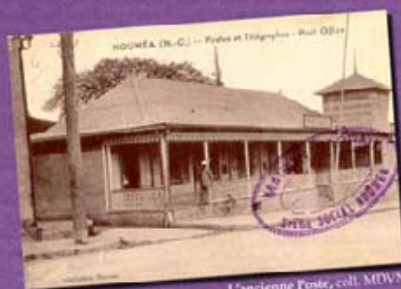


# Les facteurs à pied



L'ancienne Poste, coll. MDVN

## Création de la Poste en Nouvelle-Calédonie

Dès 1859, les divers services administratifs sont créés à Nouméa dont la « Direction des Postes ». Le bureau de Poste est situé 2, rue Magenta (actuellement rue de la République).



Coll. J. Lantier

## Facteur kanak



Le 4 août 1859, le premier courrier régulier entre Port-de-France (Nouméa) et Kanala est acheminé par des facteurs à pied, appelés piétons kanaks, se rencontrant à Saint-Vincent.

Le porteur de Saint-Vincent est sous la surveillance de Waton, chef de la tribu de Titéma, celui de Kanala sous la surveillance de Monsieur Pannetret, juge de paix.

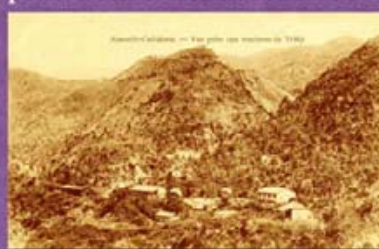
Ils sont payés 30F par mois et nourris dans les localités visitées (Saint-Vincent et Port-de-France).



Décision du gouvernement dans le Moniteur Impérial, 1859

## À travers la chaîne

Le trajet met 4 jours entre les deux Postes Port-de-France et Kanala. Mais des retards d'acheminement du courrier sont possibles car si la route de Port-de-France à Saint-Vincent est facilement praticable, celle de Saint-Vincent à Kanala est plus difficile, empruntant les chemins escarpés de la Chaîne centrale.



Coll. MDVN



Piéton kanak, coll. Leenhardt

## Boîte à lettres tabou

La boîte en fer blanc contenant le courrier est remise au chef kanak, qui, à son tour, la munit d'un tabou afin de la rendre sacrée aux yeux des Kanaks. Elle est alors intacte mais souvent oubliée en chemin...

En décembre 1860, suite à de nombreux cas de maladie, le courrier est déclaré vecteur de maladie. Les porteurs suivants furent alors massacrés et parfois mangés.

## Les alicés

Tipinjdé, le 28 juin 1903  
(Reçue le 29 septembre 1903)

Mon cher Henri,

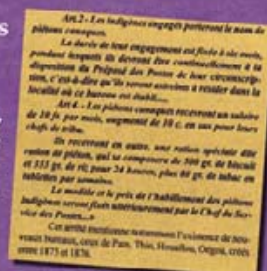
Je pense en ce moment à la pauvre Marie qui voulait que je lui envoie des timbres de toutes espèces, je veux dire de tous prix, j'ai bien du mal à me procurer des timbres ordinaires : nous sommes dans un pays spécial où on a toutes les misères du monde à en obtenir. Il ne faut pas croire que la poste fonctionne ici comme en France. Nous ne voyons le facteur qu'une fois par semaine. C'est un Canaque ! Souvent il manque quelque chose à l'appel. C'est tantôt l'un, tantôt un autre, qui est chargé du service. Certains colons peu scrupuleux s'amuse à les faire boire. Jeudi dernier, le facteur est arrivé sans boîte, et naturellement sans lettres, il a dû ne rien avoir. La vérité est qu'il a tout perdu ; tu vois comme c'est rigolo, il y avait peut-être une lettre de toi dans ce courrier. Quoiqu'il en soit, je n'ai pas encore eu le prix de mon café, peut-être viendra-t-il d'ici à quinze jours. Ce n'est pas la première fois que les correspondances s'égarent et, les bonnes gens, vieux arrivés dans le pays, n'ont pas peur de décacheter une lettre. [...]

Suzanne Papin

## Le circuit s'agrandit

Dans les années 1880, un courrier hebdomadaire est organisé entre tous les bureaux de Postes de brousse à l'exception de ceux de Uro et Lifou.

Pour palier à l'irrégularité de la distribution, le gouverneur Olry prescrit aux chefs de tribu des territoires situés sur le parcours de Varai à Paru d'engager, pour le compte du service des Postes, le nombre d'indigènes nécessaire au transport des dépêches. Le nombre est fixé à neuf « piétons canaques », recrutés pour 6 mois et rétribués par le service des postes. Six autres sont mis à disposition en cas d'invalidité des premiers.



Arrêté n° 103 du 6 mai 1878

## Facteur de ville

Avec la mise en place de la distribution à domicile en décembre 1870, un premier facteur de ville, le sieur Dillensenger est nommé à Nouméa.

Son parcours est revu en 1883 avec une grande innovation pour la distribution du courrier : la création de la boîte postale.

## Le facteur, un homme tant attendu

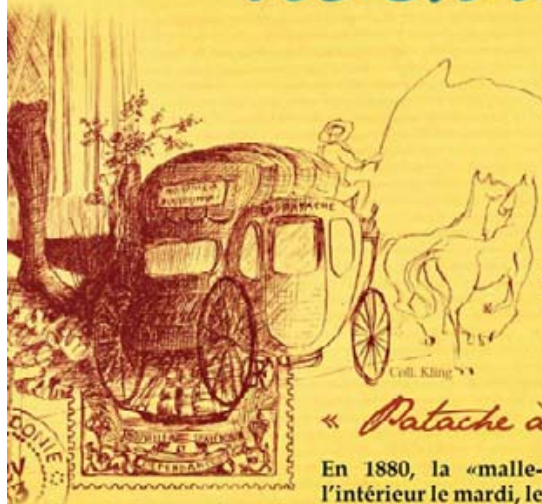
Les colons et leurs familles installés dans des endroits souvent bien isolés guettaient l'arrivée du courrier qui représentait le seul contact avec la France. Autant dire qu'on comptait beaucoup sur le facteur : c'était le lien.



Facteur de Kanala, coll. OPT

Facteur de Koumac en 1959, coll. OPT

# A cheval, en diligence ou en auto



## Transport couplé

Le 1<sup>er</sup> septembre 1873, un service de « malle-poste » est mis en place pour rationaliser le transport du courrier ; ce service fonctionne 3 fois par semaine.

En 1876, ce service à cheval assure le transport du courrier entre Païta et Uraï. Au-delà d'Uraï des piétons kanaks (avec des contrats de 6 mois) s'occupent du transport des dépêches. Par la suite le vapeur La Dépêche prendra le relais.



## « Patache à Vergès ».

En 1880, la « malle-poste » part vers l'intérieur le mardi, le jeudi et le samedi jusqu'à Païta, puis un facteur à cheval poursuit jusqu'à Boulouparis. Il faut environ 12 heures pour relier Nouméa à Boulouparis, en utilisant 6 relais de poste sur les 100 km de l'itinéraire.

Cette « malle-poste » est un service de transport en commun appartenant à Jean Vergès ; aussi prend-elle le nom de « Patache à Vergès ».

C'est une grande voiture couverte, couleur de la poussière amassée en chemin, attelée à 4 chevaux parés de colliers et de grelots. Ses larges banquettes peuvent accueillir jusqu'à 10 personnes et les bagages sont accrochés sous la voiture et sur le toit. Le courrier est entreposé sur le toit.

## Passage du bac

« Boulouparis est situé sur la grande voie dite Route n°1. Un courrier postal, qui reçoit des voyageurs, fait chaque jour dans les deux sens, au moyen de deux voitures qui se croisent en chemin, un service public de Nouméa à Moindou par Boulouparis. Nous n'estimons pas à son prix notre patache quotidienne. (...)

A Nassirah, nous avons donc, heureux mortels, la Route n°1, et la diligence, qui peut nous conduire au chef-lieu en sept ou huit heures. Il ne saurait être élevé de protestation équitable contre celles relativement peu fréquentes, des irrégularités de la diligence qui sont imputables aux intempéries. La Tontouta, n'ayant pas de pont, est infranchissable plusieurs fois par an. Lorsque la rivière est trop grosse, on ne hasarde pas la voiture sur le bac dans lequel elle la passe d'ordinaire. Mais au moins le courrier postal peut-il encore être expédié d'une rive à l'autre par le câble de l'appareil. »

Dans la Brousse Calédonienne, souvenir d'un planteur 1896-1904 de Marc Le Goupilh



Coll. MDVN

## De l'un à l'autre

Jusqu'en 1904, date du premier courrier « automobile », M. Vergès s'occupe du service de la « malle-poste » de Nouméa à Boulouparis, Monsieur de Laubarède poursuit de Boulouparis à Moindou et Monsieur El Mokrani termine de Moindou à Bourail.



## Les Messageries Automobiles

Suite à l'arrivée de voitures par les Messageries Maritimes en juin 1904, M. Laubarède crée une société anonyme dénommée Messageries Automobiles Néo-Calédoniennes.

Elle a charge de transporter le courrier au dépend de notre vieille patache.



Coll. MDVN

## En chemin



Coll. MDVN

Une boîte aux lettres est alors placée bien en vue sur la voiture afin que les personnes puissent y déposer leur courrier. Les sacs de dépêches et de colis-postaux ne doivent pas excéder 200 kg. Le courrier est ensuite déposé dans chaque bureau de poste sur le passage.

## Le parcours se diversifie

En 1928, le transport des correspondances par voie de terre est effectué quotidiennement. Puis de nouvelles destinations deviennent possibles avec l'ouverture de routes. En 1937, M. de Saint-Quentin organise le transport du courrier Bourail-Houaïlou, tandis que M. Santacrose assure la liaison Boulouparis-Thio, qui est prolongée jusqu'à Canala.

Le parcours s'étend jusqu'à Voh, puis à Néhoué.

En 1941 le service entre Ponérihouen et Touho est étendu jusqu'à Poindimié.

Cependant, les facteurs piétons ou cavaliers sont souvent sollicités pour palier à l'auto dans les passages difficiles.

## Nouveaux logos

La SCEA « Société Calédoniennes d'Entreprises Automobiles » supplante les Messageries Automobiles et rachètent les voitures en y apposant leur nouveau logo. Elles vont alors prendre le relais pour transporter le courrier jusqu'à l'acquisition d'un parc automobile par l'OPT.



Véhicules de l'OPT en 1961, coll. Sud Pacifique



Bus de la SCEA en 1959, coll. OPT

# Courrier par voie de mer



Coll. MDVN

## Le tour de Côte

Faute de routes, un cabotage privé se met en place pour desservir les centres de brousse. Goélettes, cotres et caboteurs sillonnent le lagon et transportent, hommes, marchandises et courrier dès 1871.

En 1896, le *Saint-Antoine* et le *Saint-Pierre* effectuent le service des 2 côtes en alternance ; le vapeur *Croix du Sud* dessert Gomen et les environs, l'*Océan Queen* Houailou et proximité.



Circuits du Tour de côte, coll. Lachuste

La Tipindjé, le 17 juillet 1902  
(Reçue le 5 septembre 1902)

Mon cher Henri,

Voilà déjà longtemps que je n'ai reçu de tes nouvelles et de vos nouvelles à tous. Thérèse m'a annoncé son mariage, alors qu'elle était mariée depuis 15 jours. La poste ne va pas vite pour la Calédonie. Si le départ du bateau qui fait le tour de côte ne correspond pas avec l'arrivée du grand paquebot, la lettre peut rester plus de 15 jours à Nouméa, et si à l'arrivée à Hyenghiène, elle manque le départ du facteur canaque, il y a un nouveau retard de 8 à 15 jours. [...]

Ludovic Papeau

*Envoyée oui,  
mais oblitérée !*

Les « broussards » ont plus confiance dans la desserte maritime que terrestre du courrier, aussi profitent-ils du voyage pour écrire à bord du tour de côte.

Toutefois, certaines lettres sont distribuées non oblitérées ou même non affranchies. Face à cette situation, une oblitération particulière O pour l'ouest et E pour l'est, est mise en place.



N° 183. — DÉCISION : Une boîte mobile est placée à bord des bateaux subventionnés.

(Du 26 février 1899)

Le GOUVERNEUR de la NOUVELLE-CALÉDONIE et DEPENDANCES, CHEVALIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR, ORDRE DES ANCIENS.

Considérant qu'il y a lieu de prendre des dispositions pour la réception et la délivrance directe des lettres à bord des bateaux subventionnés qui font le tour de côte, en vue de prévenir l'emploi des timbres non oblitérés ;

Yu l'arrêté du 19 octobre 1890 concernant le Service des Postes en Nouvelle-Calédonie ; Yu le décret organique du 12 décembre 1874 ; Sur la proposition du Directeur de l'Intérieur :

DECISION :

Art. 1<sup>er</sup>. — Une boîte mobile sera placée à bord des bateaux subventionnés, le matin de leur départ de Nouméa et pendant leurs escales sur la côte ; elle sera destinée à recevoir toutes les lettres qui étaient antérieurement aux capitaines.

Art. 2. — Ces lettres seront investies des fonctions d'Agent des Postes à bord de leur bateau respectif, c'est-à-dire, chargé de l'oblitération des timbres poste au moyen d'un cachet qui leur sera fourni par le Service des Postes, et de la délivrance des lettres affranchies aux destinataires. Elles ne pourront toutefois être affranchies par les capitaines au bureau de poste le plus voisin.

Art. 3. — Le Directeur de l'Intérieur est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera communiquée et enregistrée partout où besoin sera.

Nouméa, le 26 février 1899.

P. FILLLET

## Finir le service maritime postal ? Pas tout à fait !

En 1925, le Gouverneur Guyon vient « réveiller » la colonie, aussi l'extension des routes est une priorité. Les colons réalisent alors que l'automobile présente des avantages sur le bateau comme la rapidité, la régularité et même le prix.

Aussi, en 1948, le tour de Côte s'éteint, la voie terrestre ayant pris le relais.

Aujourd'hui en 2009 l'île Ouen, dépendant du bureau de poste du Mont-Dore, reçoit son courrier par bateau 1 fois par semaine.

Le Phare Amédée également voit sa boîte aux lettres desservie par le *Mary D.*



Coll. Lachuste

## Les Messageries Maritimes

Les envois extérieurs sont facilités à partir de 1883 lors de la mise en place d'une nouvelle ligne de la Compagnie des Messageries Maritimes.

Le premier voyage se fait par le *Natal* quittant Marseille le 23 novembre 1882 et arrivant 52 jours plus tard, le 14 janvier 1883 à Nouméa.



Coll. MDVN

## Au-delà des mers...

Dès sa création en 1859, le service des Postes obtient le monopole du transport des papiers de toute nature. Il confie le transport du courrier entre Port-de-France (Nouméa) et Sydney à la maison Lannoy & Bourgoing avec un départ le 25 de chaque mois. L'affranchissement devient obligatoire et, pour palier à la carence de vignette, un cachet triangulaire est utilisé.



Coll. Ning

## La courrière

L'arrivée du courrier, tant attendu de tous, donne lieu à des situations comiques ; c'est tout Nouméa qui est mobilisé dans ses lectures et ses pensées.

Plus le temps pour autre chose : le courrier avant tout.

*Courrière* : maladie bénigne arrivant tous les mois à la réception du courrier.

*Symptômes* : envie de se mettre à l'écart, parfois désobéissance voire impolitesse envers ses proches, impatience généralisée, répétition d'une même phrase à toute personne rencontrée : pas le temps, c'est le courrier...



# Du vélo à la mobe



## Serge Helloin : une carrière à l'OPT

Serge Helloin commence sa carrière de facteur le 26 septembre 1957, à l'âge de 15 ans. N'étant pas majeur, ses parents le présentent comme c'était d'usage à l'époque.

L'OPT ne fournissant pas de bicyclette, tout facteur achète son vélo et reçoit une prime en compensation. Sa première tournée comprend Trianon et Faubourg Blanchot.



Coll. Helloin

NOUMEA (Nouvelle-Calédonie)  
Comptoirs et Entrepôts de la Maison V<sup>o</sup> G. de Béchade



...qui devient la Poste de Noumea

## Quotidien d'un facteur

Outre les tournées à domicile, il y avait aussi la distribution dans les boîtes postales. À la vieille poste, il y en avait 240.

## Un métier attachant

« Le facteur était attendu avec impatience pour La France Australe et une publicité tellement rare qu'elle se faisait espérer.

Aussi quand il fallait changer de tournée, ce qui arrivait régulièrement, il fallait former les nouveaux et s'adapter à ses nouveaux habitants. Pour les usagers c'était difficile également car ils s'attachaient à leur facteur et le gâtaient en fin d'année avec des petites enveloppes bien chargées. »

## Les risques du métier

« Le plus dur ? La météo ! Qu'il fasse beau, qu'il pleuve, qu'il vente, le facteur est toujours là. Sur un vélo ou sur une mobylette, on a tôt fait de prendre une douche en Nouvelle-Calédonie.

Et puis, il y a aussi ce bruit des mobylettes qui attire les chiens. Le premier aboie pour prévenir les autres, ils se répondent avant de se regrouper en meute derrière le pauvre facteur... »



Coll. Bruin



Coll. Helloin

## Simon Kévine ou l'envie de circuler

En 1969, Simon Kévine commence comme guichetier. Il délivre les timbres et effectue les opérations postales courantes. Mais il envie ses collègues facteur qui quittent tous les jours le bureau avec leurs mobylettes.



Coll. Kévine



Coll. Kévine

Par bonheur, 4 jeunes facteurs sont appelés à effectuer le service militaire : il saute sur l'occasion et le voici parti avec sa mobylette. Elle ne va pas bien vite et peine dans les côtes, poids du facteur et des colis obligeant... mais la technique évolue, et les fameuses mobylettes bleu ou rouge des facteurs plus performantes arrivent sur le marché.

## Star du courrier

Ce qu'aime Simon, c'est le contact avec les gens. La tournée permet de créer des liens avec les personnes. Il bénéficie de plus d'une notoriété non négligeable comme footballeur reconnu...

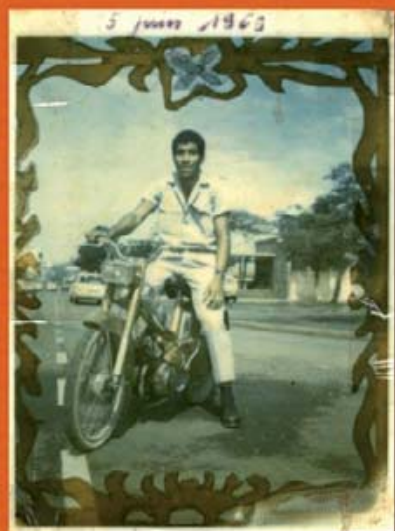
Aussi se voit-il souvent proposer petits cafés et gâteaux qui rendent le parcours bien agréable.



En 1973, avant un match en Nouvelle-Zélande à l'occasion d'un tournoi océanien de football. Simon en haut à droite, coll. Kévine

## Le mythe du chien et du facteur

Dans une maison de la Vallée du Tir, il y avait un chien très calme même à l'arrivée du facteur. Mais quand l'administration demanda la mise en place de boîte aux lettres, celle-ci fut installée à l'intérieur de son terrain. Le chien la défendit et tandis que Simon déposait le courrier dans la boîte, il ressentit une mâchoire l'attraper fortement au fessier. La morsure lui valut des points de suture et au chien quelques égratignures...



Coll. Kévine

# Mémoires de facteurs



En 1891, une subvention est versée pour l'achat d'une bicyclette au service des Postes. Donnons la parole à ces travailleurs à bicyclette.

## Raymond Séraphin, enfant de Koumac

Raymond Séraphin travaille pendant 33 ans au sein de l'OPT. Sa carrière débute en 1959 dans sa ville natale comme facteur à vélo pendant 6 mois. La distribution s'effectue de maison en maison avec les habitudes de chacun dont il faut tenir compte telle cette dame à l'esprit de contradiction, lui demandant tantôt de lui remettre le courrier en main propre tantôt dans la boîte aux lettres. Et oui la distribution du courrier n'est pas toujours des plus simples...

## De poste en poste

Il est muté ensuite à Paagomen jusqu'en 1962, vers les mines de Thibaghi où il utilise tout d'abord un vélo avant de goûter aux joies de la mobylette. Il y avait des jours avec et des jours sans ... courrier. Il lui arrivait donc de ne pas faire de tournée.

Après un an et demi à Hienghène, il est promu receveur à Pouébo pendant 6 ans.

En 1970 il travaille à Poum pendant 14 ans et termine sa carrière de 1987 à 1992 à Gomen à l'âge de 50 ans.



Coll. OPT

## Un peu timbré !



Lorsqu'il fallut demander aux gens de timbrer leurs enveloppes, cela provoquait parfois des scènes comiques. Un certain monsieur essaya désespérément de coller son timbre directement sur l'enveloppe alors que les timbres autocollants n'existaient pas encore...

Le facteur suggéra ... un coup de langue !

## Le marien, Nicaise Wabutrune

Nicaise Wabutrune débute sa carrière en août 1958 à la vieille poste de Nouméa. Il est facteur à pied et gagne alors 20 000 F par mois. C'est un métier difficile et peu de personnes veulent l'exercer à son époque.

Dur, dur de trouver les rues dans une ville où tout le monde fonctionne avec les noms des commerces, des maisons des amis ou d'autres points de repère...



Coll. Wabutrune

## Service express : les télégrammes

Nicaise est ensuite affecté au service télégraphiste qui lui plaît particulièrement. Il livre alors les exprès et les télégrammes. Il faut être rapide et chaque jour est un défi. Chaque télégramme fait l'objet d'un PV, ce qui demande beaucoup de rigueur et d'écriture également. Si le lundi est calme en raison du décalage horaire avec la métropole, les autres jours sont bien chargés.

De nature volontaire, Nicaise travaille du lundi et souvent jusqu'à dimanche.

Le travail dominical ne le dérange-t-il pas ? « Non » répond-il « car les heures sup étaient bien payées. Et je ne terminais pas non plus à 16h comme tout le monde mais avec Simon, un autre facteur, nous terminions presque tous les soirs à 19h. Les Chronopost n'attendent pas. Et puis à la fin du mois quand les fiches de paie étaient distribuées, les collègues nous enviaient ; au lieu des 20 000 F par mois, nous pouvions atteindre jusqu'à 100 000F. Là nous étions satisfaits de nos efforts. »



Coll. Brun



Coll. Wabutrune

Dur, dur sous la pluie ; dur, dur sous la chaleur ou les cyclones ; mais le facteur est toujours là !

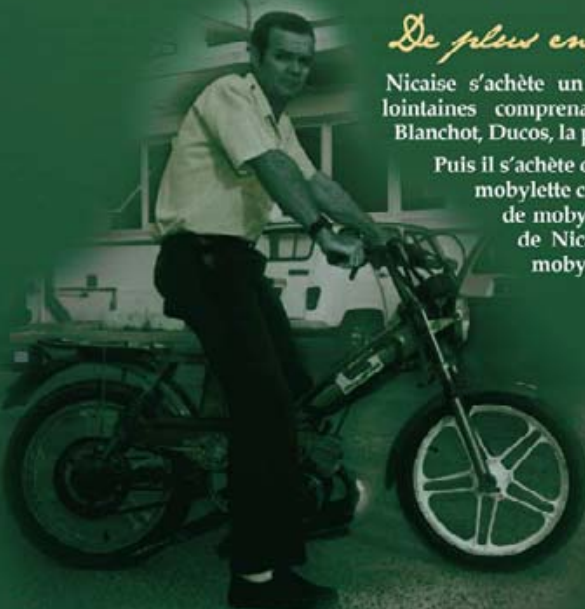


Coll. OPT

## De plus en plus vite

Nicaise s'achète un vélo pour des tournées plus lointaines comprenant l'Anse-Vata, le Faubourg Blanchot, Ducos, la pointe aux longs cous etc...

Puis il s'achète cette fois-ci pour une belle petite mobylette chez Motobécane (vieux magasin de mobylettes). Vite trop lente aux yeux de Nicaise, il opte pour une seconde mobylette plus speed.



## Facteur casqué

« Pour les Chronopost il y avait parfois des lettres et même des colis et donc c'était pas facile de transporter cela en scooter. »

On voyait le scooter bleu, on voyait le colis, mais seul un morceau de casque bleu dépassait : on savait tout de même que c'était lui, et que c'était toujours urgent.

Comme tout facteur, il détenait l'autorisation de ne pas porter le casque durant leur tournée, mais lui tenait à la vie et donc à son casque.



Coll. Wabutrune

# Courriers en vol



L'Aiglon, coll. MDVN

## Venu par les airs

9 mars - 5 avril 1932 : Le Biarritz effectue la première liaison Paris-Noumea. À son bord 25 lettres, toutes les lettres portant la mention « avion Biarritz / France - Nouvelle-Calédonie » et les oblitérations d'estampes d'Istres et de Nouméa ou portant la griffe manuscrite « par avion / Biarritz » et la mention « Chef pilote : de Verneilh ».

Puis 18 lettres sont chargées aux escales de Sydney et Brisbane.

Que de lettres au transport historique ...

## Premiers vols intérieurs

Mai 1931 : premier vol d'un avion en Nouvelle-Calédonie : l'Aiglon.

Roffey et Brown effectuent de nombreuses liaisons intérieures pour financer leur séjour grâce à la surtaxe apposée sur le courrier et par les billets des passagers.

Cette même année, un avion emporte vers l'Australie 90 lettres dont 46 partent ensuite par bateau vers la France.



Le Biarritz, coll. MDVN



Coll. Kleto

## Du « facteur » Martinet à l'installation de la PANAIR

En 1936, Henri Martinet avait accepté 5 kg de courrier pour le vol Dumbéa-Maré-Lifou-Dumbéa, puis pour Pouébo, Ile Ouen, avant d'emporter un sac de courrier en Australie lors de son vol mythique Nouméa-Paris avec Paul Klein de mars à mai 1939.

En 1938, la Pan American Airways s'installe en Nouvelle-Calédonie. Après plusieurs vols expérimentaux, un avion de la PANAIR fait escale pour la première fois le 17 juillet 1940 lors d'un vol commercial avec 53 818 correspondances provenant de différents pays.



## Pendant la Guerre du Pacifique

À partir de décembre 1941, le courrier est acheminé par la Fleet Post office et l'Air Transport Command. Ainsi, entre 1942 et 1945, 35 884 lettres arrivent et 68 758 correspondances quittent le Territoire.



## Réponse par retour d'avion

« Dans les années 1955-1960, il y avait un avion apportant le courrier tous les 15 jours environ. Pour les personnes voulant répondre par le retour de ce même avion, l'office des postes faisait une distribution spéciale. On allait sur le trottoir de la poste Gallieni où les facteurs distribuaient le courrier en appelant chacun. Ceci permettait de recevoir son courrier plus vite et, surtout, d'y répondre en le postant le lendemain matin afin qu'il prenne l'avion de retour sur la France. » *Cécilia Brun*



Coll. OPT

## Bien des compagnies pour le courrier

Après guerre différentes compagnies étrangères se succèdent :

Quantas, Pan-American Airways, la compagnie New Zealand National Airways Corp (NZNAC)... Toutes passent par Nouméa et transportent régulièrement du courrier.

Puis en 1946 la première société de transport aérien française, T.R.A.P.A.S, s'installe. Son objectif est de faciliter les liaisons intérieures en Nouvelle-Calédonie mais aussi avec les Nouvelles-Hébrides et l'Australie puis Wallis et Futuna. Pour le vol inaugural, en juillet 1947 entre Nouméa et les Nouvelles-Hébrides, le Catalina emporte un courrier de 1 399 lettres, frappées d'un cachet spécial.

