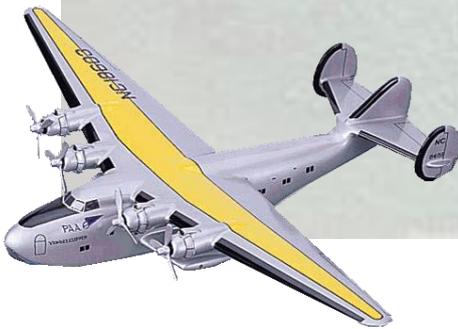




Historique de l'Aéronautique et de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie



Sommaire

1 - Les débuts de l'aviation en Nouvelle-Calédonie	3
2 - Un événement déterminant : la Seconde Guerre Mondiale	5
3 – La genèse d'une structure spécifique et originale	8
4 - Un pôle régional	9
5- Organisation et missions	10

1 - Les débuts de l'aviation en Nouvelle-Calédonie

L'importance du transport aérien pour un territoire insulaire et éloigné tel que la Nouvelle-Calédonie est évidente.



Les prémices de l'histoire de l'aviation en Nouvelle-Calédonie sont marquées par des initiatives essentiellement privées : tout d'abord australiennes ¹, puis métropolitaines ² et enfin locales. On assiste ainsi à la naissance de l'aéro-club calédonien (fin 1934) à l'initiative entre autres de Henri Martinet, pharmacien de son état. L'aéro-club élit domicile sur un terrain défriché de la plaine de Nandoué à Dumbéa. Première plate-forme permanente et spécialement aménagée, ce premier aérodrome, baptisé Charles de Verneuilh, est inauguré le 15 mars 1936. Le même jour, on baptise le premier avion calédonien, un Poter 60, « le Cagou » ³. Tout un symbole ! A la fin de l'année 1936, on compte sept autres pistes utilisables : Dumbéa, Kone, Voh, Ouaco, Nehoue, La Foa et Pouébo.



Le Southern Cross de l'Australien Kingsford-Smith, l'un des premiers avions à survoler la Nouvelle-Calédonie - 9 juin 1928
(Luc Chevalier, Des ailes dans le ciel calédonien, p.18)



Victor Roffey
et le Golden Eagle
(Fond :
Direction de l'Aviation Civile)



Nouméa vue de l'avion de V. Roffey en 1931
(Des ailes dans le ciel calédonien, p. 24)

¹ On retient notamment les différents raids de Victor Roffey sur son Golden Eagle (1931 à 1933).

² 5 avril 1932 1^{ère} liaison aérienne Paris – Nouméa réalisée par le baron Charles de Verneuilh, Max Devé (navigateur) et Emile Munch (mécanicien) à bord d'un trimoteur Couzinet 33-01. Ils parcourent 24 000 km en 134 heures et 45 minutes.

³ Immatriculé F.AOED. Il s'écrasera le 26 juin 1936 alors qu'il faisait office de « bombardier » dans l'optique d'empêcher l'intrusion de pirates japonais sur la côte à Hienghène.



Première liaison Paris – Nouméa du 5 avril 1932 (Timbre édité par l'Office des Postes et des Télécommunications de la Nouvelle-Calédonie)



Monument commémoratif du vol à l'entrée de l'aéroport de Nouméa La-Tontouta



Construction d'un « Pou du ciel » chez M. Tunica 1934



Le Cagou et en médaille Henri Martinet



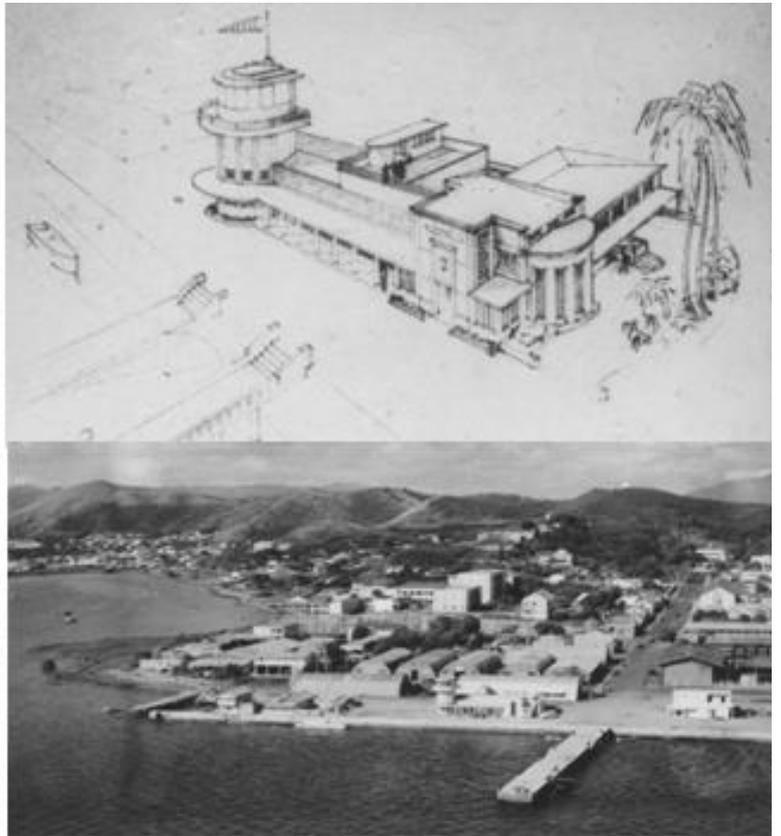
Aéro-club calédonien - Le premier hangar – Dumbéa

La compagnie américaine Panair (Pan American World Airways) entend profiter de l'engouement pour exploiter une ligne transpacifique San Francisco – Auckland grâce aux luxueux hydravions quadrimoteurs Yankee Clipper de Boeing. On aménage donc l'hydrobase de « Nouville » (île Nou) qui est dotée d'une station météorologique. Un bloc technique élémentaire et une station radioaéronautique à Magenta viennent compléter les installations. La desserte devait avoir lieu deux fois par mois et, si on débute en fanfare le 16 juillet 1940, le désastre de Pearl Harbour (8 décembre 1941) constitue un coup d'arrêt ⁴.



Les hydravions Clipper

⁴ Le service régulier ne reprendra que le 5 juin 1946. La liaison s'effectuera une fois par semaine mais à Tontouta cette fois (utilisation de Douglas DC4). A noter : La société australienne Qantas a débuté ses liaisons le 17 novembre 1945.



A gauche, l'hydrobase de Nouville en 1954 - A droite, projet de modernisation (aérogare, tour...) réalisé en 1955. Entre 1948 et 1976, ce bâtiment abritait le Service de l'Infrastructure de l'Aviation Civile. Il sera démoli en 1995.



Débarquement d'un hydravion Sandringham - Août 1953

2 - Un événement déterminant : la Seconde Guerre Mondiale

Pourtant, en matière aéronautique, la Seconde Guerre Mondiale est un véritable « détonateur ». En effet, pendant cette période troublée, et plus précisément entre 1942 et 1945, la Nouvelle-Calédonie est amenée à jouer un rôle crucial en tant que quartier général des Alliés, notamment et principalement des Américains, dans la région du Pacifique Sud. Elle servira également de base arrière dans le processus de reconquête des zones sous le contrôle des forces japonaises (épisode célèbre de la bataille de la Mer de Corail) avant de passer le flambeau à Guadalcanal. A ce titre, les forces américaines aménagèrent de nombreuses pistes d'atterrissage dotées d'infrastructures plus ou moins développées sur le pourtour de la Grande-Terre et

aux îles Loyauté⁵. Tontouta, la plaine des Gaïacs, Koumac et Oua Tom furent des bases dévolues au bombardement et à la chasse tandis que Dothio (Thio), Dumbéa, Bouraké et l'île des Pins servaient principalement d'aérodromes de dégagement ou d'urgence. L'aérodrome de Magenta était lui spécialisé dans le montage et les tests des avions reçus en caisses par bateau. Par la suite, ce maillage servira de canevas au développement du réseau aérien interne.

Aérodromes alliés en Nouvelle-Calédonie en 1945



Les chasseurs P 38 sont remorqués à travers Nouméa (Le Mémorial calédonien, volume V , p.105)

⁵ Dès 1941, les autorités de la France Libre, en accord avec l'Australie, construisent une première piste d'aviation à la Tontouta avant de s'atteler à l'aménagement de la plaine des Gaïacs sur la demande des Américains dès la déclaration de guerre avec le Japon. Les Américains prennent ensuite le relais.



Construction d'une piste recouverte de chrome de fer compacté - Magenta (*Les Transports*, p. 22)



Aérodrome de Magenta entre 1940 et 1945



Hydrobase de Nouméa – île Nou et presque île de Ducos, Anse Lallemand



Pendant la Seconde Guerre Mondiale



En 1955



Aérodrome de Tontouta



« First Island Command » (Le Mémorial calédonien, volume V , p.105)

3 – La genèse d’une structure spécifique et originale

A la fin du conflit et jusqu’en 1954, les attributions d’ordre aéronautique sont confiées à des militaires, dans un premier temps, les questions aéronautiques consistant essentiellement en la prise en charge par l’Etat de l’important matériel laissé en place par l’armée américaine. Fin 1946, les premiers techniciens arrivent. M. Migeon, colonel de l’Armée de l’Air, reçoit les attributions du Directeur de l’Aviation Civile. Le processus de « démilitarisation », suit en cela la métropole

(création du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale le 12 septembre 1946. Il est placé sous la tutelle du ministère des Transports tout juste créé par le Général de Gaulle).

L'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie est actuellement du ressort d'une administration hybride (budget, personnel, moyens, compétences). De fait, une même et unique entité agit à la fois pour le compte de l'Etat (Service d'Etat de l'Aviation Civile dépendant du Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer) et pour celui des institutions locales (Direction de l'Aviation Civile en ce qui concerne les attributions relatives à l'aéronautique locale).

En effet, ce service mixte a suivi et suit toujours les évolutions subies par le statut de la Nouvelle-Calédonie ⁶ afin de mieux s'adapter aux effets de la déconcentration et des transferts d'attributions que connaît ce territoire en la matière. Le mouvement, amorcé dès 1939, connaît une étape décisive avec la création le 6 décembre 1961 d'un Service d'Etat de l'Aviation Civile d'intérêt général.

Principalement constituée au cours de l'année 1959, l'existence de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie résulte de la poursuite d'un effort continu mené par l'Etat pour doter la Nouvelle-Calédonie d'un outil lui permettant son désenclavement. Le Territoire n'est pas en reste puisqu'il contribue à doter la collectivité des aéroports et des équipements de navigation adaptés aux besoins actuels et à compléter le maillage d'un réseau intérieur défini par les soins de l'Assemblée territoriale en décembre 1970.



Réseau intérieur (Timbre édité par l'Office des Postes et des Télécommunications de Nouvelle-Calédonie)

4 - Un pôle régional

Historiquement, la Direction de l'Aviation Civile a joué un rôle central dans la région du Pacifique car elle a longtemps assuré concomitamment la gestion des autres Etablissements Français de l'Océanie, à savoir le Condominium des Nouvelles-Hébrides (le Vanuatu est devenu indépendant en 1980 mais une assistance

⁶ 1946 La Nouvelle-Calédonie accède au statut de Territoire d'Outre-Mer (TOM) – 1957 Statut Defferre (décentralisation) – 1976 Statut Stirn (autonomie de gestion) – Référendum de 1986 – 26 juin 1988 Accords de Matignon – 5 mai 1998 Accord de Nouméa – 1^{er} janvier 2000 Premiers transferts de compétence de l'Etat vers la Nouvelle-Calédonie dans les transports comme dans les autres domaines.

technique ponctuelle s'est prolongée), la Polynésie Française (jusqu'en 1961) et l'ensemble Wallis-et-Futuna qui demeure toujours dans le giron de la Nouvelle-Calédonie à l'heure actuelle. Elle y est représentée par une délégation comprenant le Délégué de l'Aviation Civile ainsi que trois sections : Navigation aérienne, Infrastructure et Moyens généraux...



Aérodrome de Wallis – De 1967 à 2003

5- Organisation et missions

Lors de sa création, la direction comprenait :

- trois services techniques
 - Navigation Aérienne
 - Infrastructure
 - Météorologie
- une section administrative (devenue service)

On notera qu'en 1974, on procédera au regroupement « physique » de la quasi-totalité des services auparavant dispersés aux quatre coins de la ville de Nouméa au siège de la Direction de l'Aviation Civile à Magenta (la Navigation Aérienne et l'Administration occupaient des locaux rue de la République tandis que la météorologie avait pris ses quartiers au Faubourg Blanchot, les divers ateliers et magasins se répartissant sur Ducos).



L'ancien siège de l'Aviation Civile en 1968 (fond de la Direction de l'Aviation Civile)



Le nouveau siège de l'Aviation Civile à Magenta (fond de la Direction de l'Aviation Civile)

En 1976, une séparation est intervenue au niveau central (métropole) entre l'Aviation Civile et la Météorologie. Fin 1991, la même tendance est observée en Nouvelle-Calédonie, donnant naissance à la Direction de l'Aviation Civile dans sa forme moderne.

Annexe 1 – Les compagnies françaises en Nouvelle-Calédonie

Les compagnies locales	La présence des compagnies métropolitaines en Nouvelle-Calédonie
19 octobre 1946 Création de la TRAPAS (Transports Aériens du Pacifique Sud) par Henri Dewez. Son siège se trouve à Nouméa.	
	27 septembre 1948 1er vol d'étude Air France Paris - Nouméa (DC 4) ; A partir du 1 ^{er} décembre 1948, Air France ouvre la ligne Saïgon-Nouméa. Un service bimensuel est mis en place. Il sera interrompu en octobre 1950.
	Fin février 1951 Reprise de la ligne à une fréquence mensuelle en Lockheed « Constellation ».
25 juin 1952 242e et dernier vol de la TRAPAS.	
9 décembre 1954 Création de TRANSPAC, "Société Calédonienne des Transports Aériens" sous l'impulsion entre autres de l'inévitable Henri Martinet.	
	1er janvier 1956 Par suite d'une redistribution des lignes aériennes françaises intervenue en octobre 1955, Air France cède la place à la TAI (Transports Aériens Continentaux) qui met en place un service régulier via Saïgon et Port Darwin (bimensuel dans un premier temps, il devient hebdomadaire après six mois d'exploitation seulement) . La ligne sera prolongée jusqu'à Auckland (4 février 57), devenant ainsi « la ligne des Antipodes » (22 000 km), soit la plus longue du monde ! Les vols s'effectuent à bord de DC6 et DC7 C en une cinquantaine d'heures et évidemment plusieurs étapes.
	Décembre 1957 Apparition des premières séances de cinéma pendant les vols ; elles mêlent actualités, documentaires, films touristiques et dessins animés.
	Début des années 60 Révolution dans les transports aériens avec l'arrivée des premiers jets 707 et DC8 ; le temps de vol diminue et parallèlement le nombre de passagers augmente.
	23 février 1963 La TAI fusionne avec UAT pour devenir UTA, Union des Transports aériens.
	Novembre 1965 La ligne Nouméa-Paris est assurée deux fois par semaine.
	1968 On passe à trois rotations.
1er décembre 1968 La société TRANSPAC prend la dénomination de "Société Calédoniennes des Transports Aériens - Air Calédonie".	
	1970 Le rythme des liaisons atteint quatre rotations par semaine (soit le rythme actuel des fréquences hebdomadaires).
1980 Air Calédonie franchit le cap des 100 000 passagers annuels.	1980 Le DC10 succède au DC8. Si trois ou quatre escales sont toujours nécessaires, la durée du voyage n'est plus que d'une trentaine d'heures.
Septembre 1983 Création de Air Calédonie International (Aircalin).	
2 décembre 1983 , en partenariat avec Qantas, premier vol Air Calédonie International Melbourne / Nouméa / Melbourne (B 747).	
1990 Air Calédonie franchit le cap des 200 000 passagers annuels.	1990 Retour d'Air France.
	1991 UTA est intégrée dans le groupe Air France.
	La desserte de la Nouvelle-Calédonie s'effectue désormais en Boeing 747-400, elle ne comporte plus qu'une escale à Tokyo et la durée de vol est ramenée à 23 heures.
	Juillet 1994 Arrivée de AOM Minerve et de Corsair International .
	Mars 1998 Corsair International se retire.
	Mars 2001 AOM Minerve se retire.
	31 mars 2003 Dernière liaison Air France entre Tokyo-Narita et Nouméa. Doté de deux nouveaux Airbus, Aircalin prend le relais dès le 1er avril.



Annexe 2– Bibliographie

L'Aviation en Nouvelle-Calédonie

Luc CHEVALIER, *Des ailes dans le ciel calédonien*, Editions Françaises d'Océanie, Nouméa, 1977.

Jean-Marc ESTOURNES, *Les Transports*, Collection Découvertes Calédoniennes, Planète Mémo, Nouméa, 2002.

Josiane FOURNEL-VERMOT, « *Les transports aériens en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie* », Cahier de l'ORSTOM, série Sciences Humaines, volume XI, N° ¾, 1974, pp. 315 à 323.

Henri DALY, *La Guerre du Pacifique : Ailes alliés dans le ciel calédonien*, Revue de la Société d'Etudes Historiques de la Nouvelle-Calédonie, Bulletin n° 45, 4^{ème} trimestre 1980, pp. 5 à 13.

ICARE, Revue de l'Aviation française, La Trapas 1946-1941, n°175.

Philippe GODARD, *Le Mémorial Calédonien*, dix tomes, Editions d'art calédoniennes, Nouméa.

Georges KLING, *Histoire de la poste et du timbre en Nouvelle-Calédonie et Dépendances*, Office des Postes et Télécommunications de la Nouvelle-Calédonie et Dépendances, Nouméa, 1983.

La Direction de l'Aviation Civile

Denise BRIMEUR, Vital FERRY, Bernard PELLISSIER, Marc SUEL, *Regards sur l'Aviation Civile, Histoire d'une administration*, Capaduès-Editions, Toulouse, 1992.

Le Service d'Etat de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie

J.-L. GIOVANNELLI, « *Pacifique Sud : La Météorologie en Nouvelle-Calédonie* », *Revue du Secrétariat Général à l'Aviation Civile*, N° 108, 15 février 1961, Ministère des Travaux Publics et des Transports, pp. 9 à 18.

« *Aéronautique en Nouvelle-Calédonie* », *Revue du Secrétariat Général à l'Aviation Civile*, N° 138, 15 juin 1970, Ministère des Transports, pp. 89 à 116.

« *Notre temps, Nouvelle-Calédonie* », *DGAC Info, Spécial DOM-TOM*, N° 235, Juillet août 1991, pp. 24 à 29.