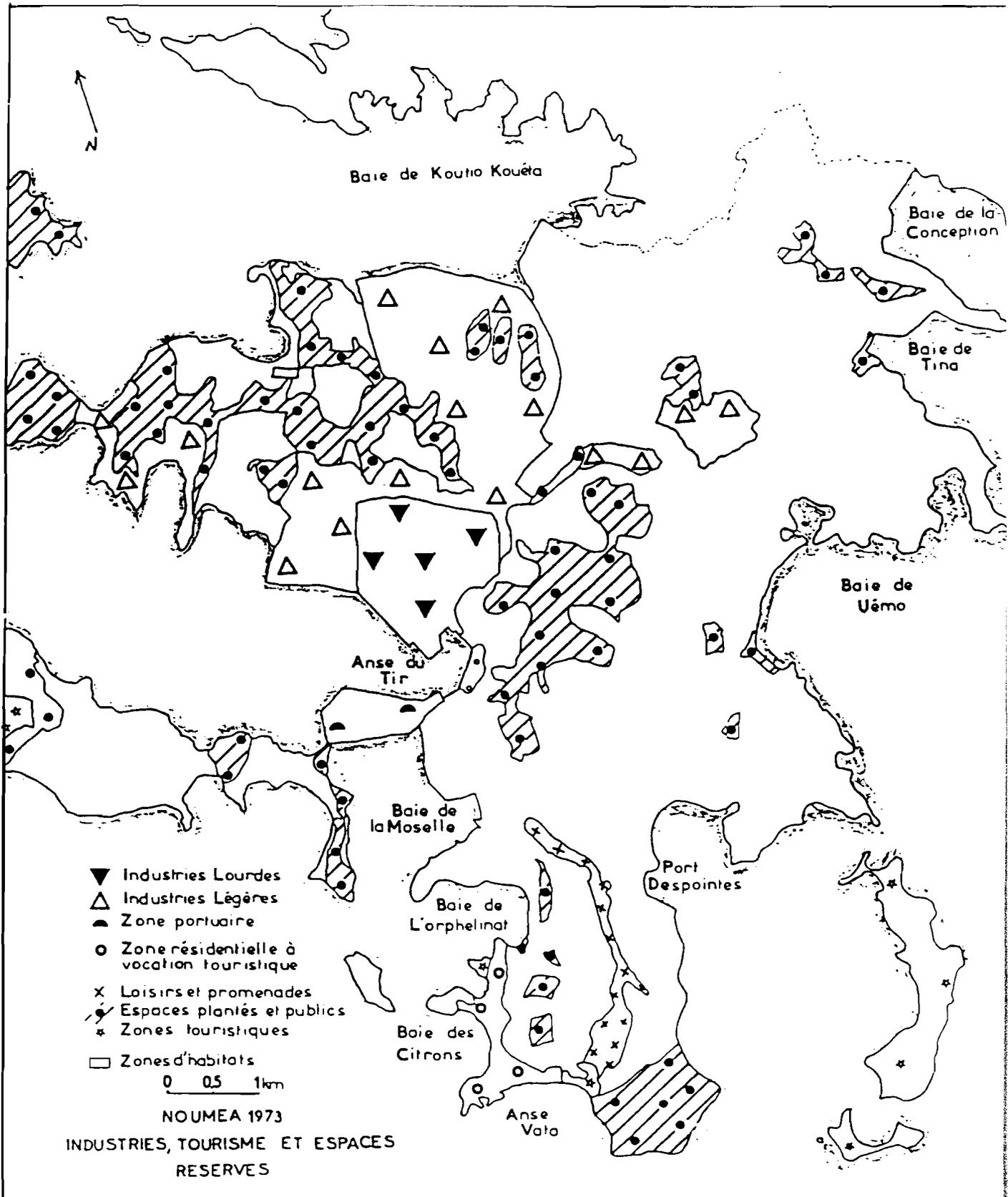
⁵⁹ Voir l'article de Fages, 1972 (5), sur la communauté tahitienne de Nouméa ; celui de Brou, 1977 (5), sur les Javanais en Nouvelle-Calédonie et enfin l'article de Vanmai, 1980 (5), concernant les Tonkinois du territoire.

⁶⁰ Chevalier, 1981 (1) ; Brou, 1981 (1), 1977, 1979 et 1980 (5).

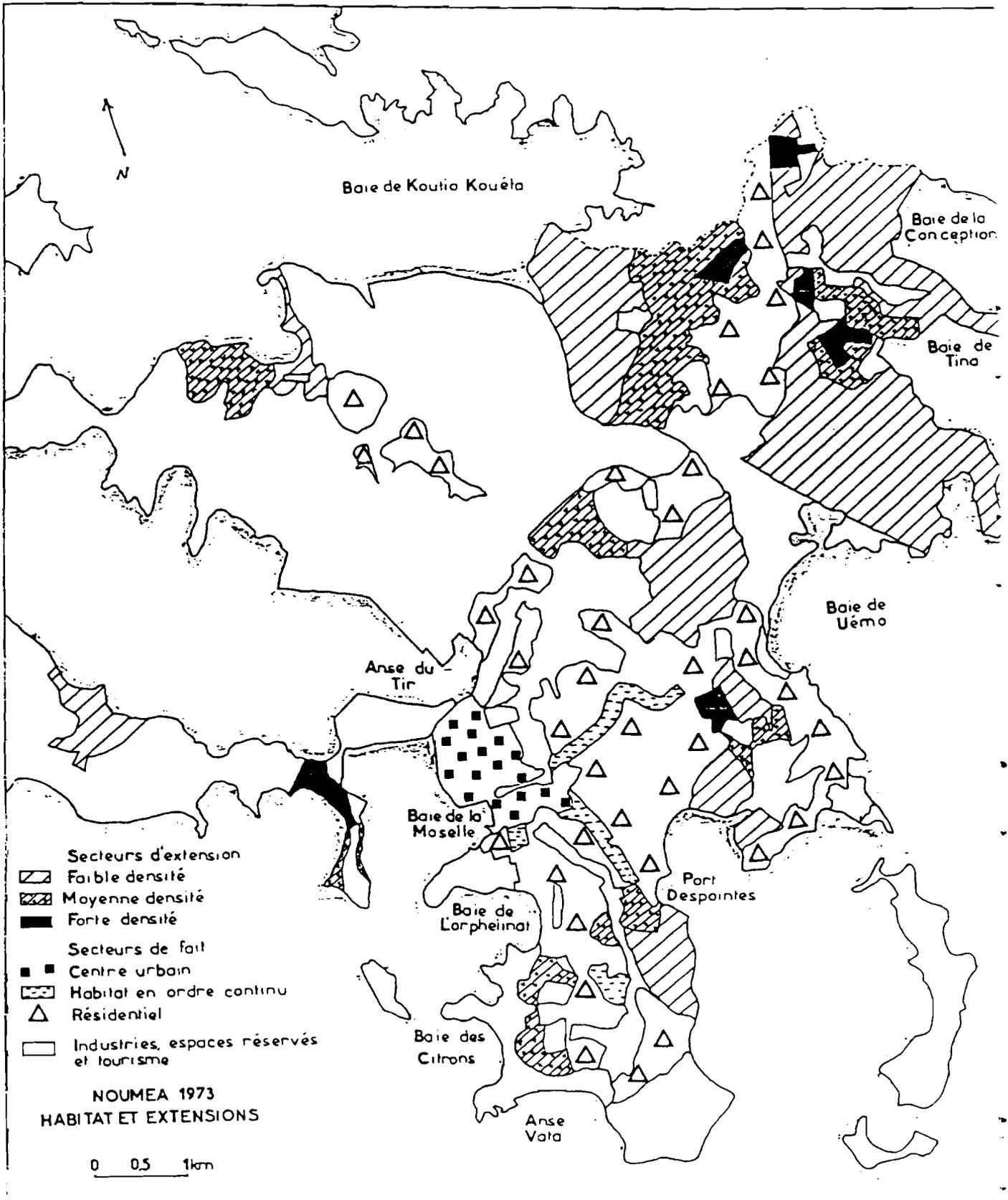
⁶¹ Voir les propositions de Flatot et Richard, 1977 (4), sur l'alimentation en eau potable des villes du Pacifique Sud ; et 1976b (1) sur le plan de transport de Nouméa.

⁶² Briault, 1977 (1).

Carte 5



Carte 6



8) Les années quatre-vingt : sociologie et anthropologie de la ville

Après avoir intéressé les historiens et les géographes, les anthropologues et les sociologues se penchent enfin sur Nouméa et plus précisément sur les Kanak urbanisés. L'installation récente des Kanak dans la ville et les conditions particulières de leur existence dans cet ensemble, où, pendant longtemps, ils sont restés très minoritaires, explique que les chercheurs s'intéressent tard à leur présence.

Les Kanak se sont installés progressivement en ville jusque vers la fin des années 60 - en 1963, ils représentent 7% de la population totale de la ville - puis ils se sont faits plus nombreux lors de la reprise de l'activité minière autour de 1970. En 1969, ils représentent 13% de la population urbaine, et en 1974, vers la fin du "boom", 19%.

Les premiers travaux notables traitant des Kanak à Nouméa sont en fait menés non par un sociologue, mais par le géographe J.P. Doumenge⁶³ qui, jouant sur les couples d'opposition campagne=tradition / ville=modernité, et prônant un idéal progressiste qui se matérialiserait par la migration vers la ville, fait l'apologie de la modernité urbaine. Doumenge explique par ce phénomène l'urbanisation importante des Kanak que révèlent les recensements et nomme "détribalisation" le processus qui l'accompagne. Cette approche pour saisir à la source les causes de la migration kanak vers la ville a été vigoureusement critiquée par tous les autres chercheurs travaillant sur les mêmes questions.

En effet, selon Doumenge, l'intégration des Kanak à la ville entraînerait leur adhésion automatique aux modèles socioculturels proposés par les Européens, dont Nouméa reste le fief. Cette adhésion provoquerait finalement la perte de l'identité propre des Kanak. Wacquant⁶⁴ dénonce ainsi cette lecture *"techniciste et*

⁶³ Doumenge, 1982 (5) et 1977 (5).

⁶⁴ Wacquant, 1988 (5), p.79.

psychologue du changement social" qui "permet au géographe de dissoudre le conflit colonial".

Car pour Wacquant et Kohler⁶⁵ à l'inverse, la question coloniale est au coeur du débat, et elle seule permet de se livrer à une sociologie des populations du territoire. Ils appréhendent donc le phénomène de l'urbanisation à travers le rapport de force entre la société blanche coloniale et la communauté mélanésienne colonisée. La problématique de ces chercheurs tourne autour de la salarisation et de la scolarisation en milieu urbain, thèmes faisant l'objet d'une approche quantitative commentée. La communauté mélanésienne est perçue comme un "*sous-système dans la formation coloniale calédonienne*", où elle est soumise à une logique globale dans laquelle les problèmes liés à la différence de race rejoignent ceux liés à la situation sociale.

Ces deux sociologues considèrent que Nouméa, espace privilégié de l'économie capitaliste, doit se prémunir d'une urbanisation trop importante des Kanak qui risquerait de rompre l'équilibre fragile du système colonial. La salarisation croissante entraînerait la prolétarianisation de la société kanak, qui en était jusqu'ici préservée grâce à l'importance de son économie domestique. Elle n'échapperait plus à l'émergence d'une division en classes sociales, qui déstructurerait peu à peu la communauté.

Quant aux anthropologues, ils abordent surtout le problème urbain comme une extension des phénomènes propres à la société kanak, la spécificité de la ville n'ayant que peu d'impact. Pour Bensa, l'urbanisation des kanak ressort d'une dynamique globale du groupe et la salarisation et la scolarisation sont gérées par les Kanak. Leur identité en perpétuel mouvement, en restructuration permanente, leur permet d'intégrer les transformations impliquées par ce nouveau mode de vie sans déstabilisation ou déstructuration majeure. L'ensemble des positions et stratégies identitaires à l'oeuvre en milieu urbain serait donc directement issu des

⁶⁵ Kohler et Wacquant, 1985 (5). Voir aussi sur la question scolaire un article de Kohler et Pillon, 1982 (5).

fondements de la société kanak, tels qu'ils se réalisent dans un cadre rural⁶⁶.

Dans la deuxième moitié de la décennie, les "événements" qui marquent l'histoire de la Nouvelle-Calédonie sont à l'origine d'un très grand nombre de publications. La plupart ne concernent pas directement Nouméa, mais plutôt la situation politique générale du territoire et éventuellement ses répercussions sur la ville. Le climat politique se fait de plus en plus tendu, allant vers la "crise calédonienne". Les regards se portent alors sur les Kanak, nous l'avons vu, mais aussi de plus en plus sur les Caldoches⁶⁷. La Documentation Française édite en 1985 toute une brochure⁶⁸ consacrée à l'histoire politique de la Nouvelle-Calédonie et au rôle de Nouméa comme siège du gouvernement français dans le territoire. La question du devenir de la "ville blanche"⁶⁹ commence à se poser.

9) Aujourd'hui : la prise en compte des modes de vie urbains

Deux thèses de doctorat, actuellement en cours, se penchent, incidemment ou non, sur le problème des Kanak dans la ville. Le sens de la mobilité dans le système social kanak et les migrations - notamment vers Nouméa - font actuellement l'objet d'une recherche conduite par Naepels⁷⁰. L'identité familiale kanak se définit par rapport à un itinéraire où le réseau d'alliance se noue à chaque étape du déplacement. Nouméa, dès lors, s'intègre dans les circuits de mobilité traditionnels et les réseaux tissés par la migration kanak transcendent le clivage urbain/rural. Loin d'être une déstructuration, la migration est donc, dans le pire des cas, une parenthèse dans le trajet social traditionnel. Ce phénomène

⁶⁶ Bensa, 1985 (5).

⁶⁷ Saussol, 1985 (5).

⁶⁸ 1985 (5). Voir aussi 1988 (5) et la thèse de Coquilhat, 1984 (5), sur la presse en Nouvelle-Calédonie au XIX^{ème} siècle.

⁶⁹ Filloux, 1985 (1).

⁷⁰ Sujet développé le 26 mars 1993, lors d'une séance d'un séminaire sur "La formation à la recherche dans l'aire océanienne" organisé à l'EHESS.

explique que les Kanak ne se regroupent pas à l'intérieur de la capitale.

Simultanément, Hamelin⁷¹ s'interroge sur l'existence d'une façon proprement kanak de vivre la ville, ou de vivre en ville, et sur l'impact des relations sociales traditionnelles sur le mode de vie urbain⁷². La recherche porte une attention particulière aux jeunes kanak de la deuxième génération d'émigrés, habitants des quartiers à forte concentration de population mélanésienne.

On pourrait éventuellement associer cette étude aux nombreuses recherches et actions actuelles qui tournent autour de l'intégration des deuxièmes générations d'immigrés en France et auxquelles on associe fréquemment les problèmes explosifs que connaissent les banlieues à forte concentration d'immigrés. Dans cette perspective, qui peut être discutée, l'exemple calédonien offrirait une image inversée, les populations "immigrées" détenant, en l'occurrence, la mainmise politique et économique sur le territoire...

Ce récapitulatif des recherches et des travaux menés sur Nouméa ou sur l'urbanisation en Nouvelle-Calédonie⁷³ démontre combien, finalement, Nouméa a toujours été perméable - avec plus ou moins de retard - à l'influence des grands courants d'idées et d'actions qui marquent la métropole, voire le monde. Depuis les anciens travaux des utopistes jusqu'aux analyses anthropologiques et sociologiques les plus récentes, les préoccupations concernant la ville et les ambitions affichées pour celle-ci se font souvent l'écho - certes atténué - de celles qui agitent l'Europe pourtant lointaine.

⁷¹ Son sujet a été présenté au cours de la séance citée ci-dessus. Voir aussi le projet de thèse développé dans son mémoire de D.E.A. ; Hamelin, 1992 (1).

⁷² L'urbanisation et le changement social qui en découle font aussi l'objet d'un rapport d'enquête dans lequel est évoquée la situation sociale et sanitaire de Nouméa ; Faurie, 1990 (1).

⁷³ Il va de soi que la liste d'ouvrages mentionnés dans ce récapitulatif n'est pas exhaustive, d'autres travaux n'étant disponibles que localement et certains autres ayant très probablement échappé à cette première investigation.

De même, si les études qui ont pour objet les Kanak ont dépassé le stade de l'analyse folklorique ou fantaisiste pour se pencher sur les fondements d'une organisation sociale et sur des représentations culturelles, c'est que ces thèmes, sur place comme en Europe, répondent actuellement à un impératif de plus en plus vital : assurer les conditions d'une cohabitation rendue de plus en plus difficile par l'accroissement des inégalités et/ou la prise de conscience de ces inégalités. La cohabitation, pour être viable, doit logiquement passer par la réduction ou la suppression des inégalités de tout ordre. L'une d'entre elles - et non la moindre puisqu'elle s'exerce au quotidien - concerne la qualité très différente de vie pour les différents groupes qui composent la populations urbaine.

Cette qualité du cadre de vie, qui est l'un des éléments fondamentaux de l'environnement urbain, est le point de départ d'une approche posée en terme d'écologie urbaine, c'est-à-dire qui s'intéresse aux relations que l'homme entretient avec la ville. Une fois posée en ces termes, cette approche, bien que partant du cadre le plus concret de la vie quotidienne, est loin d'être dénuée de toute dimension sociale ou culturelle grâce aux faits qu'elle permet d'établir.

II/ LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ÉCOLOGIE URBAINE

Pendant longtemps, les approches théoriques de l'écologie urbaine ont évolué de façon indépendante des grands courants de l'urbanisme et de l'architecture, en prise directe sur l'aménagement des villes. Une récapitulation rapide de ces courants n'est pas inutile. Ils rendent compte des changements importants qui sont apparus à la fois dans la perception des villes et dans les tâches assignées à l'urbanisme.

1) La place de l'écologie urbaine dans l'urbanisme du XXème siècle

L'urbanisme du début du XXème siècle¹ est marqué par deux idéologies principales. La première est le courant humaniste ou culturaliste² qui, en réaction à la désagrégation de la ville classique au XIXème siècle, à la priorité donnée aux problèmes techniques et au triomphe du machinisme, recherche dans le passé une nouvelle inspiration et prône la modération face à la montée de l'urbanisme fonctionnel et au développement des mégapoles. Ce courant, qui milite pour le respect des villes anciennes et l'absence de rupture avec les villes nouvelles, sera aussi à l'origine des fameuses cités-jardins anglo-saxonnes, visant à fusionner ville et campagne.

Le courant dit naturaliste, surtout limité aux États-Unis, se situe plus ou moins dans la mouvance de ce mouvement³. Visant à contrecarrer la misère urbaine de la société industrielle, il est inspiré par le respect de la nature, de l'individu et de son espace. Ce courant urbanistique propose la mise en place de villes dépourvues de centre, à l'habitat individuel, aux densités faibles et au réseau de communications étendu. Ce modèle, peu invoqué lorsqu'il s'agit d'analyser l'urbanisme européen, ne peut cependant être négligé dans la perspective d'une vision internationale.

¹ Choay, 1965 (3); Ragon, 1986 (3).

² Ce courant a notamment été développé par Howard, promoteur des cités-jardins en Angleterre. Rossi, 1990 (3), en retrace l'évolution.

³ L'architecte américain Franck Lloyd Wright est l'initiateur de ce courant.

La seconde idéologie, dite progressiste, éclipse rapidement la première en prônant, dès les années trente et la formulation de la charte d'Athènes⁴, une révolution architecturale et urbanistique totale : utilisation de matériaux nouveaux, rationalisation des constructions et des formes. Le bâtiment et la ville s'émancipent de leur cadre topographique et se font fonctionnels pour satisfaire aux besoins standardisés de l'homme nouveau du XXème siècle. Cet urbanisme rationaliste, scientifique et résolument "moderne", présente en outre l'avantage appréciable de coûts très limités. C'est sans doute ce facteur qui explique de la façon la plus décisive qu'il se soit traduit pendant si longtemps par la prolifération des immeubles-barres, des immeubles-tours, des Z.U.P., des cités dortoirs, par le développement de la ségrégation sociale et par le déracinement citadin.

Depuis les années cinquante et soixante, on assiste un peu partout à une remise en cause de cette idéologie moderne. Le constat d'échec qu'on dresse à son sujet amène à repenser les modalités de l'action sur la ville, qui ne peut plus être confiée uniquement aux promoteurs et aux concepteurs.

L'urbanisme moderne, autrefois champ d'action privilégié - voire exclusif - des architectes et des ingénieurs, devient le domaine de bien d'autres acteurs et il ne s'agit plus de créer sur une grande échelle les "cités-idéales" de l'homme nouveau ; le soin de les imaginer est désormais laissé à l'architecture, qu'agitent de très nombreux courants. Il n'y a pas lieu de les citer ici : l'urbanisme s'est plus ou moins séparé de l'architecture et s'attaque à d'autres problèmes.

Les orientations actuelles en matière d'urbanisme proprement dit - notamment en France depuis le VIIème plan de 1975 - visent à satisfaire les aspirations essentielles des citoyens à une meilleure qualité de la vie. Dans ce sens, on relève depuis quelques années une connexion plus nette des recherches sur la ville et de l'aménagement urbain, même si cette connexion n'est pas toujours évidente ni opérationnelle, et si l'écologie urbaine

⁴ Le Corbusier est son signataire le plus célèbre.

n'est pas encore en France une discipline reconnue et autonome. Néanmoins, l'écologie de la ville s'est institutionnalisée et a accédé au rang des préoccupations des urbanistes et des aménageurs. *"Cette orientation plus écologique des pratiques, des actions architecturales ou urbanistiques, est rendue nécessaire pour redresser les abus de ces dernières décennies"*⁵.

Si les aménageurs vont vers l'écologie, l'écologie urbaine va aussi vers l'aménagement : *"Au-delà de sa capacité à contribuer à la connaissance scientifique, l'obligation, pour l'écologie urbaine, de déboucher sur l'opérationnel, relève d'une évidence. Le développement, l'encouragement de l'écologie urbaine n'est pas un acte gratuit. ; il procède [...] d'un constat de carence de l'aménagement du cadre de vie, de l'urbanisme contemporain, et de l'architecture"*⁶.

2) Les courants de l'écologie urbaine

La ville est caractérisée par une forte concentration de population et par une grande intensité de l'activité humaine. Son cadre, son architecture, son organisation témoignent de façon évidente d'un environnement entièrement produit par l'homme. Néanmoins on peut le traiter, comme tout autre environnement, par une approche écologique, c'est-à-dire une approche qui prenne en compte les relations de l'homme avec le milieu dans lequel il vit.

La compréhension des phénomènes spécifiques à l'environnement artificiel des villes suppose l'ouverture réciproque de l'écologie et des sciences humaines. Pour cela, l'écologie urbaine a souvent procédé par **analogie** avec d'autres objets d'étude ou d'observation. Au fil de l'histoire de ce champ de recherche, ou de ce savoir⁷, l'écologie urbaine, surtout dans ses débuts, a ainsi

⁵ Garnier et Mirénowicz, 1984 (3).

⁶ id., p. 14.

⁷ Garnier et Mirénowicz, 1984 (3), p. 16, expliquent que l'écologie urbaine peut et doit devenir, sinon une "science", du moins ce que Foucault appelle un "savoir scientifique" qui articule, en fonction d'une pratique, des éléments de connaissance produits par diverses catégories de sciences ou de disciplines.

puisé une grande partie de son inspiration dans divers domaines tels que l'écologie végétale, la zoologie et l'éthologie, et différentes branches de la médecine comme la physiologie ou la pathologie lui ont fourni bon nombre de ses métaphores. On peut encore lire dans un ouvrage récent qu'*"une ville est un corps social. Comme tout organisme vivant, elle doit être alimentée, elle doit évacuer les déchets de ses activités. Plus elle est grande, plus deviennent problématiques les solutions d'approvisionnement et d'évacuation"* ⁸.

En tout cas, c'est au départ d'une analogie qu'est né le concept d'écologie urbaine qui ne cessera de s'affiner et de se complexifier jusqu'à aujourd'hui. Ce récapitulatif de son évolution et des débats auxquels il donne lieu permettra de mieux situer notre propre projet de recherche.

a- l'École de Chicago

On peut tout d'abord assimiler la ville à un organisme social. A partir de ce postulat de départ, il est possible d'analyser ses composantes et sa croissance en utilisant les méthodes et les théories d'une science qui s'intéresse à d'autres types d'organismes, comme par exemple l'écologie végétale. Telle est la démarche entreprise par les journalistes et les sociologues de l'École de Chicago qui, pour la première fois en 1925, emploient le terme "*d'écologie urbaine*" ⁹.

Leur approche est novatrice et extrêmement fructueuse : la ville est dès lors perçue comme une forme originale et instable de liaison entre la société et l'espace. L'un des apports les plus significatifs de cette école est représenté par la mise au point de nouvelles méthodes, les monographies, où sont mis en évidence les mécanismes sociaux, les processus de ségrégation urbaine et les modes d'appropriation des espaces. L'École de Chicago "invente" l'enquête urbaine, le récit autobiographique, les typologies de

⁸ Bataillon et Panabière, 1988 (4), à propos de la ville de Mexico, p. 96.

⁹ On se reportera sur ce thème à Grafmeyer et Joseph, 1979 (3).

quartiers et jette ainsi les bases encore actuelles de la recherche empirique.

L'enthousiasme pour les travaux de l'École de Chicago durera toute une décennie, mais ce qui faisait l'originalité de cette approche - mises à part les méthodes - provoque aussi, par ses excès, sa faillite. Ses limites se font rapidement sentir. Les emprunts à l'écologie végétale, trop systématiques, conduisent à des aberrations, telle l'hypothèse qui avance que puisque les mécanismes sociaux façonnent l'espace, ils peuvent à leur tour être remodelés par une action sur l'espace. Outre le déterminisme, d'autres critiques sont faites à cette école. Elles portent sur l'importance excessive accordée aux phénomènes de concurrence - comme dans les formations végétales - et, surtout, les marxistes lui reprochent *"d'appréhender en termes de "culture urbaine" des faits d'évolution sociale relevant plus fondamentalement de la logique de fonctionnement des sociétés industrielles capitalistes"* 10.

L'écologie urbaine connaît une période de stagnation jusqu'aux années cinquante, période durant laquelle elle survit surtout dans les méthodes développées par les sociologues de l'École de Chicago et récupérées dans d'autres champs.

b- l'écologie des systèmes urbains

C'est en 1950 que l'écologie urbaine connaît son deuxième souffle et commence à intégrer les apports récents de la théorie des systèmes. Le principe, appliqué à la ville, peut être exposé en quelques lignes. *"Il faut s'attendre à trouver dans la ville d'innombrables phénomènes et d'innombrables facteurs de variation et de contrôle [...] Si l'on organise tous ces éléments, si l'on établit des relations entre ces variables, alors on construit un système qui peut servir de modèle pour l'exploration de la ville"* 11.

10 Imbert, 1984 (3), p. 51.

11 Legay, 1984 (3), p. 37.

A l'origine de cette approche, on trouve au départ bon nombre d'écologistes, qui élargissent leur champ d'observation au domaine urbain. Leur postulat de base est que la ville, mieux qu'un système, est un **écosystème**. Cette double référence à l'écologie et aux systèmes caractérise désormais tous les courants de l'écologie urbaine, qui se mettent durablement en place dans les années soixante, lorsqu'apparaît cette notion d'"écosystème urbain".

Mais la conception de ces écologistes de la ville est encore incomplète. Ils partent de l'idée que *"l'écosystème urbain est une interpénétration d'éléments naturels et d'éléments artificiels, associés par des interactions profondes que l'on peut mesurer"* ¹². Les modèles qu'ils proposent tiennent donc essentiellement compte des flux divers, quantifiables et abondamment quantifiés, qui caractérisent le fonctionnement de la ville. En revanche, leur démarche ne tient pas compte des spécificités du système social. Seule la dimension physique de l'écosystème est donc considérée dans ces approches.

c- approches intégrées des écosystèmes urbains

Cette écologie urbaine quantitative trouvera par la suite son aboutissement grâce à un saut épistémologique : la prise en compte de l'homme dans les écosystèmes urbains. La notion d'**environnement urbain** trouve dès lors sa raison d'être et son sens. *"L'environnement lui-même est toujours davantage la création de l'homme, mais à son tour, il réagit sur l'individu humain et l'affecte d'innombrables façons. L'homme n'est pas seulement, comme l'animal, un élément d'un système écologique, il modifie ce système, en crée de vastes secteurs et, par contrecoup, est à son tour modifié par lui. Dans l'écologie de l'homme, l'individu humain isolé, les groupes humains, les créations de l'homme, leurs sous-produits et leurs déchets, deviennent des variables d'une importance capitale"* ¹³.

¹² Mirénowicz, 1984 (3), p.15.

¹³ Duhl, 1963 (3), pp. 61-62.

Cette nouvelle perspective ouvre la porte à un très important mouvement de recherche sur l'écologie des systèmes urbains, que cristallisera le programme MAB (Man and Biosphere) de l'UNESCO lancé dès 1971. Son objectif est d'étudier *"de quelle façon les conditions de société (l'organisation et la structure d'une société, ses industries, ses systèmes de transport, ses machines, son environnement construit) affectent à la fois l'environnement naturel (tous les composants vivants et non vivants des écosystèmes locaux et régionaux susceptibles d'être influencés par les composants artificiels - bâtiments, routes, véhicules - des systèmes humains) et la qualité de l'expérience humaine"*¹⁴.

Dans cette déclaration d'intention, l'environnement est d'ores et déjà envisagé sous deux aspects, qui renvoient respectivement à l'écologie du système urbain (l'environnement total) et à celle des populations (l'expérience humaine).

L'environnement total regroupe tous les aspects observables ou quantifiables du monde urbain : l'environnement naturel, les populations et leurs caractéristiques (démographie, travail, organisation sociale), les produits et les moyens de l'activité humaine, et même la culture (valeurs, technologie, lois, connaissances, ...). Ce type de modèle prend de surcroît en compte les dimensions spatiales et temporelles, les questions d'échelle, la dynamique des flux divers... Sa difficulté, évidemment, réside dans la mise au point de **méthodes intégrées** pour l'analyse de tous ces phénomènes et pour la mesure de leurs interactions. La construction de modèles rigoureux n'est possible que pour des sous-systèmes limités (bilan énergétique ou hydrique, flore, sols par exemple), pour lesquels un modèle mathématique peut être conçu. Ce n'est ainsi que dans quelques domaines restreints, très techniques, que l'écologie urbaine est complètement opérationnelle et qu'elle fournit aux services d'urbanisme un outil précieux pour traiter de problèmes ponctuels. Pour le reste, on peut s'interroger sur la capacité de cette approche à représenter dans toute leur richesse les données difficilement quantifiables de l'humain.

¹⁴ Boyden, cité par Mirénowicz, 1984 (3), p. 17.

La prise en compte de l'expérience humaine, l'accent mis sur les conditions de vie et de bien-être des citadins, représente probablement dans ce domaine, sinon une innovation, du moins un "progrès" aussi important que les performances informatiques et mathématiques mises en oeuvre pour la réalisation des modèles précédents.

C'est une voie de recherche à explorer et pour laquelle bien des pistes sont proposées. Comme le souligne Legay, *"l'autre point de vue possible est une **écologie des populations**, [...] c'est-à-dire que nous privilégions une seule population et ses interactions avec les autres composantes du système [...] ; nous aimerions centrer nos recherches sur l'homme, sur la population humaine urbaine. D'une part sur la biologie de cette population, sa structure, sa répartition, sa dynamique, son comportement ; d'autre part sur son environnement, ses composantes aussi bien physiques que culturelles, enfin sur les interactions éventuelles des différents phénomènes pris en compte. [...] En ville, l'important du point de vue que nous développons, est la satisfaction plus ou moins complète de besoins biologiques fondamentaux"*¹⁵. Plus précisément, on peut arguer que *"l'état de bien-être d'un individu dépend de la qualité de son environnement et de son comportement dans cet environnement"*¹⁶.

Ces deux approches, modélisation et écologie des populations, se présentent comme les alternatives actuelles en matière de recherche sur l'environnement urbain. *"Soit on privilégie une approche écologique holistique en considérant la ville comme un système biophysique et anthroposocial, à multiples niveaux d'organisation, largement imbriqués les uns dans les autres, et l'on court effectivement le risque de déboucher sur des modèles technocratiques et totalitaires ; soit on se contente d'approches sectorielles ou d'éclairages ponctuels"*, même s'ils ne rendent pas compte de toute la complexité du phénomène urbain. C'est dans cette dernière perspective, éloignée de toute tentative de modélisation, que nous aimerions situer notre recherche.

¹⁵ Legay, 1984 (3), p. 37-38.

¹⁶ Mirénowicz, 1984 (3), p. 17.

III/ SUJET DE THESE

Pratiques et représentations de l'environnement urbain :
approche historique d'un cas océanien, Nouméa

1) Les questions d'environnement urbain à Nouméa

La population de Nouméa a subi dans le temps de très importantes fluctuations. Depuis la création de la ville, des phases de très forte croissance de l'effectif de population - le taux d'accroissement moyen annuel étant parfois supérieur à 6% - ont succédé à des périodes de stagnation, voire de diminution du nombre d'habitants. Cette évolution démographique très irrégulière est liée à des facteurs qui sont en général étrangers au territoire lui-même. Des événements comme la décolonisation ont conduit en Nouvelle-Calédonie un nombre important d'immigrants quittant les anciens territoires français. Des hausses occasionnelles des cours mondiaux du nickel ont attiré sur place une population relativement nombreuse et d'origines très diverses, venue profiter des différentes opportunités offertes par les "booms" économiques locaux.

a- un site naturel difficile

L'évolution "en dents de scie" de la population a entraîné, dans ses phases d'accélération, une urbanisation très rapide qui s'est opérée dans un lieu présentant de lourdes contraintes naturelles. La presqu'île de Nouméa, zone de collines alternant avec des petites dépressions marécageuses, située en face de l'île Nou, fut choisie au départ exclusivement parce que la Grande Rade qui la bordait à l'ouest était propice aux activités portuaires. Elle a très rapidement présenté d'importants inconvénients lorsque la taille et les fonctions de la ville ont évolué : problèmes de drainage, reliefs, absence d'eau potable, insalubrité. Les problèmes liés au site sont perceptibles en filigrane tout au long de l'histoire de la ville et ils ont en grande partie conditionné sa croissance. Une fois débordé le premier noyau de Nouméa, le vieux centre urbain actuel, la ville s'est développée sur quelques aires favorisées en contournant les marais et les sommets venteux, aboutissant à une alternance de

zones occupées et de zones vides, inexploitable et insalubres, dont on trouve encore des reliques dans le tissu urbain. La première source d'eau potable étant à plusieurs kilomètres, la ville a longtemps souffert des problèmes d'approvisionnement en eau. Les pentes, en général assez fortes (30 à 35 %), ont restreint l'urbanisation et accru les coûts de la construction. De ce fait, le logement est onéreux, les densités de population sont faibles et la ville est très étendue, posant le problème annexe des voies de circulation et du transport. Enfin, les collines, qui peuvent atteindre une centaine de mètres de hauteur, suivent une orientation générale nord-sud, ce qui entrave les communications entre les rives de l'ouest et de l'est de la presqu'île.

Or, il semble que l'on n'ait jamais cherché à intégrer ou à adapter la ville à son site naturel. Les militaires qui ont fondé la ville avaient pourtant bien noté que le cadre physique ne se prêtait guère au développement d'une agglomération. Les civils qui se sont installés par la suite et qui ont contribué au développement de Nouméa n'ont jamais remis en cause l'emplacement de la ville. Un certain nombre de constructions ont même été bâties dans des zones inondables, interdisant par la suite tout remblaiement de celles-ci. Les dizaines de milliers de soldats américains débarqués en Nouvelle-Calédonie pendant la deuxième guerre mondiale n'avaient aucune raison de se pencher sur le problème du site ; ils se sont contentés de reproduire leur modèle exportable de baraques en tôle ondulée, qui semble avoir par la suite inspiré bien des constructions. Les aménageurs de l'après-guerre et des années soixante-dix, enfin, ont orienté leurs travaux vers un objectif qui a retenu leur attention davantage que les réalités du site : l'habitat social. C'est ainsi qu'on a pu voir des tours d'habitation se dresser à la périphérie de Nouméa bien que leur présence ne se justifiait aucunement par la pénurie d'espace. En conséquence, de nombreuses erreurs, voire aberrations du point de vue de l'urbanisme jalonnent l'histoire de la ville.

b- les carences de l'aménagement urbain

Les problèmes que connaît Nouméa ne sont donc pas exclusivement liés aux contraintes d'un site difficile. Héritage d'une croissance anarchique, ils dérivent aussi des options prises dans l'aménagement urbain, souvent mené dans l'urgence, et de l'absence, dans certains domaines, de toute régulation ou concertation. De plus, certains objectifs, certains "projets" pour la ville, poursuivis pendant une période, ont été abandonnés par la suite, du fait d'un contexte économique ou politique différent.

On relève en conséquence un certain retard des équipements et un certain nombre de nuisances qui viennent peser lourdement sur le cadre de vie urbain. Jusqu'à une date récente, aucune réglementation ne s'appliquait à la localisation des installations industrielles ; l'usine de transformation du minerai de nickel implantée aux portes de Nouméa pollue aussi bien l'eau que l'air. En 1953, la ville ne comptait encore que deux kilomètres d'égoûts, limités au centre ville. Dans les années quatre-vingts, soit plus d'un siècle après la mise à l'ordre du jour de la construction d'un tout-à-l'égoût (1868), toutes les zones de la ville n'étaient pas équipées et le système des tinettes était encore localement en vigueur. La mer et les plages sont souillées par le rejet des eaux usagées. Les lotissements privés ont été équipés au coup par coup, souvent sans souci de raccordement aux infrastructures urbaines d'ensemble (voiries indépendantes...). Les plans d'urbanisme ne pouvaient souvent qu'entériner des situations de fait.

Cette carence en matière d'aménagement urbain a pour écho, du moins jusqu'à une date récente, un certain nombre de négligences affectant directement le cadre de vie des citoyens. Ainsi, le plan directeur de 1970 n'impose toujours aucune contrainte architecturale aux futures constructions de Nouméa, à l'exception de celles qui s'érigeront dans une infime portion du vieux centre ; cette lacune a ouvert la voie aux aberrations architecturales et esthétiques qui détériorent l'image de la ville. Le port, situé en plein centre, a induit une importante dégradation de l'habitat à sa proximité. Dans les années cinquante, l'aéroport de

La Tontouta étant jugé trop éloigné (50 km environ), il fut décidé de construire à 5 km du centre un autre aérodrome (Magenta), aujourd'hui situé dans la ville elle-même, ce qui impose des risques inutiles et entrave le développement des quartiers limitrophes. Les faibles densités de population, dans cette ville très étendue, se prêtent mal à la mise en service de transports en commun ; les automobiles en revanche sont nombreuses et parviennent à occasionner des difficultés de circulation... Cette indifférence pour les questions d'environnement se retrouve jusque dans la littérature scientifique concernant Nouméa, déjà récapitulée dans la première partie de ce mémoire. On constate que les approches prenant en compte ce thème sont peu nombreuses et uniquement descriptives.

c- les risques actuels

Tous ces problèmes souvent anachroniques ou surmontés par des palliatifs risquent de se faire cruciaux pour le "Grand Nouméa" dont la formation était pourtant envisagée dès le plan directeur de 1970. L'agglomération, comptant aujourd'hui près d'une centaine de milliers d'habitants, a dépassé les frontières antérieures de la presqu'île pour englober les communes avoisinantes.

D'une part, les risques liés à la construction s'accroissent à mesure que des zones jusqu'alors marginales sont colonisées par les bâtiments : les nouveaux quartiers s'étendent sur les pentes raides des flancs de colline et sur les terrains peu stables du littoral ou conquis par remblaiement sur la mer. D'autre part, il est nécessaire de prévoir l'intégration de populations nouvelles dans la ville. Une proportion importante de ces nouveaux arrivants provient de zones rurales, posant le problème supplémentaire de leur adaptation à l'habitat urbain. Enfin, une cohabitation déjà difficile entre groupes ethniques et sociaux différents risque de se voir aggravée par la dégradation des conditions matérielles de la vie urbaine.

2) Une étude de l'environnement urbain à Nouméa

a- l'environnement, objet de l'étude

La notion d'environnement qui est à la base de notre projet, on peut s'en rendre compte à la lecture de la partie précédente, est particulièrement ambiguë. C'est pourquoi il est utile de lever dès à présent l'incertitude liée à deux conceptions possibles de l'environnement : celui de la ville (le cadre naturel dans lequel s'effectue sa croissance) et celui en ville (le cadre dans lequel évolue le citoyen). Même si l'un et l'autre sont liés, il est entendu, pour des raisons de compétences et de partage des tâches¹, que nous ne retiendrons ici que le second sens.

L'approche ne se focalisera donc pas sur les contraintes physiques du site, qui sont du ressort de spécialités telles que la géologie, l'hydrologie ou la géomorphologie. Dans ces domaines, des études ponctuelles existent déjà, menées par les bureaux d'étude, les entreprises de travaux publics ou les institutions gouvernementales concernées. Ces études, comme cherche à le démontrer la première partie de ce mémoire, sont surtout significatives de la prise en compte, à certains stades du développement de Nouméa, des blocages ou des besoins spécifiques de la ville et seront considérées comme les applications des politiques d'urbanisme.

L'étude de l'environnement totalement artificiel de la ville devient ici celle des relations entre l'homme et la ville et aussi celle des facteurs qui façonnent le cadre de vie des citoyens (architecture, nuisances diverses, morphologie de la ville). Dans cette perspective, l'espace apparaît comme une dimension fondamentale de l'environnement et on ne peut en faire abstraction. Il n'est pas possible, comme le souligne Imbert, de réduire *"la problématique du développement urbain à la logique sociale de production de l'espace aménagé. (...) Une des tâches qu'on devrait assigner à la sociologie urbaine (...) consisterait à identifier et à*

¹ Les conséquences de l'extension de la ville sur le milieu physique feront l'objet d'une étude parallèle de l'ORSTOM.

définir les formes et les qualités physiques (...) des dimensions spatiales qu'implique nécessairement toute pratique sociale" ².

b- objectifs et intérêts

Pour apprécier cet environnement urbain particulier, il s'avère nécessaire, dans un premier temps, d'examiner dans la durée la manière dont la ville s'est développée et a créé un nouvel environnement, avec les problèmes qui lui sont spécifiques. Une telle approche pourrait rendre compte des mécanismes qui ont guidé le développement de Nouméa et qui ont eu un impact sur le genre et la qualité de la vie des populations urbaines. L'intérêt d'une telle approche, qui recense et analyse les difficultés et les risques évoqués plus haut et qui les situe dans leur contexte de l'époque, est de permettre de fournir des repères ou des "leçons" pour l'aménagement urbain à venir.

Dans un deuxième temps, il serait possible d'analyser la manière dont cet environnement aujourd'hui est façonné, utilisé et perçu par les populations. Il s'agira ici, entre autres, de déterminer un certain nombre de paramètres qui ne rendent pas uniquement compte d'une vision négative de l'environnement, comme c'est souvent le cas. Il s'agit à l'inverse de considérer à la fois les nuisances, et les qualités de l'environnement et du cadre de vie. Il semble que les unes et les autres soient tout autant significatives. Le croisement des différents paramètres pris en compte pour évaluer le "confort" ou les "nuisances" urbains avec des données socio-professionnelles concernant la population, par exemple, pourra fournir une approche originale des phénomènes de ségrégation urbaine.

c- portée de l'étude

Nouméa est représentative sur plusieurs points d'autres villes du Pacifique. Elle est évidemment construite sur le littoral et tournée vers la mer et comprend plus de la moitié de la population de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances. Comme

² Imbert, 1984 (3), p. 51.

beaucoup d'agglomérations océaniques, il s'agit d'une ville coloniale et cosmopolite, et l'histoire de son développement, comme ses caractéristiques actuelles, (par exemple son importance relative au sein du territoire) sont comparables à celles d'autres centres urbains. En fait, le territoire présente le plus fort taux d'urbanisation (80,5%) de toute la zone Asie-Pacifique après Singapour, Hong-Kong, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Mais le taux d'accroissement de sa population urbaine sur les dernières années est deux à trois fois supérieur à celui de chacun de ces Etats³ La ville peut donc être considérée comme un bon exemple des problèmes d'environnement liés à une urbanisation rapide dans le Pacifique insulaire.

La question de la taille, relativement réduite, de la ville de Nouméa ne semble pas constituer un obstacle à la représentativité des phénomènes qu'on y observe. Au contraire, elle devrait être un atout pour une approche plus complète de ces phénomènes : *"en ne voulant considérer les problèmes de la mauvaise distribution des localisations que dans le contexte de la métropole, on justifie l'affirmation, répandue mais fautive, qu'il s'agit de problèmes de dimension. Or, nous observons les mêmes problèmes à des échelles différentes dans les villages, les petites villes, les villes et les métropoles, puisque les forces dynamiques de l'urbanisme ont la même vitalité partout où les hommes et les choses se trouvent rassemblés, et que l'organisme urbain est soumis aux mêmes lois naturelles et sociales, indépendamment de la dimension. Ramener les problèmes de la ville à une question de dimension signifie vouloir trouver la solution dans une projection vers l'extérieur du processus de croissance, c'est-à-dire dans la décentralisation ; cette conception et cette solution sont toutes les deux controversées"* ⁴.

Partant de ce point de vue, la comparaison avec d'autres exemples de croissance urbaine, dans le Pacifique ou ailleurs,

³ source : 1990b (4).

⁴ Ratcliff, 1960 (3), p. 299.

lorsqu'elle est pertinente et pour des thèmes ponctuels, peut se révéler fructueuse (villes coloniales⁵, villes américaines⁶, ...)

3) Thèmes abordés et méthodes

a- les étapes et les mécanismes du développement de la ville

L'objectif sera de parvenir à reconstituer la genèse de la morphologie urbaine, c'est-à-dire d'analyser, période par période, la mise en place du cadre de vie urbain.

On ne peut pour cela se baser sur une approche uniquement fonctionnaliste de la ville : elle suppose que toute mutation dans la fonction urbaine entraîne une mutation correspondante dans la forme urbaine, ce qui est impossible. En revanche, on peut, comme le fait l'architecte Rossi, complexifier la théorie du fonctionnalisme : *"La forme de la ville est toujours la forme d'une époque de la ville. Et dans la forme d'une ville, de nombreuses époques coexistent"*⁷. Cet axiome, qui pourra bien entendu être affiné par la suite, peut servir de fil conducteur à notre approche. Il avance l'idée que la forme de la ville n'est que partiellement dérivée de ses fonctions, et qu'elle découle ainsi de la permanence, plus ou moins anachronique, de certaines formes, liées à des fonctions révolues, dans le tissu urbain. Cette approche historique de la morphologie urbaine peut se révéler efficace. Elle *"semble le plus sûr moyen de vérifier la validité d'une hypothèse sur la ville, quelle que soit cette hypothèse ; la ville est par elle-même un «dépôt» de l'histoire"*⁸.

Aux différentes étapes de son histoire. Nouméa s'est vu attribuer le rôle de ville d'accompagnement du baigneur, de ville

⁵ Bloomfield, 1967 (2); Ross et Telkamp, 1985 (2); Coquery, 1989 (4); Rousseau et Romera, 1992 (4); Walsh, 1964 (2); Mac Taggart, 1972 (1); Hébrard, 1935 (5); Gakenheimer, 1968 (2) ; Vennetier, 1982 (2); Camagay, 1982 (2) ; Naciri, 1987 (2) ; Morosi et Vitalone, 1988 (2) ; Wurster, 1982 (2) ; cf aussi King, 1989 (2) pour la transformation de la ville anglaise grâce à l'empire colonial.

⁶ Reys, 1965 (2) ; Callow, 1970 (2).

⁷ Rossi, 1990 (3), p. 50.

⁸ id., p. 167.

industrielle, de capitale administrative... La plupart de ces "projets" pour Nouméa ont laissé leur empreinte dans le tissu urbain (sous forme de bâtiments ou de zones désaffectés, détournés, récupérés ou encore utilisés). Il est possible de distinguer les éléments fonctionnels de la ville de ceux qui constituent des permanences de fonctions révolues, et on peut alors chercher à savoir ce qui explique de telles permanences. Elles correspondent probablement à des éléments structurant de l'espace et/ou des éléments symboliques de la société locale, tels les entrepôts et commerces, bureaux, lieux de culte ou même anciens locaux du bague. La situation géographique et les fonctions de ces bâtiments ont eu des incidences importantes sur la morphologie urbaine parce qu'ils ont été des "pivots" (des "monuments" selon la terminologie de Rossi) autour desquels s'organisaient les autres constructions. Cette approche permettra, parallèlement, de déterminer le rôle des différents acteurs de la ville (Eglise, bourgeoisie d'affaire, Marine, bague, ...) dans la construction urbaine.

Depuis le quadrillage militaire du vieux centre de Nouméa et les premiers cantonnements du bague, jusqu'aux extensions actuelles et la constitution du Grand Nouméa, cette phase de l'étude se présentera comme une analyse de la succession et de la permanence des formes et des fonctions urbaines dans la ville. Cette analyse est aussi indicatrice de la spécialisation des quartiers - ou au contraire de l'absence de spécialisation - de la manière dont leurs fonctions ont évolué dans le temps et de la morphologie qui est associée à chacune des utilisation repérées.

Cette approche des formes urbaines, opérée essentiellement au moyen des documents d'archives, des repérages sur le terrain et de la consultation des documents de la municipalité, permettra en bref de préciser comment s'est élaborée la "physionomie" de la ville.

b- le cadre de vie urbain

La seconde partie consistera à analyser la **qualité** de cet environnement urbain. Dans ce but, l'analyse préalable de la morphologie urbaine permettra de sélectionner des zones représentatives ou caractéristiques de certaines fonctions ou populations, où des enquêtes plus fines et des entretiens pourront être conduits sur les thèmes liés à l'environnement des citadins.

Trois orientations principales sont à retenir :

1 - l'accès aux différents équipements et services urbains

Dans une ville comme Nouméa où les distances sont somme toute réduites (la presqu'île mesure une dizaine de kilomètres du nord au sud), il y a peu de sens à considérer un critère tel que l'accessibilité aux différents équipements et services dont la ville est dotée. En revanche, il s'avère intéressant d'étudier, selon les quartiers (et selon les populations), la fréquentation effective de ces différents équipements. Elle permet de juger de certains critères sociaux et objectifs du cadre de vie nouméen. Seront appréciés notamment l'accès aux services sanitaires, d'éducation et socioculturels, l'accès aux loisirs, aux espaces verts, aux commerces et aux transports. Cette approche, qui pourra déboucher sur une cartographie, se basera, dans la mesure du possible, sur la consultation des fichiers et des registres des équipements et des services examinés.

2 - La recension des nuisances dans la ville

Elles sont liées autant à la carence des équipements urbains (voirie, collecte des déchets et des eaux usées), qu'à des phénomènes de proximité (pollution industrielle, sonore...). Après dépouillement des informations contenues dans la presse locale et constitution d'une sorte de "dossier de presse" les recensant, les nuisances identifiées feront l'objet d'enquêtes auprès des services concernés (travaux publics, voirie, entreprises industrielles) . Ces résultats pourront, comme précédemment, faire l'objet d'une "cartographie des nuisances" qui pourra être confrontée à d'autres

données, telle que la catégorie socioprofessionnelle dominante par quartier.

3 - Les pratiques et les représentations de l'environnement

Cette approche s'inspire de celle menée, par exemple, par Lynch⁹ sur les populations urbaines. Elle vise à l'étude des comportements dans la ville et des perceptions de l'environnement urbain.

L'analyse des sources écrites traitant des diverses représentations de l'environnement (l'optique des planificateurs, des promoteurs, des instances municipales) ne peut être totalement rejetée, cependant elle ne peut représenter que le complément d'une approche essentiellement basée sur des entretiens individuels. Ces entretiens pourront éventuellement être systématisés sous la forme d'enquêtes par la suite, si les thèmes s'y prêtent.

Faute d'un défrichage préalable du terrain et d'une connaissance précise des possibilités réelles d'enquête, on ne peut pour le moment qu'établir une sorte de "catalogue" des thèmes qui seront abordés. Certains viseront à éclaircir quelques uns des résultats livrés par les deux approches précédentes :

- la façon dont les nuisances sont ressenties
- les raisons d'un accès différentiel aux services et aux équipements

Il sera également utile de définir, auprès des enquêtés, les espaces de référence qui sont les leurs et qui peuvent expliquer le décalage avec l'accessibilité aux services potentiellement égale pour tous : espace de sociabilité (par exemple extension des relations de voisinage), ou rythme et gestion du temps différents, choix préférentiel de certains itinéraires...

⁹ 1969 (3).

Synthèse

Ce projet d'étude de l'environnement urbain à Nouméa s'organise ainsi en deux volets principaux : la mise en place, puis l'analyse qualitative du cadre de vie urbain. Cette proposition, si elle vaste, concerne toutefois une ville de taille maîtrisable et certains de ses points pourront être révisés si nécessaire. Mais une telle démarche semble la plus pertinente non seulement pour rendre compte des problèmes qui affectent les habitants de la ville, mais aussi pour permettre de rechercher, soit dans l'histoire, soit dans les représentations et les pratiques des citoyens, les causes des dysfonctionnements de la ville et également les "points forts" de son cadre de vie.

A/ BIBLIOGRAPHIE

1) LA VILLE DE NOUMEA

1951 - Enquête sur la situation sociale des indigènes à Nouméa. Mission protestante de la Nouvelle-Calédonie, Etudes Mélanésiennes n°5, janvier ; Nouméa, pp. 83-116.

1970 - Schéma d'urbanisme directeur de l'agglomération de Nouméa. Programme d'aménagement, dossier des plans. SCET-COOP ; Nouméa, 143 p. + 6 pl.

1971a - Enquête sur l'habitat dans l'agglomération de Nouméa. Service de la statistique ; Nouméa, 20 p.

1971b - Aménagement touristique de la Riviera de Nouméa, Anse Vata, Baie des Citrons. SCET COOP ; Paris, 110 p.

1971c - Baie de la Moselle, aménagement et port de plaisance. Note préliminaire, plan et programme. SCET COOP ; Paris, 2 vol. 11 + 34 p.

1971d - Etude d'un plan directeur du port de Nouméa. SCET COOP ; Paris, 8 p.

1971e - Ville de Nouméa, aménagement du quartier de la Baie Tina. Rapport explicatif et dossiers de plans. SCET COOP, 51 p.

1974 - Annuaire des principales entreprises commerciales et industrielles. Centre de productivité et d'études économiques ; Nouméa, 204 p.

1976a - Les baux commerciaux. Centre de productivité et d'études économiques, document n°38.

1976b - Plan de transport de Nouméa. Société d'Etudes et de Recherches économiques et Financières ; Trappes, 5 vol.

BASTIAN (G.) -1951- Nouméa. Les cahiers d'outre-mer 4 (16), pp. 325-341.

BOILOT (P.) -1953- Le port de Nouméa, l'atelier central des travaux publics. Travaux n°220, février, pp. 170-177.

BORDON (R.) -1976- Nouméa vers 1890. Bulletin de la Société d'études historiques de la Nouvelle-calédonie n°29, 4ème trim. pp.9-27.

BOUQUET (M.) -1967- La commune de Nouméa. Bulletin du Pacifique Sud, vol. 17, n°1, pp. 33-39.

BOURGEY (E.) - 1867 - De Canala à Nouméa. Moniteur N.-C. n° 385, 386 et 387.

BRIault (G.) -1977- Les métamorphoses de Nouméa, photos commentées du Nouméa de 1873 à nos jours. Ed. d'Antan ; Nouméa, 104 p.

BROU (B.) - 1981 - Lieux historiques de Ducos-Nouvelle. Publ. de la S.E.H.N.C. n° 28, Ed. Nouvelles, Nouméa, 91 p.

CHANTEPLEURE (G.) - 1935 - Visite à Nouméa. Revue des deux Mondes, p. 357-393.

CHAUMONT (L.) - 1969 - Nouméa et l'infrastructure portuaire de la Nouvelle-Calédonie. Journ. de la Marine Marchande n° 2597, p. 2193-97.

- CHEVALIER (L.) - 1981 - Nouméa et sa municipalité. Historique. Nouméa-N.-C. n° 1, 2è trim., p. 13-15.
- CHEVALIER (L.) - 1966 - Tablettes nouméennes 1854-1899. Rotary Club, Nouméa, 120 p.
- COULON (M.) -1982- Les pratiques culturelles à Nouméa, des pratiques très diversifiées selon l'âge, l'ethnie et les revenus. Service de la statistique, collection Notes et Documents n°17 ; Nouméa, 54 p.
- COURTIER RECOU -1962- Conditions d'une politique d'habitation économique à Nouméa, SMUH ; Paris, 117 p.
- DEWEY (A.G.) -1964- les Javanais de Nouméa. Bulletin du Pacifique Sud vol. 14, n°4, octobre, pp. 32-38.
- DOUMENGE (J.-P.) -1977- Croissance périphérique et promotion immobilière à caractère social dans Nouméa. in : La croissance périphérique des villes tropicales, Centre d'Etudes de Géographie Tropicale, 565 p.
- FAURE (J.-L.) -1976- Etudes des activités commerciales de Nouméa. Institut de géographie ; université de Bordeaux III, 139 p.
- FAURIE (B.) - 1990 - Urbanisation et changement social en Nouvelle-Calédonie : situation sanitaire et sociale à Nouméa. Rapport d'enquête non publié, Paris, 108 p.
- FELS (X.) - 1969 - L'habitat, problème témoin en Nouvelle-Calédonie. Rapport ENA.
- FEUGNET (M.) - 1949 - Enquête sur la situation sociale et morale des indigènes à Nouméa. Soc. des Missions évangéliques de Paris, Nouméa, 41 p.
- FILLOUX (F.)- 1985 - Une idée ancienne : Nouméa, port franc ? Le Monde n° 12 423, p. 6.
- HAMELIN (Ch.) - 1992 - Urbanisation et changement social en Nouvelle-Calédonie : les kanaks à Nouméa. Mem. D.E.A., EHESS/ENS, 74 p.
- KERMORGANT (A.) -1871- Considérations sur l'hygiène en Nouvelle-Calédonie et plus particulièrement à Nouméa en 1868-69. Académie de Montpellier.
- KLING (G.) -1985- La presqu'île et la zone industrielle : en l'honneur de qui ? Théodore Ducos. Min. Marine et Colonies sous le second Empire. Bull. de la S.E.H.N.C. n° 63, 2è trim., p. 3 - 6.
- LEGRAS (H.) - 1924 - Le port de Nouméa. La Revue du Pacifique, t. 2, n° 12, p. 450 - 471.
- MAC TAGGART (W.D.) -1964- Noumea : a study in social geography. Ph. D. Australian national university.
- MAC TAGGART (W.D.) -1966 a - Factors influencing the development of a colonial town. Town plan review vol.37, n°1, pp. 55-67.
- MAC TAGGART (W.D.) -1966b- Nouméa, capitale de la Nouvelle-calédonie. Bulletin du Pacifique Sud, vol.16 n°4 ; Nouméa, Commission du Pacifique Sud, 60 p.
- MAC TAGGART (W.D.) -1966 c - Private land ownership in a colonial town : the case of Noumea, New-Caledonia. Economic geography vol.42, n°3, pp. 189-204.

MAC TAGGART (W.D.) -1972- Urbanization in the south-Pacific and the case of Noumea. in : Man in the Pacific islands, ed. G. Ward ; Oxford, pp. 280-328.

MANIQUANT (J.) -1960- Etude sur l'organisation sociale des fonctions urbaines à Nouméa. Ministère de l'Intérieur ; Nouméa, 22 p.

MESTRE (A.-M.) -1970- L'urbanisation à Nouméa de 1965 à 1970. Mémoire de maîtrise, université Paul Valéry de Montpellier, 106 p.

MOUROT (S.) -1941- Un an à Nouméa. Longmans Green ; Melbourne, 95 p.

SAMAT (G.) -1980- Processus d'urbanisation et formes d'habitat en Nouvelle-Calédonie : le cas de Nouméa. Diplôme de fin d'étude de l'Ecole d'Architecture de Nancy, 147 p.

SCHMIDT (H.P.) -1942- New Caledonia illustrated. Imprimeries réunies ; Nouméa, 32 p. ill. + cartes.

ZELDINE (G.) -1966- Enquête sur l'urbanisation en milieu mélanésien à Nouméa. Nouméa, 40 p.

2) AUTRES VILLES DE LA REGION ET VILLES COLONIALES

ATKINSON (G.A.) -1953- British architects in the tropics. Architectural Association Journal n°69, pp. 7-21.

BACCONIER (G.) -1985- les villes de Nouvelle-Zélande. Cahiers d'Outre-Mer, pp. 208-234.

BARRE (V.) et al. -1982- Une ancienne ville royale au Népal. Urbi VI, pp. 57-64.

BLOOMFIELD (E.) -1967- Pago-Pago, capitale des Samoa américaines. Document technique de la Commission du Pacifique Sud, pp. 35-41.

BONNEMAISON (J.) - 1977 - Système de migrations et croissance urbaine à Port-Vila et Luganville, Nouvelles-Hébrides. ORSTOM, Paris, 80 p.

CALLOW (A. B. ; jr.) ed. -1970- American urban history. An interpretative reader with commentaries. Oxford university press ; New-York, 674 p.

CAMAGAY (M.-L.) -1982- Une ville coloniale espagnole en Asie du sud-est : Manille. URBI VI, pp. 65-70.

CHERUBINI (B.) -1988- Cayenne, ville créole et polyethnique. Karthala Cenaddom ; Paris-Talence, 261 p.

CONNEL (J.) - 1985 - Under Pressure : population growth and urbanization in the Pacific Honolulu, Hawaii. Pacific Islands Development Program, East-West Center, 13 p.

CRESTI (F.) -1982- Alger 1830-1860 : l'affrontement entre "deux villes". Urbi VI, pp. 16-24.

- DUPRE (N.) -1982- Les villes marocaines dans la littérature coloniale. Urbi VI, pp. 90-97.
- GAKENHEIMER (R.A.) -1968- Determinantes de la estructura fisca de la ciudad colonial. Revue de la sociedad interamericana de planificacion, vol. 2, n°7, pp. 4-11.
- GREBER (A.) -1943- L'urbanisme aux colonies. Recueil de conférences de l'école coloniale, bibliothèque AIIP ; Paris.
- GUBLER (J) -1980- Architettura e colonialismo, un safari storiografico. Lotus International n°26, pp. 5-19.
- HEBRARD (E.) -1935- L'urbanisme à Hanoi. in L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, Royer ed. tome 2 ; Paris, pp. 280-289.
- HEBRARD (E.) -1935- L'urbanisme aux Philippines. in L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, Royer ed. tome 2 ; Paris, pp. 204-206.
- HUETZ DE LEMPS (C.) -1991- Une métropole dans le Pacifique : Honolulu (Hawaï). in : La grande ville, enjeu du XXIème siècle, PUF ; Paris, pp. 255-269.
- JESSUP (H.) -1982- Les villes indonésiennes devant le colonialisme. Urbi VI, pp. 71-77.
- KING (A.D.) -1989- Global cities : post-imperialism and the internationalization of London. International library of sociology, Routledge ; Londres, 194 p.
- KOSHIZAWA (A.) -1982- l'urbanisme en Mandchourie. Urbi VI, pp. 78-81.
- LEPRUN (S.), SINOU (A.) -1984- Espaces coloniaux en Afrique noire. Ecole d'architecture de Paris la Villette, UP 6 ; Paris, 373 p.
- LESBET (Dj.) -1985- La Casbah d'Alger, gestion humaine et vide social. CNRS-CEGET, pratiques urbaine 3 ; Alger, 235 p.
- MITTER (P.) -1982- Madras, Bombay et Calcutta : l'urbanisme portuaire dans l'Inde britannique. Urbi VI, pp. 47-56.
- MONTSARRA (G.) -1932- Rapport général sur l'urbanisme aux colonies. in L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, Royer ed. tome 1 ; Paris, pp. 98-102.
- MOROSI (J. A.), VITALONE (C.E.) -1988- La Plata : viejas raices para una nueva ciudad. Icomos informations, n°4, oct.-déc., pp. 11-19
- NACIRI (M.) -1987- L'aménagement d'une ville et ses enjeux (Casablanca). Maghreb Machrek n°118, oct.-déc., pp. 46-70.
- PHILIPPIDES (D.) -1982- Urbanisme colonial en Grèce. Urbi VI, pp.25-30.
- PIEPPER (J.) -1982- L'habitat mofussil : espace et architecture dans l'Inde britannique. Urbi VI, pp.47-56.
- REPS (J.W.) -1965- The making of urban America. A history of city planning in the United States. Princeton university press ; New Jersey, 574 p.
- ROSS (R.), TELKAMP (G.J.) ed. -1985- Colonial cities. Essays on urbanism in colonial context. Martinus Nijhoff ; Dordrecht, 250 p.

SINOUE (A.) -1981- Voyage dans des architectures coloniales. Diplôme d'architecture, ENSBA UP 6 ; Paris, 285 p.

SINOUE (A.) -1985- Idéologies et pratiques de l'urbanisme dans le Sénégal colonial. Thèse de 3ème cycle, EHESS ; Paris, 300 p.

SOMMA (P.) -1990- Ethnic segregation : a heritage of the colonial past or a model for all future cities ?. Trialog n°23/24, pp. 54-56.

TAYLOR (B.) -1982- Discontinuité planifiée, villes coloniales modernes au Maroc. Cahiers de la Recherche Architecturale, n°9, janv., pp. 45-64.

VENNETIER (P.) -1982- Paysages urbains en Afrique tropicale francophone. URBI n°6, pp. 6-15.

WALSH (A.C.) -1964- L'urbanisation à Nuku'Alofa, au royaume de Tonga. Bulletin du Pacifique Sud vol. 4, n°2, pp. 11-13.

WRIGHT (G.) -1987- Tradition in the service of modernity : architecture and urbanism in french colonial policy, 1900-1930. Journal of Modern History, vol. 59, n°2, pp. 291-316.

WURSTER (W.W.) -1982- L'urbanisme colonial en Amérique ibérique. Urbi VI, pp. 82-89.

3) TRAVAUX THEORIQUES D'URBANISME OU D'ECOLOGIE URBAINE

1982- De l'art urbain à l'urbanisme : villes nouvelles, cités satellites, colonies. Comité de la Recherche Architecturale n°9, janv., 91 p.

1991- Urban ecology. Trialog, n°28, pp. 6-45.

BASTIE (J.), DEZERT (B.) -1980- L'espace urbain. Masson ; Paris, 380 p.

BASTIE (J.), DEZERT (B.) -1991- La ville. Masson ; Paris, 413 p.

CABET (E.) -1856- Une colonie icarienne aux Etats-Unis ; Paris.

CHOAY (F.) -1965- L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie. Points essais, Seuil ; Paris, 445 p.

CHOMBARD DE LAUWE (P. H.) - 1982 - La fin des villes. Calmann-Levy, Paris.

CLEMENT-GRANDCOURT (M.) -1978- Eléments de réflexion pour une prise en compte de la nature dans l'élaboration d'un programme de ville nouvelle. Urbanisme et environnement n°2, décembre, pp. 8-22.

CONSIDERANT (V.) -1848- Description du phalanstère et considérations sociales sur l'architectonique. Guy Durier ; Paris.

DUHL (L.) -1963- The urban condition. Basic books ; New-York, Londres.

FOURIER (C.) -1849- L'harmonie universelle et le phalanstère, exposés par Fourier, recueil méthodique de morceaux choisis par l'auteur. Librairie du Phalanstère ; Paris, 2 tomes.

GARNIER (C.), MIRENOWICZ (P.) -1984- Manifeste pour l'écologie urbaine. Métropolis n°64-65, pp. 6-16.

GRAFMEYER (Y.), JOSEPH (I.) -1979- L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine. coll. Essai, ed. du Champ urbain ; Paris, 344 p.

HANNERZ (U.) - 1980 - Explorer la ville. Minuit, Paris, 418 p.

HERTZELLER (J.O.) -1926- The history of utopians thoughts. Oxford university press ; Oxford.

HORWATH (B.F.) -1969- In search of a theory of urbanization, notes on the colonial city. East Lakes Geographer n°5, pp. 69-82.

IMBERT (M.) -1984- Le paradigme écologique et la sociologie urbaine. Métropolis n°64-65, pp. 49-52.

LEGAY (J.M.) -1984- Hypothèse pour une étude d'écologie urbaine. Métropolis n°64-65, pp. 35-40.

LEVY (J.-C.) -1992- La ville dans la nature : quelques recherches sur l'environnement urbain. in : Actes du colloque d'écologie urbaine ; Mions, 27-28 sept. 1991, pp. 220-225.

LYNCH (K.) -1969- L'image et la cité. Dunod ; Paris.

MIRENOWICZ (P.) -1984- L'écologie urbaine classique. Métropolis n°64-65, pp. 13-18.

MORIN (E.) -1984- Interview avec P. Mirénowicz et C. Garnier. Métropolis n°64-65, pp. 20-24.

OSMONT (A.) - ?- L'exportation des modèles utopiques au XIX^e siècle : la foi expérimentale des disciples. Annales de la recherche urbaine n°42.

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.

RATCLIFF (R.V.) -1960- The dynamics of efficiency in locational distribution of urban activities. in : Urban geography, C.F. Kohn and H.M. Mayer eds., the University of Chicago Press ; Chicago, pp. 299-324.

RICHARDSON (A.) -1876- Hygéia. Morris ; London.

RIESMAN (O.) -1947- Some observations on community plans and utopias. Yale Law Journal, december.

RIMBERT (S.) -1973- Les paysages urbains. Colin ; Paris, 240 p.

RONCAYOLO (M.) -1990- La ville et ses territoires. Folio essais ; Paris, 278 p.

ROSSI (A.) -1990- L'architecture de la ville. Livre & Communication ; Paris, 295 p.

WEBER (M.) - 1952 - La ville. Aubier-Montaigne, Paris, 218 p.

4) URBANISME ET ENVIRONNEMENT

1962- Numéro spécial sur l'urbanisme et habitat, Industrie et Travaux d'Outre-Mer, n°100.

1982- Physical profile of cities in the ESCAP region. Economic and social commission for Asia and the Pacific, Tokyo Consultants, 9-16 june ; Bangkok, 168 p.

1982- Problèmes de croissance urbaine dans le monde tropical ; séminaire indo-français de New-Delhi. Travaux et documents de géographie tropicale n°45, 484 p.

1983- Urbanisme et aménagement du territoire. Courrier des ACP, n°81, sept.-oct., pp. 50-97.

1984- The urban environment and parks. System in focus. UNEP Asia-Pacific annual report. International United Center for Human Settlement ; Nairobi, 95 p.

1985- Bioclimatisme en zone tropicale. Groupe de recherche et d'échanges technologiques en zone tropicale, GRET ; Paris, 236 p.

1987- Environmental guidelines for settlements planning and management. International United Center for Human Settlements ; Nairobi, 3 vol., 103 + 170 + 150 p.

1990a - Multilevel development in Pacific island countries. Regional Development Dialogue vol.11, n°4, 157 p.

1990b - State of the environment in Asia and Pacific : urban environment, United Nation ; Nairobi, pp. 109-139.

1992- State of the environment in Asia and Pacific. Economic and social commission for Asia and the Pacific ; Bangkok, XIV-352 p.

1993- Municipalismes. Genèses n°10.

ATTALI (Y.) -1963- Construction de maisons d'habitation en Nouvelle-Calédonie et dépendances. Quelques considérations techniques. Commission du Pacifique Sud, ; Nouméa, 27 p.

BATAILLON (C.), PANABIÈRE (L.) -1988- Mexico aujourd'hui, la plus grande ville du monde. Publisud ; Paris, Toulouse, 245 p.

BRUIJN (J.V.) -1963- L'urbanisation dans le Pacifique Sud. Bulletin du Pacifique Sud n°13, 7 p.

CABANNES (T.) -1986- Data sheets South Pacific Assesment mission. International united nation for human settlement ; Nairobi, 20 fiches.

CHAMPAUD (J) ed. -1992- Croissance urbaine et dépendance économique en Polynésie française. Collection Etudes et Thèses, ORSTOM ; Paris, 313 p.

- CHEYSSAL (A.) -1992- Quelques objectifs pour une politique de l'habitat. Cahiers de l'Habitat n°16, pp. 50-53.
- CONNEL (J.), CURTAIN (R.) -1982- The political economy of urbanization in Melanesia, Pacific Basin cities in the 80's. Singapore Journal of Tropical geography vol.3, n°2, pp. 119-137.
- COQUERY (M.) -1989- Les espaces tiers-monde face à l'urbanisation ; formes, processus et politiques d'urbanisation de la période coloniale aux indépendances en Afrique et en Asie. Université Paris VIII, 248 p.
- DELVAL (R.) -1985- Les diverses communautés musulmanes dans le Pacifique. Afrique et Asie modernes n°144, pp. 51-66.
- DUPON (J.F.) -1984- Transports et communications dans les territoires français du Pacifique Sud. Acta Géographica n°60, pp. 1-20.
- FLATOT (M.), RICHARD (C.) -1977- L'alimentation en eau potable dans deux territoires francophones du Pacifique sud. Bulletin du Pacifique Sud, 4ème trim. pp. 13-16.
- FORCE (B.) -1973- The impact of urban centers in the Pacific. Pacific Science Association ; Guam, 362 p.
- GIACCOBI (P.) -1953- L'urbanisme dans les TOM. L'architecture Aujourd'hui n°3. pp. 5-21.
- HAERINGER (P.) -1980- L'arbre dans la ville, lecture sociale en quatre tableaux du couvert végétal de la ville africaine. Cahiers des sciences humaines, vol. 17, n°3/4, ORSTOM, pp. 289-308.
- HARRE (J.) ed. -1973- Living in town. Problems and priorities in urban planning in the South Pacific. South Pacific Social Sciences Association, School of Social and Economic Development, University of South Pacific ; Suva, 203 p.
- ICRE (colonel A.) -1932- La maison métallique coloniale. in L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux, Royer ed., tome 1 ; Paris, pp.68-74.
- MAC TAGGART (W.-D.) -1986- Les villes du sud-est asiatique. in : l'administration des grandes villes dans le monde, PUF ; Paris, pp. 263-292.
- MURARD (L.), ZYLBERMAN (P.) -1993- Experts et notables, les hommes des bureaux municipaux d'hygiène en France (1879-1914). Génèses n°10, pp. 53-73.
- RIDEL (R.) -1964- Projets d'urbanisme pour les villes du Pacifique. Bulletin du Pacifique Sud, vol. 4, n°1, pp. 29-32 et 42.
- RODGER (R.) -1993- L'interventionnisme municipal en Ecosse, 1860-1914. Génèses n°10, pp. 6-30.
- ROUSSEAU (G.), ROMERA (A.-M;) -1992- La ville dans les TOM. Cahiers de l'habitat n°16, pp. 12-16.
- SECK (A.) -1965- Introduction à l'étude des villes tropicales. Tiers monde n°21, pp. 171-204.
- SEDDON (R.) -1963- Habitations à bon marché dans le Pacifique Sud. Revue du Pacifique Sud vol.13, n°4 pp. 9-10 et 36.

SINGH (B.S.) -1970- Confort de l'habitat dans le Pacifique Sud. Bulletin du Pacifique Sud, vol.20, n°1, pp.15-18 et 41.

5) LA NOUVELLE-CALEDONIE

1897- Documents des Missions de la Nouvelle-Calédonie ; Lyon, Imprimeries Emmanuel Vitte, 52 p.

1951 - Le commerce extérieur de la Nouvelle-Calédonie et dépendances. Marchés Coloniaux n°297, juillet, pp.1977-1978.

1952a - L'économie de la Nouvelle-Calédonie en 1952. Secrétariat général du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ; Nouméa, 43 p.

1952b - Recherches en cours dans le Pacifique Sud dans le domaine du développement économique. Commission du Pacifique Sud, document technique n°29 ; Nouméa, 51 p.

1955 - Les problèmes économiques des Etablissements français d'Océanie. Marchés Coloniaux n°511, août, pp. 2338-2340.

1964 - Données numériques et qualitatives sur l'évolution de la fonction publique en Nouvelle-Calédonie entre les années 1948 et 1963. Ecole Pratique des Hautes Etudes ; Paris, 46 p.

1965 - La diversification de l'économie calédonienne : éternel ou faux problème ? Europe France Outre-mer n°423, pp. 25-35.

1972 - Le commerce extérieur de la Nouvelle-Calédonie en 1971. Marchés tropicaux n°1390, juin, pp. 2000-2001.

1985 - La crise calédonienne. Regards sur l'actualité n°107, janvier ; Paris, La Documentation française, pp. 3-40.

1988 - Nouvelle-Calédonie : quarante ans d'histoire politique. Paris ; La Documentation française n°144, pp. 3-43.

ALBERTI (J.) -1909- Etude sur la colonisation de la Nouvelle-Calédonie (colonisation pénale, colonisation libre). Doctorat d'Etat ; académie de Paris, Larose, III-284 p.

BELSHAW (H.) -1955- Le développement économique par l'aménagement des collectivités locales. Commission du Pacifique Sud, document technique n°84.

BENSA (A.) -1985- Quand les kanaks prennent la parole, entretien avec P. Bourdieu. Annales de la Recherche en Sciences Sociales n°56, mars, pp. 69-83.

BENSA (A.) -1990- Nouvelle-Calédonie, un paradis dans la tourmente. Découvertes-gallimard histoire ; Paris, 192 p.

BOILOT (P.) -1953- Les communications routières en Nouvelle-Calédonie. Marchés coloniaux n°415, octobre, pp. 2965-2967.

BROU (B.) - 1975 - Histoire de la Nouvelle-Calédonie de 1925 à 1945. Thèse 3è cycle ; Paris VII, 286 p.

- BROU (B.) - 1977 - Les Javanais de Nouvelle-Calédonie ou le fait indonésien de la Nouvelle-Calédonie en 1920. Cah. Histoire du Pacifique.
- BROU (B.) - 1979 - La vie politique et sociale de la Nouvelle-Calédonie de 1945 à 1977. Thèse Etat, Paris VII, 5 vol., 792 p.
- BROU (B.) -1980- Peuplement et population de la Nouvelle-Calédonie. La Société Moderne n°23, S.E.H.N.C., 111 p.
- CARBON (L. de) -1953- Le plan d'équipement en Nouvelle-Calédonie. Marchés Coloniaux n° 415, pp. 2923-2928.
- COQUILHAT (G.) - 1984 - La presse en Nouvelle-Calédonie au XIX^e siècle (1859-1900) Thèse 3^e cycle, EHESS.
- COUSOT (P. ; Cap. corvette) - 1954 - Le rôle de la marine dans l'installation de la France en Nouvelle-Calédonie. La revue Maritime n° 93, p. 46-65.
- CURSON (P.H.) -1965- les centres de colonisation de la Nouvelle-calédonie. Bulletin du Pacifique Sud vol. 15, n°2, avril, pp. 43-45.
- DILLESEGER (J.) - 1982 - Pour un nouvel urbanisme en pays kanak. DESS architecte-urbaniste Paris VIII, 332 p.
- DOUMENGE (J.-P.) -1982- Du terroir à la ville, les mélanésiens et leurs espaces en Nouvelle-Calédonie. C.E.G.E.T.-C.N.R.S., Travaux et Documents de géographie tropicale n°46, 488 p.
- ETUVE (A.) -1977- Elections territoriales, Assemblée territoriale ; Nouméa, 21 p.
- FAGES (J.) - 1972 - La communauté tahitienne de Nouvelle-Calédonie. Cahiers ORSTOM, ser. Sci. Hum, vol. IX n° 1, p. 75-86.
- GASCHER (P.) -1975- La Belle au bois dormant, regards sur l'administration coloniale en Nouvelle-calédonie de 1874 à 1894. Société d'études historiques ; Nouméa, 301 p.
- HUBERT (L.) -1940- Le mouvement commercial des établissements français de l'Océanie pendant l'année 1939. Océanie française, pp. 26-29.
- KOHLER (J.-M.) - 1987 - Eglise et ordre colonial en Nouvelle-Calédonie. Témoignage chrétien, Paris, 48 p.
- KOHLER (J.-M.), PILLON (P.) -1982- Adapter l'école et réorienter le projet social ? Le problème d'un enseignement adapté pour les Mélanésiens. Institut culturel calédonien ; Nouméa.
- KOHLER (J.-M.), WACQUANT (J.-D.) -1985- La question scolaire en Nouvelle-Calédonie : idéologie et sociologie. Les temps Modernes n°464, pp. 1654-1687.
- LOSTE (H.) -1956- Exposé sur la situation économique de la Nouvelle-Calédonie. Assemblée de l'union française ; Paris, 56 p.
- MENARD (J.) -1968- Le nickel et l'évolution sociale de la Nouvelle-Calédonie. Ecole Nationale d'Administration, rapport de fin d'études.

MERLE (I.) -1993- La Nouvelle-Calédonie, 1853-1920 ; naissance d'une société coloniale. Thèse de doctorat de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales ; Paris, 628 p.

O'REILLY (P.) -1973- La Nouvelle-Calédonie au temps des cartes postales. Société des Océanistes, Musée de l'Homme ; Paris 153 p., 235 ill.

PISIER (G.) -1957- L'économie de la Nouvelle-calédonie en 1956. Secrétariat général du gouvernement ; Nouméa, 49 p.

ROUX (J.-C.) - 1975 - Le dernier boom du nickel et ses répercussions humaines et spatiales sur la société de la Nouvelle-Calédonie. ORSTOM, Nouméa, 7 p.

ROUX (J.-C.) -1979- La première colonisation de la Nouvelle-calédonie, 1853-1872. Bulletin de la S.E.H.N.C. n°41, 4ème trimestre.

SAUSSOL (A.) -1985- Trente mille "Caldoches" en Nouvelle-Calédonie. revue de géographie et géopolitique n°37-38, pp. 129-143.

SENES (J.) -1985- La vie quotidienne en Nouvelle-Calédonie de 1850 à nos jours. Hachette littérature ; Paris, 363 p.

SIMINGTON (M.Z.) -1978- Australian political and economic relations with New-Caledonia, 1853-1945. University of New South Wales, Duntroon ; Ph. D.

VANMAI (J.) -1980- Les Tonkinois de Calédonie au temps colonial. S.E.H.N.C. ; Nouméa, 391 p.

WACQUANT (L. J. D.) - 1988 - Un mythe savant : la "modernisation" de la Nouvelle-Calédonie. Actes de la Recherche en Sciences Sociales n° 73, p. 79.

6) LA COLONISATION

1942 - La franc-maçonnerie aux colonies. Doc. maçonniques n° 6, p. I-IV.

1947- Missions maristes d'Océanie. Missions des îles ; Paris ; n°4, mars, pp. 66-79.

ALOY (R.) - 1972 - La politique coloniale des milieux d'affaires lyonnais, 1888-1914. D.E.S., Lyon.

BALLANDE (H.) - 1970 - Histoires de famille. Imprimeries Foucault ; Nouméa, 191 p.

BAUMONT (M.) - 1965 - L'essor industriel et l'impérialisme colonial 1878-1904. PUF, Paris, 628 p.

BIGAULT (G.) -1939- Les soeurs maristes dans les missions d'Océanie. Missions catholiques ; Lyon, pp. 293-300.

BOUVIER (J.), GIRAULT (R.), THOBIE (J) -1982- La France impériale 1880-1914. Magrelis ; Paris, 324 p.

BUTTET (C.) - 1990 - La politique coloniale de la France dans le Pacifique Sud (1870 - 1914) et les sources de l'histoire du Pacifique. DEA histoire d'outre-mer, Univ. Aix-Marseille I, 248 p.

GUILLEN (P.) - 1974 - Milieux d'affaires et impérialisme colonial. Relations Internat. n° 1, p. 57-69.

HOWE (K.R.) -1972- Further notes on the archives of the Marist fathers : the vicariate of Nex-caledonia. Journal of the Pacific History vol.7, pp. 178-188.

LANDES (LE P.A.) -1939- le soi-disant "nationalisme missionnaire" des Maristes en Océanie. Missions catholiques ; Lyon, 71ème année, pp. 340-346, et 374-380.

LAPEROUSE (L. de) -1943- L'épopée missionnaire des Pères maristes. Demain n°73 du 26 juin, et n°75 du 4 juillet.

MARSEILLE (J.) -1989 - Empire colonial et capitalisme français : histoire d'un divorce. Seuil, Paris, 458 p.

MORAZE (Ch.) - 1946 - La France bourgeoise XVIIIè-XXè s. Colin, Paris, 220 p.

PAUTHONIER, POIGNAND, POURTALET -1902- Comment se constituent certaines sociétés, la vérité sur les comptoirs français de l'Océanie. Nouvelles imprimeries nouméennes ; Nouméa, 61 p.

PERROT (M.) - 1982 - Le mode de vie des familles bourgeoises 1873-1953. Presses de la Fondation des Sciences Politiques. VIII, 299 p.

ROBINARD (J.) - 1971 - La franc-maçonnerie et la colonisation sous la 3è République (14-36). Thèse 3è cycle d'histoire, Aix en Provence, 204 p.

THOMPSON (A. G.) - 1983 - John Higginson, 1839-1904. Patriot or profiler ? Thèse université du Queensland, XII-330.

7) ATLAS ET BIBLIOGRAPHIE

1986- Encyclopédie de la Nouvelle-Calédonie : tome 2, géographie humaine, économique et régionale. NEFO Diffusion ; Nouméa, 243 p. tome 9, sur les traces du passé. éd. d'Art calédoniennes ; Nouméa, 162 p.

ANTHEAUME (B.), BONNEMAISON (J.) -1988- Atlas des îles du Pacifique sud. Gip Reclus ; Montpellier, Publisud ; Paris, 126 p.

O'REILLY (P.) -1953- Répertoire bio-bibliographique de la Nouvelle-Calédonie. Société des Océanistes ; Paris, 305 p.

O'REILLY (P.) -1955- Bibliographie méthodique analytique et critique de la Nouvelle-Calédonie. Société des Océanistes ; Paris, 361 p.

O'REILLY (P.) -1980- Répertoire bibliographique de la Nouvelle-Calédonie. Musée de l'Homme ; Paris, 420 p.

O.R.S.T.O.M. -1981- Atlas de la Nouvelle-Calédonie et dépendances ; Paris, 170 p.

PISIER (G.) -1983- Bibliographie de la Nouvelle-Calédonie, 1955-1982. Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie ; Nouméa, 350 p.

B/ ARCHIVES

1) Fichier série géographique : Nouvelle-Calédonie

- carton 2 : création de bourgs-villages ; limites de la ville de Nouméa en 1874 ; contient aussi des arrêtés sur l'administration générale et municipale.
- carton 16 : arrêtés et concessions dans le cimetière de Nouméa, 1877.
- carton 18 : constitution du domaine communal de Nouméa.
- carton 24 : organisation municipale ; procès-verbaux des séances du conseil municipal ; projet d'emprunt de la municipalité pour construire un quai 1905 ; budget des dépenses et des recettes de la ville de Nouméa.
- 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 61 : administration 1868-1874 ; demande de matériel pour le service des ponts et chaussées, cadastre de Nouméa ; demande d'une scierie à vapeur pour le service forestier 1868.
- carton 62, dossier V : casernements, édifices, plans de routes, de quais, de côtes ; projet de construction d'un phare, 1864-1869.
- 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.
- carton 157 : outillage économique 1861-1884 ; plan projeté de la ville de Nouméa, 1867 ; rapports d'officiers militaires du génie civil sur le site de Port-de-France.
- carton 207 : annexe à l'arrêté du 17 juin 1868 ; plan d'ensemble dressé d'après le plan général du service topographique, 10 février 1868, Nouméa 1/20 000.
- carton 209 : situation des gouverneurs et des commandants de stations navales 1864 ; organisation politique et administrative 1874 (concerne les travailleurs asiatiques et les salaires non-payés des fonctionnaires de Nouméa).
- carton 229, dossier IX : 1878, finances, cadastre de la ville de Nouméa.
- carton 230 : extrait du plan de la ville de Nouméa, 1909 ; procès-verbaux d'estimations des immeubles bâtis et non-bâtis, à vendre ou à louer à Nouméa, 1921 ; cession à monsieur Ballande, fils aîné, des terres de la batterie de Doniambo à Nouméa pour la construction d'une usine, 1908-1909.

2) Fichier agence France d'outre-mer

- carton 324, dossier 5 : Nouvelle-Calédonie, commerce, industries 1930-1947, annuaire des entreprises de Nouméa et liste des activités.

3) Fichier affaires politiques

- carton 280 : Nouvelle-Calédonie, culte catholique, nomination de prêtres, vicaires apostoliques ; séparation de l'Eglise et de l'Etat ; missions maristes.
- carton 743 : Nouvelle-Calédonie, programmes des grands travaux 1924-1940.

4) Fichier travaux publics

a- première série

- carton 320 : concerne les emprunts faits par la ville de Nouméa.
- carton 325 : plans et cartes des différents arrondissements de Nouméa.
- carton 626 : rapports de situation des travaux exécutés à Nouméa à l'aide des fonds d'emprunts.
- carton 627 : travaux sur fonds d'emprunts, répertoires de la situation financière et de la correspondance à l'arrivée, 1931-1942, de la mairie de Nouméa.
- carton 695 : dossier 10, Nouméa, assainissement général 1928 ; dossier 11, amélioration et entretien du port, assainissement de la ville et amélioration du service des eaux.
- carton 750 : dossier 17, situation financière de la colonie et de Nouméa, exécution des budgets d'emprunt, programmes des grands travaux, 22/1/1936 ; dossiers 18-19, rapport de la commission Barthes concernant la situation financière de Nouméa 1935.
- carton 957 : dossiers 6-7, remblaiement de la Baie de la Moselle 1905 ; dossier 11, port de Nouméa 1927 ; dossier 12, plan de protection de la santé publique dans la ville ; dossier 13, Baie de la Moselle, 1927.
- carton 1164 : dossier 1, conduite d'eau, correspondances et notes ; dossier 7, projet d'étude de distribution d'énergie électrique ; dossiers 8-9, avancement des travaux sur fonds d'emprunts.

b- deuxième série

- carton 175 : comité d'urbanisme et d'habitat aux colonies, présentation des projets d'urbanisme pour Nouméa ; décrets sur les lotissements en Nouvelle-calédonie, 9/1951.
- carton 229 : Programmes et plans d'équipements 1949-1953 ; commissariat général au plan, urbanisation et habitat en 1953, procès verbaux des séances relatives à l'industrie à Nouméa, 1953.
- carton 325 : correspondances relatives aux dossiers techniques, centre universitaire de Nouméa ; dossier Pascalon, urbanisme 1948-1952 ; léproserie de Ducos à Nouméa, 1950-1952 ; concours d'architectes pour l'hôtel de ville à nouméa.
- carton 386 : commission de modernisation et d'équipement des TOM 1949-1953 ; correspondance avec des entreprises de matériel de chantier 1948-1951.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	2
- Les premières propositions d'un sujet de thèse	
- Les nouvelles orientations	
I/ MISE EN PERSPECTIVE DES DOCUMENTS CONCERNANT LA VILLE DE NOUMEA.....	10
1) Les prémices de la ville : les utopies et l'obsession de l'hygiène.....	11
2) La constitution de la municipalité et la formation de la bourgeoisie locale à la fin du XIXè siècle.....	18
3) Le marasme et la crise de 1929.....	19
4) L'urbanisation, une nouvelle voie pour les colonies.....	22
5) Les bouleversements de la guerre.....	23
6) Une approche plus sociale de la ville dans les années soixante.....	30
7) Le "boom" du nickel et la poussée de croissance de Nouméa.....	32
8) Les années quatre-vingt : sociologie et anthropologie de la ville.....	37
9) Aujourd'hui : la prise en compte des modes de vie urbains.....	39
II/ LES GRANDES ORIENTATIONS DE L'ÉCOLOGIE URBAINE.....	42
1) La place de l'écologie urbaine dans l'urbanisme du XXè siècle.....	43
2) Les courants de l'écologie urbaine.....	45
a- l'École de Chicago	
b- l'écologie des systèmes urbains	
c- approches intégrées des écosystèmes urbains	
III/ SUJET DE THESE.....	51
1) Les questions d'environnement urbain à Nouméa.....	52
a- un site naturel difficile	
b- les carences de l'aménagement urbain	
c- les risques actuels	
2) Une étude de l'environnement urbain à Nouméa.....	56
a- l'environnement, objet de l'étude	
b- objectifs et intérêts	
c- portée de l'étude	
3) Thèmes abordés et méthodes.....	59
a- les étapes et les mécanismes du développement de la ville	
b- le cadre de vie urbain	

- L'accès aux différents équipements et services urbains
- La recension des nuisances dans la ville
- Les pratiques et les représentations de l'environnement

Synthèse

A/ BIBLIOGRAPHIE.....	64
B/ ARCHIVES.....	76
TABLE DES MATIERES.....	78

