

# Tanéé Nyawè\*



## Les pirogues en Nouvelle-Calédonie

\* Tenir la barre en nâ kwenyi, langue kanak de l'Île des Pins

# Tanéé Nyawè\*

\* Tenir la barre en nââ kwenyï, langue kanak de l'Île des Pins

## Pirogues en Nouvelle-Calédonie

Cette exposition photographique est le fruit d'une collaboration initiée en 2019 entre l'association Kenu One Project (KOP) et l'équipe de recherche émergente de l'Université de la Nouvelle-Calédonie ERALO (en partenariat avec la filière Langues et Cultures Océaniques). Notre volonté est double : d'une part, il s'agit de valoriser les savoirs et pratiques de la navigation en pirogues en Nouvelle-Calédonie en mettant en lumière les dynamiques de changements rencontrés. D'autre part, cette démarche accompagne un processus partagé à l'échelle du Pacifique de revitalisation et de réappropriation de ces savoirs et pratiques ancestraux, adaptés aux besoins, aux techniques et outils de navigation contemporains.

Cette exposition n'a pas pour ambition de proposer une historiographie exhaustive des techniques liées aux pirogues en Nouvelle-Calédonie. Elle se veut bien plus une fenêtre donnant à voir la continuité de la présence et de l'usage de ces modes de navigation particuliers dans l'archipel calédonien. Elle vise à nous rappeler à quel point la navigation comme savoir ancestral, la maîtrise du vent comme énergie naturelle, la mer comme espace de vie, font autant partie de notre imaginaire que de notre identité en tant qu'insulaires.

À partir d'un important travail de recensement des documents iconographiques illustrant les pirogues en Nouvelle-Calédonie dans différents fonds archivistiques, nous avons retenu une quarantaine de photographies (et deux peintures anciennes) parmi plus d'une centaine de documents. Nous avons fait le choix de ne garder que des illustrations de pirogues naviguant en mer ou dans le lagon, excluant de fait de nombreuses images en rivière, un autre grand pan de l'usage des pirogues en Nouvelle-Calédonie. L'histoire des pirogues, des techniques et savoir-faire reliés, des pratiques, usages et représentations associées reste encore à écrire.

## Peuplement de l'archipel

D'après les travaux archéologiques et linguistiques, le peuplement du Pacifique correspond à plusieurs vagues successives de groupes d'individus provenant d'Asie du Sud-Est et ayant navigué à travers l'ensemble du Pacifique à bord des grandes pirogues doubles. Ces populations appartenant au « complexe culturel Lapita » (du nom d'un style de poterie retrouvé dans toute l'Océanie lointaine) découvrent et peuplent il y a environ 3000 ans ce que l'on nomme aujourd'hui la Nouvelle-Calédonie. Les Kanak s'installent progressivement dans tout l'archipel et garderont de leurs ancêtres austronésiens ce lien au monde marin.

## Les réseaux d'alliance, d'échange et les chemins coutumiers via les pirogues

À bord de leurs pirogues, les Kanak tracent un réseau de routes complexe. Grâce à ces chemins maritimes, les chefferies se trouvent connectées entre elles par des liens économiques, diplomatiques et familiaux. Les traditions orales aussi bien que les preuves archéologiques attestent d'échanges nombreux entre les îles. Ainsi, les lames de haches en néphrite (ou « haches ostensoirs »), produites sur la Grande Terre, étaient envoyées sur les îles Loyauté puis au Vanuatu (Tanna). Ce circuit d'échanges à longue distance, « le cycle de jade », fut rendu possible grâce aux pirogues.

## Navigation et migrations polynésiennes

Peu de temps avant l'arrivée des Occidentaux dans la région, les traditions orales mentionnent l'arrivée (vers la première moitié du 18ème siècle) de Polynésiens venus de Wallis, des îles Tonga, de Fidji et de Samoa. Embarqués à bord des grandes pirogues doubles, ces migrants polynésiens ont influencé le modèle de la grande pirogue kanak, tout comme ils influencèrent le mode de vie et les langues des populations locales.

## L'arrivée des Européens et les transformations de la navigation

De l'incursion des premiers Européens dans l'archipel calédonien à la fin du 18ème siècle à l'arrivée des « marchands aventuriers » (santaliers, baleiniers, beachcombers) vers la première moitié du 19ème siècle, les écrits évoquent la présence de grandes pirogues de haute-mer abordant les navires occidentaux. En 1853, la France prend possession de la Nouvelle-Calédonie. La colonisation met en place le bagne, les spoliations foncières, le développement d'agricultures nouvelles, le déplacement et le cantonnement des populations kanak dans des réserves, etc. Peu à peu, la pirogue traditionnelle est remplacée par les bateaux à vapeur, les cotres ou les frégates et la transmission des savoirs ancestraux kanak de la navigation en haute mer s'essouffle.

## Les pirogues : entre objet folklorique et symbole identitaire

À partir des années 1950, on voit réapparaître dans les fonds iconographiques des pirogues naviguant dans les baies de Nouméa pour des manifestations festives, comme les régates de la célébration de la date anniversaire de la prise de possession (1953 ; 1978) ; le festival culturel Melanesia 2000 (1975) ; la semaine internationale de la voile (1983) ; etc.



## Les pirogues d'aujourd'hui

Aujourd'hui, ce sont principalement les Kunié (Île des Pins) qui ont perpétué la tradition matérielle de la pirogue. Ils entretiennent une relation ancienne et étroite avec leurs pirogues. La mise à l'eau d'une pirogue demeure une fête collective. Elles ont cependant diminué en taille et sont adaptées à la navigation dans le lagon, pour la pêche et les promenades de touristes qui constitue une activité économique importante.

## Le renouveau de l'art du voyage maritime

Grâce au mouvement de revitalisation culturelle initié à Hawaii dans les années 1970, la navigation en pirogues est de nouveau bien vivante aujourd'hui en Océanie. Dans de nombreux archipels, les nouvelles générations découvrent la valeur des savoirs ancestraux liés à la haute mer. Nos plus proches voisins (Vanuatu, Nouvelle-Zélande, Fidji) se sont équipés de pirogues de haute mer de type *Vaka Motu* et *Vaka Moana* grâce à la Fondation Okeanos. La pirogue véhicule des valeurs de partage et de respect à l'égard de l'environnement et des anciens. Elle permet de relier les îles et leurs populations entre elles, comme le firent nos ancêtres autrefois.

## L'association Kenu One Project (KOP)

Les objectifs sont de revitaliser les savoirs ancestraux liés à la haute mer afin de renouer avec l'art du voyage. Le KOP souhaite rallier le mouvement océanien de Grandes traversées à bord de pirogues contemporaines. KOP a développé depuis 2017 un programme articulé en trois axes visant l'amélioration des connaissances sur l'Histoire maritime kanak et océanienne de la Nouvelle-Calédonie, l'acquisition d'expériences hauturières à bord des grandes pirogues régionales et le montage d'un projet financier d'économie sociale et solidaire en vue de construire une grande pirogue identique à celles qui sillonnent de nouveau l'Océan pacifique. Pour cela, KOP a organisé ou participé à plusieurs événements culturels : Journée mondiale de l'Océan (2018-2019), 10ème anniversaire de l'inscription du lagon calédonien au patrimoine mondial de l'Humanité, Festival de la littérature francophone Pirogues à Port Vila (Vanuatu), Interventions dans des établissements scolaires... En 2019, le KOP organise la venue de la Grande pirogue de voyage *Okeanos Vanuatu* dans le cadre du *Melanesian Vanua Tour*. Le succès de ce premier voyage démontre qu'il existe un véritable intérêt à faire renaître et perpétuer les savoirs liés à la haute mer en Nouvelle-Calédonie.

## L'équipe de recherche ERALO

L'équipe de recherche ERALO (Mobilités, Création, Langues et Idéologies en Océanie, [www.eralo.nc](http://www.eralo.nc)) de l'Université de la Nouvelle-Calédonie a pour objet central les langues, les discours et les dynamiques plurilingues et traite, en particulier, des créations, des mobilités et des idéologies dans les sociétés contemporaines océaniques et de Nouvelle-Calédonie. Cette équipe pluridisciplinaire s'intéresse de façon générale aux mouvements de réappropriation des savoirs, techniques et pratiques et, en ce sens, cherche à comprendre et analyser les processus de résilience (linguistique ; culturelle ; identitaire ; sociale...). De par cet intérêt, les membres de l'équipe ERALO se sont naturellement intéressés à la démarche de l'association Kenu One Project (KOP) visant à promouvoir la navigation en haute mer en pirogue et se sont associés à ce projet. En parallèle, la Licence Langues et Cultures Océaniques de l'Université de la Nouvelle-Calédonie s'est associée à cette démarche dès la venue du *Melanesian Vanua Tour* en 2019, afin de sensibiliser les étudiants et étudiantes à la navigation en pirogue dans le Pacifique et à son renouveau.

## Mythe mélanésien de l'arbre et la pirogue

Tout homme est tiraillé entre deux besoins, le besoin de Pirogue, c'est à dire du voyage, de l'arrachement à soi-même, et le besoin de l'arbre, c'est à dire de l'enracinement, de l'identité et les hommes errent constamment entre ces deux besoins en cédant tantôt à l'un, tantôt à l'autre ; jusqu'au jour où ils comprennent que c'est avec l'arbre qu'on fabrique la pirogue.

### La légende des pirogues à Lifou, Par L. Mangematin

Hwenegei était le cadet de Waixaca et il avait tous les pouvoirs dans la vie de ses trois frères. Il s'installa partout, voyagea beaucoup soit par radeau sur la mer, soit sur un gros serpent appelé Hulipomë.

Un jour, il arriva dans l'île d'Ouvéa, voyant tous les habitants qui s'étaient groupés sur le rivage, il leur demanda en langage de Lifou : *Eka lu uma ?* (où est la case ?). Les gens d'Ouvéa ne comprenaient pas ce que disait Hwenegei et se demandaient les uns aux autres : *eka la uma ?* et dans leur langage prononçaient : *Kauma-Kauma*.

Ainsi vint l'origine du nom *Kauma*. Puis d'Ouvéa, il se rendit sur la grande terre à Nakéty où il fit la connaissance de la fille du grand chef. Puis de là, il parcourt la grande terre.

À Touaourou, il vit des hommes fabriquer des pirogues et avec eux, il se rendit à la Roche Percée de Bourail. Là, ils traversèrent la Roche Percée avec leurs pirogues pour montrer aux habitants de cette région qu'ils étaient plus puissants qu'eux et leurs dieux et que le piroguiers de Touaourou étaient les seuls vainqueurs de la grande terre.

Hwenegei ayant vu tout cela, invita les piroguiers de Touaourou à venir à Lifou pour montrer aux habitants du Wetr la puissance de leurs dieux mais aussi la sienne car il a sur lui son dieu Hulipome, le serpent géant.

Hwenegei revint à Lifou chez lui à Hnamené, au delà de Hanawa, puis il se rendit à Easo chez son aîné Waixaca à qui il raconta dans les moindres détails son voyage sur la grande terre et lui dit que les gens de là-bas viendraient essayer leurs pirogues dans la baie d'Easo mais auparavant ils iront à Inagoj, Lössi. Tout est bien préparé et tous sont d'accord.

Le jour arriva où une vingtaine de pirogues apparurent sur la mer de Lössi et se dirigèrent vers la baie d'Inagoj. Tous les habitants de Lössi se réunirent sur le rivage pour admirer ces pirogues et tous ces hommes d'un autre pays qu'ils voyaient pour la première fois et pour vérifier la puissance des leurs dieux entre la grande terre et les îles.

Quand les pirogues de la grande terre furent toutes alignées en mer, elles plongèrent dans les flots et disparurent un long moment et finalement firent surface. Ceci se répéta trois fois. Alors les gens de Lössi applaudirent en se disant que les dieux de la grande terre étaient les plus forts. Leurs propres dieux n'avaient plus de valeur.

Alors le petit chef s'avança et dit : *Ici, vous avez gagné. Allez à Easo et recommencez au Wetr*. Un messager partit immédiatement prévenir les Atesi du Wetr et l'aîné Waixaca appela tous les habitants pour assister à l'essai des pirogues. Quand celles-ci arrivèrent dans la baie d'Easo, elles s'alignèrent de la pointe Meketrepun jusqu'à la passe de Xepenehe, et commencèrent à s'enfoncer dans la mer.

Alors un jeune homme du clan de Waixaca alla dans un endroit sacré où se trouvait un cercle de cailloux à l'entrée de la maison de Waixaca (lieu appelé Jengen). Il s'assit dans le cercle et prit un morceau de bois sacré (chaque Atesi avait sifflé ou craché sur le bois pour le rendre sacré) qu'il posait par terre à plat, puis le retournait pour chaque pirogue ce qui voulait dire que celle-ci ne devait plus remonter. Un petit oiseau qui volait au-dessus de lui comme guetteur sifflait à chaque fois qu'une pirogue coulait. Et ainsi de suite jusqu'à ce qu'il n'y en ait plus.

À la dernière pirogue, celle qui appartenait au chef, les gens de la grande terre firent signe d'arrêter et vinrent au rivage pour se soumettre en disant : les dieux du Wetr sont plus forts que ceux de la grande terre. Cette dernière pirogue était celle du clan Xetiwan de Touaourou. Le chef des piroguiers resta avec les gens du pays pour leur apprendre à faire des pirogues.



## Panneau n°2



Glen Wilson (1853), *Canoe of Pine Islands*, Collection privée James Denham

Le 24 septembre 1853, la corvette anglaise H.M.S *Herald*, commandée par le Capitaine Denham, est arrivée à l'Île des Pins. L'écrivain et artiste Glen Wilson (1827-1863) est à son bord. Il peint ce tableau en escale représentant deux pirogues : l'une naviguant et l'autre à terre. La scène se passe sur la plage de Méo près de la chefferie de Gadji, où les fonds permettent aux lourdes pirogues d'aborder. Les détails peints permettent de reconnaître les différents îlots de Gadji. La pirogue en mer est de type fidjienne, caractérisée par une tête de mât en forme de fourche, appelée Domo Domo. Sur le pont de la pirogue à terre, on remarque, à la proue et à la poupe, une tache blanche : c'est un mortier à base de chaux (corail bouilli et pilonné) qui permet de faire du feu sans nuire au bateau.

Le tableau original appartient à l'arrière arrière arrière petit-fils du capitaine Sir Henry Mangles Denham. Il a généreusement autorisé la reproduction de cette œuvre, montrée actuellement au Musée d'art du comté de Los Angeles (LACMA) dans le cadre de l'exposition *Fiji: Art & Life in the Pacific*.

## Panneau n°3



James Elphinstone Erskine (circa 1880), *Canoes of New Caledonia*, Rex Nan Kivell Collection - National Gallery of Australia

Anonyme (1878), *Pirogues double de Touaourou [Commune de Yaté]* - ANC

Les grandes pirogues kanak mesuraient jusqu'à 30 mètres de long. Pour transporter les hommes, les vivres, pour pêcher, échanger entre tribus ou d'une île à l'autre, les Kanak, et plus particulièrement les clans de la mer, se déplaçaient à bord de pirogues souvent perfectionnées, dont les caractéristiques ont parfois évolué au gré des influences polynésiennes, micronésiennes et européennes.

La pirogue double de Nouvelle-Calédonie présente cependant des caractéristiques locales : les deux coques qui la constituent sont monoxyles (creusées dans un seul billon de bois) et de même taille. Le gréement en forme de pince de crabe est typique. La grande pirogue est amphidrome : elle peut naviguer dans les deux sens. On retrouve cette manœuvre dans la plupart des îles d'Océanie. La pirogue est dirigée à l'aide d'un gouvernail amovible. Ces pirogues ont disparu au début du XX<sup>e</sup> siècle.

## Panneau n°4



Allan Hughan (1876) *Pirogues du chef Samuel, Ile des Pins*, collection Serge Kakou, album *New Caledonia and Norfolk Island* - ANC

Les Kanak ne jouissent pas d'une réputation de marins. Dans l'opinion publique, la civilisation mélanésienne serait une société terrienne, enracinée et stable, peu portée aux grands voyages ou la mobilité. Cette opinion doit être révisée. Si de nombreux modèles de pirogues ont aujourd'hui disparu, il est possible de les évoquer grâce à la photographie à partir du début du XX<sup>e</sup> siècle.

Les pirogues doubles aux dimensions importantes sont, comme pour la grande case, l'objet des grandes chefferies. Les pirogues doubles sont utilisées pour la pêche et les excursions lointaines. Les expéditions guerrières étaient très fréquentes entre les tribus. Des raids ou razzias étaient opérés par surprise. Les pirogues doubles de l'Île des Pins furent adoptées probablement au début du XIX<sup>e</sup> siècle par les habitants de l'Île des Pins. Elles sont inspirées par les pirogues des Tonga.

Les contacts étaient fréquents entre les Îles Loyauté, l'Île des Pins et le Vanuatu. Un réseau de communications anciennes entre les archipels mélanésiens voisins est indéniable. Les contacts ont favorisé les échanges, l'importation de végétaux et l'arrivée de nouveaux clans. On peut remarquer sur cette plage une flotte de pirogues de grandes dimensions, aptes à la haute mer. À droite, un faré permet d'abriter les filets de pêche au *miikwa*, poisson fétiche de l'île.



### Panneau n°5



**A droite :** La pirogue à balancier avec une voile à livarde a été adoptée dès le XIX<sup>e</sup> siècle. L'ancienne voile à pince de crabe caractéristique du gréement kanak est oubliée.

Anonyme (circa 1900), Grande pirogue canaque [Hienghène], collection Serge Kakou, album maire de Nancy – ANC

Maurice Leenhardt (n.d.), Une pirogue de Houailou, Album Do Neva - ANC

Ch.B Nething (circa 1900), Thio Indigènes arrivant à la Mission le dimanche, Album Ch.B Nething – ANC

Anonyme (1903), Pirogue indigène dans le port de Nouméa, fonds Maxwell Shekleton – ANC

La diversité des populations de Mélanésie, bien connue sur le plan linguistique, s'exprime également par la création de nombreuses formes de pirogues. Pirogue double ou à balancier, pontée ou non, à une voile ou à double voile... Les anciennes pirogues de Calédonie étaient variées et marquées par des influences mélanésiennes et polynésiennes. Il en existait de toute sorte. Elles étaient utilisées pour naviguer autour de la Nouvelle-Calédonie ou pour effectuer de longs voyages.

### Panneau n°6



dimensions importantes sont, comme pour la grande case, l'objet des grandes chefferies. L'acquisition des troncs d'arbres nécessaires à leur construction relève des mêmes conditions. Les Kanak parcouraient parfois de longues distances pour sélectionner l'essence et la taille du tronc qui leur servirait à construire leur pirogue. Différents clans participent à la construction de la pirogue. Chacun a sa tâche : voiles, ligatures, évidage du tronc, calfatage... On utilisait une matière collante secrétée par des mantes-religieuses pour le calfatage.

Les Îles Loyauté, quoique largement boisées, manquaient d'arbres susceptibles de permettre la construction des pirogues doubles utilisées pour les voyages inter-îles. Les échanges avaient lieu avec les clans de la Grande Terre vivant dans les vallées. Par exemple, Lifou et Ouvéa s'approvisionnaient en troncs dans la région de Hienghène. Les troncs abattus et ébranchés peuvent être transportés par la rivière. Les tribus du bord de mer prennent livraison du bois. Cela se paie avec la monnaie kanak, des porcelaines blanches et autres objets de valeur. En fin de vie, la pirogue pouvait servir d'ossuaire pour les crânes de certaines personnes de haut rang.

Anonyme (circa 1938-39), fabrication de pirogues, Maré, Netché, Album 1938-1939, Maurice et Jeanne Leenhardt – ANC

Anonyme (circa 1900), transport d'une pirogue. Côte Ouest, fonds Serge Kakou hôtel de Sully – ANC

Charles Mitride (n.d.), transport d'un tronc pour la fabrication d'une pirogue, collection Serge Kakou - ANC

Anonyme (circa 1938-39), anciennes pirogues, île de Yandé, Album 1938-1939, Maurice et Jeanne Leenhardt - ANC

Anonyme (circa 1938-39), crânes conservés dans une vieille pirogue, île de Yandé, Album 1938-1939, Maurice et Jeanne Leenhardt - ANC

Ce panneau illustre les différentes phases de la vie d'une pirogue :

La pirogue était creusée avec le feu. Les tisons carbonisaient la partie à enlever, puis on ôtait avec une hache en pierre les parties calcinées. Les pirogues doubles aux

### Panneau n°7



Anonyme (circa 1920-30), Pirogue Canaque, Album Gilberte Laroque ép. Motelay – ANC

Anonyme (circa 1860-1930), Eglise de l'Île Ouen, commune du Mont-Dore, Collection Serge Kakou – ANC

Paul Fonbonne (circa 1930), sans légende, collection Serge Kakou – ANC

Au début de l'ère industrielle, l'apparition de la machine à vapeur révolutionne le transport maritime. Vitesse et efficacité sont les nouveaux mots d'ordre. Or, les pirogues traditionnelles sont mues par la simple force de l'homme (perches, rames, pagaie) et la force du vent (voiles). L'avènement du bateau à vapeur puis à moteur, plus rapide et fonctionnel, sonne le glas de la pirogue. Elle est délaissée. Sa disparition sur la Grande Terre a également été accélérée par l'ouverture de routes, rendant les villages et tribus isolés accessibles de par la route.

### Panneau n°8

Anonyme, 24 septembre 1953, Régate à l'Anse Vata, Archives de la Ville de Nouméa  
Anonyme, 24 septembre 1953, Régate à l'Anse Vata, Archives de la Ville de Nouméa



Le 24 septembre 1953, la Ville de Nouméa célèbre le rattachement de la Nouvelle-Calédonie à la France. Deux flambeaux quittent Balade (Mahamat) et, d'étape en étape, de tribu en tribu, sont acheminés vers Nouméa en trois jours pour les fêtes du centenaire. L'un par la côte ouest, l'autre par la côte est. Le dernier relais, Dumbéa-Nouméa, est assuré par les Scouts. Du 14 au 21 septembre 1953, 400 jeunes Scouts venus de tout le pays se sont retrouvés sur la plaine de Koé pour une semaine de fraternité. A l'Anse Vata, une grande régata est organisée, réunissant pirogues, cotres et bateaux à moteur.

### Panneau n°9

Journal La France Australe, Courses de pirogues, 24 septembre 1978 – ANC  
Journal La France Australe, Courses de pirogues, 24 septembre 1978 – ANC  
Anonyme (1978), Baie des pêcheurs, collection Pascal Fort – ATUP

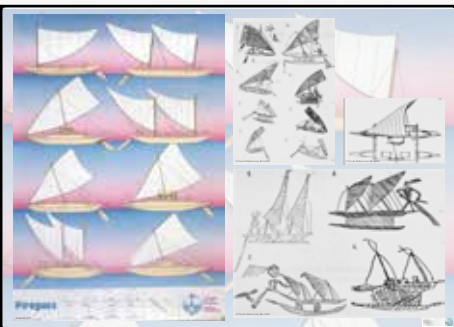


Journal La France Australe, Courses de pirogues, 24 septembre 1978

Le 24 septembre 1978, 24 pirogues de l'Île des Pins participent à une régata à Nouméa le long de la côte entre le Biarritz et le Rocher à la voile. Pour ne pas gêner la course de pirogues, le plan d'eau a été interdit à la navigation d'autres navires, avec l'accord des Affaires maritimes. Chaque équipage était composé de trois ou quatre personnes, venues de tous les clans de l'Île des Pins. En fin d'après-midi, sur le terre-plein du Biarritz, un grand pilou La danse des piroguiers clôt cette journée de festivités.

### Panneau n°10

LEBARS Jipé, Affiche, 8 types de pirogues pour le 4ème Festival des Arts du Pacifique, 1984, ADCK-CCT  
Dessins de bambous gravés reproduits par le Père Neyret, Fonds de la BUNC  
Dessin du Père Neyret, vue de haut d'une pirogue, Fonds de la BUNC



**À gauche :** Le IVème Festival des Arts et des Cultures du Pacifique était initialement prévu en décembre 1984. La situation politique locale ne permet pas d'accueillir sereinement les artistes d'Océanie. Le Gouvernement du territoire de la Nouvelle-Calédonie prend la décision fin novembre 1984 d'annuler le Festival. Le Festival aura lieu l'année suivante en Polynésie Française.

Pour cette affiche, le graphiste Jipé Lebars s'est librement inspiré des dessins réalisés par le Père Neyret. Durant 45 ans, le Père Neyret réunit une documentation importante sur les pirogues kanak et océaniques. Il s'est spécialisé dans l'observation et leur construction. Avant de s'installer en Nouvelle-Calédonie, il a été en poste à Fidji, dans les années 30, où il a construit plusieurs pirogues.

Les bambous gravés permettent de garder en mémoire les souvenirs importants. Les gravures sur bambou sont des dessins d'une grande valeur documentaire, tracées par les matelots eux-mêmes parfaitement au courant des manœuvres à bord. Ici, les dessins sur bambous représentent un grand chef, identifiable avec son bonnet à aigrette.



### Panneau n°11



Anonyme (1975), Détails de la Pirogue Melanesia 2000 : Hutte et tête de mât, ADCK – CCT

Anonyme (1975), Départ de la Pirogue Melanesia 2000 vers Nouméa, Musée de la Ville de Nouméa

Anonyme (1975), Pirogue Melanesia 2000 sur le platier, ADCK-CCT

La pirogue double de Melanesia 2000, appelée Ekkerekare, a été construite dans le sud de la Grande Terre. Charles Attiti, chef du village de Goro et des anciens des différents villages de la région de Yaté (Unia, Waho, Touaourou, Goro) fabriquent la pirogue en 58 jours. L'ouvrage pèse une tonne et mesure 6,3m de long et 4m de large. La pirogue double est aménagée d'une plateforme servant de passerelle et supportant un abri où faire du feu. Traditionnellement, la tête de mât est en forme de fourche pour faire passer les drisses. La pirogue quitte la région de Yaté et navigue jusqu'à Nouméa où elle participe au Festival Melanesia 2000 en septembre 1975.

### Panneau n°12



Anonyme (1975), Pirogue *Melanesia 2000* sur le site du Festival, à Tina-Plage 1000 – ADCK – CCT

La pirogue est au cœur du dispositif scénique du Festival Melanesia 2000. Elle est posée au centre du Village du Festival, reliant symboliquement les 8 cases du Pays. Ici, on reconnaît la plaine de l'actuel Centre Culturel Tjibaou, face à la baie de Magenta. En 1980, la pirogue *Ekkerekare* participe au III<sup>ème</sup> Festival des Arts et des Cultures du Pacifique à Port Moresby, en Papouasie-Nouvelle-Guinée. Elle fait le voyage en avion avec la délégation du pays. La pirogue est aujourd'hui conservée au Musée de la Nouvelle-Calédonie.

### Panneau n°13



Anonyme (1983), Régate pour la Semaine Internationale de la Voile devant l'îlot Carnard, collection Clotilde Subercazes-Soekarno – ATUP

Anonyme (1983), Régate pour la Semaine Internationale de la Voile à l'Anse Vata, collection Clotilde Subercazes-Soekarno – ATUP

LEBLIC, Isabelle (1983), Scène de pêche coutumière au *mikwaa* à l'île des Pins sur une pirogue à balancier, CNRS Photothèque

LEBLIC, Isabelle (1983), Première navigation de la grande pirogue double fabriquée à Saint-Joseph CNRS Photothèque

**En haut à gauche et à droite :** En 1981-1982, les piroguiers de l'Île des Pins se sont regroupées en association. La flotte de pirogues construites à l'Île des Pins navigue jusqu'à Nouméa en décembre 1983. La Direction des Sports de la Nouvelle-Calédonie y organise la Semaine internationale de la voile.

**En bas à gauche :** La pirogue à balancier est toujours utilisée actuellement par les pêcheurs de l'Île des Pins. Les pirogues actuelles ont connu des modifications dues à l'introduction de matériaux et d'outils contemporains, elles demeurent très proches de celles construites encore récemment avec les matériaux traditionnels. L'Île des Pins est l'un des seuls lieux en Nouvelle-Calédonie où les Kanak continuent d'utiliser et de fabriquer des pirogues, tant pour la navigation que pour la pêche ou l'économie du tourisme.



## Panneau n°14



Anonyme (1992), Flotte Festpac, 6ème Festival des Arts du Pacifique aux Iles Cook – ADCK-CCT

Anonyme (1992), Pirogue kanak *Koropa* à Raratonga, Festival des Arts du Pacifique aux Iles Cook – ADCK-CCT

Anonyme (1992), *Koropa*, construite à la tribu Bwrendi (Thio) avec la flotte, 6ème Festival des Arts du Pacifique aux Iles Cook – ADCK-CCT

Anonyme (1992), Remise à l'eau de *Koropa* à Raratonga, 6ème Festival des Arts du Pacifique aux Iles Cook – ADCK-CCT

Le VIème Festival des Arts et des Cultures du Pacifique aux îles Cook en octobre 1992 est très important dans la renaissance de la pirogue océanienne car il a réuni la plus grande flotte de pirogues depuis plus d'un siècle. En 1992, *Hokulea*, la grande pirogue d'Hawaii entreprend un voyage *No Na Mamo* ('pour les enfants') vers les Îles Cook qui a pour but d'entraîner une nouvelle génération à la pratique de la mer, de

partager les connaissances du voyage et d'encourager la fabrication de nouvelles pirogues.

D'autres pirogues d'Océanie ont fait le voyage. *Te Aurere* arrive le 22 octobre de la Nouvelle-Zélande (3200 km et 22 jours de mer). Cette pirogue fera également le voyage en l'an 2000 pour le Festival des Arts en Nouvelle-Calédonie. Une pirogue de Tahiti fait sensation. L'équipage a pagayé pendant 450 miles pour participer au festival ralliant Raratonga depuis Raiatea.

La tribu Bwrendi (Thio) participe au Festival en envoyant la pirogue *Koropa*. Le Conseil coutumier a mobilisé les jeunes de la tribu pour la construction d'une pirogue à balancier. Le Vieux Valentin Oundo transmet aux jeunes le « Chant de la pirogue ». Toutes les phases de la construction ont été suivies par le Département Patrimoine de l'ADCK. Jacques Sarimin-Boengkih (Tribu de Gélima) est le responsable du projet. Les Provinces, le Congrès, l'Etat et l'ADCK financent une partie de la pirogue. *Koropa*, la pirogue kanak de Nouvelle-Calédonie, participe ainsi à une grande régata mêlant les pirogues de tout le Pacifique.

## Panneau n°15



Anonyme (2000), Pirogue *Togo Vao* de Wallis & Futuna, Festival des Arts du Pacifique – ADCK-CCT

Anonyme (2000), *Te Au O Tonga* (la brume du sud) accueillie par la troupe *Olobatr* de l'Île des Pins, Festival des Arts du Pacifique – ADCK-CCT

### En haut à gauche

La pirogue *Te Au O Tonga* ('la brume du sud') des Îles Cook participe au Festival des Arts et des Cultures du Pacifique en Nouvelle-Calédonie. Construite en 1994, elle participe déjà au Festival à Samoa en 1996. En l'An 2000, 15 équipiers et son Capitaine Paeau Pirake participent à la traversée entre la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Calédonie. Les danseurs d'*Olobath* de l'Île des Pins et la délégation des Îles Cook sont là pour accueillir *Te Au O Tonga*. Partie de Nouvelle-Zélande le 12 octobre, elle arrive à Nouméa dix jours plus tard, la veille du Festival. Cette grande pirogue servira de modèle par la suite pour dessiner le modèle générique d'une pirogue contemporaine

reproductible.

### En haut à droite

Pendant le VIIIème Festival des Arts et des Cultures du Pacifique, en l'an 2000, une pirogue de Uvea mo Futuna *Togo Vao* est offerte à l'ADCK - Centre Culturel Tjibaou et aux Chefferies du Grand Sud. La pirogue est assemblée de manière traditionnelle. Elle a été transportée depuis Wallis en cargo et assemblée sans clous ni vis pendant le Festival.

## Panneau n°16

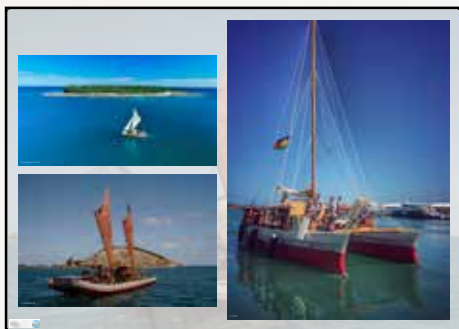


Danee Hazama (2012), Pirogue *Faafaite* (Réconciliation) de Tahiti de passage à Hienghène, Voyage *Te Mana o te Moana*, Collection privée.

La Pirogue *Faafaite* ('réconciliation') est arrivée à Hienghène le 4 août 2012 pour deux jours d'escale. Au lendemain du XIème Festival des Arts et des Cultures du Pacifique à Honiara (Îles Salomon) auquel a participé l'ensemble de la flotte *Te Mana o Te Moana*, la pirogue *Faafaite* se dirige vers Hienghène, à l'invitation de la Province Nord et de Madame Marie-Claude Tjibaou. Jean-Claude Teriierooiterai, Président de *Faafaite*, organise l'escale qui rencontre un accueil de la part de la commune très chaleureux. La pirogue *Faafaite* a été construite en Nouvelle-Zélande dans les chantiers Salthouse Boatbuilders. 6 autres pirogues identiques sont sorties du même chantier. C'est la pirogue *Te Au O Tonga* qui a servi de modèle.



## Panneau n°17



Nicolas Zerathe (2019), La pirogue *Okeanos Vanuatu* à l'Île des Pins, *Melanesian Vanua Tour*, KOP - Kwegnyii Prod

Murray Watson (2012), La pirogue *Te Matau o Maui* (L'hameçon de Maui) quitte Nouméa, *Voyage Te Mana o Te Moana* – OKEANOS

Ailé Tikoure (2017) *Okeanos Mariannas* en escale à la Baie de la Moselle, en chemin vers la Micronésie, KOP

**En haut à gauche :** L'association Kenu One Project (KOP) organise en 2019 le *Melanesian Vanua Tour*. La pirogue *Okeanos Vanuatu* arrive à l'Île des Pins le 4 juillet 2019. La veille, la pirogue a quitté la tribu de Mouli à Ouvéa. Sans vent, la pirogue a avancé en allumant ses moteurs à l'huile de coprah. En vue de l'Île des Pins, une brise s'est levée permettant une arrivée à la voile dans la baie de Vao, à la tribu de Saint-Joseph. L'équipage est invité à participer aux célébrations des 40 ans d'intronisation du Grand Chef Hilarion Vendégou en 1979.

**En bas à gauche :** La pirogue *Te Matau o Maui* (l'hameçon de Maui) quitte Nouméa en août 2012. La pirogue de Nouvelle-Zélande a participé au grand voyage *Te Mana o Te Moana* (l'esprit de l'océan) en 2011-2012 avec 6 autres grandes pirogues contemporaines, construites en Nouvelle-Zélande en 2009-2010. La flotte était composée de piroguiers provenant de 11 pays du Pacifique (Fidji, îles Cook, Samoa, Polynésie Française, Nouvelle-Zélande, Tonga, Kiribati, Îles Salomon, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Vanuatu et Île de Pâques). Les 7 pirogues ont parcouru collectivement 210 000 milles marins (soit 340 000 km), formant des centaines de nouveaux piroguiers lors des différentes escales. Chaque pirogue mesure 25 mètres et peut embarquer au long-cours 18 membres d'équipage.

**A droite :** *Okeanos Mariannas*, une pirogue de type *vaka motu*, de 15 mètres de long, fait escale à la Baie de la Moselle, en chemin vers la Micronésie en octobre 2017. Le KOP organise l'accueil de l'escale. Peia Patai, capitaine d'*Okeanos Mariannas*, commande la flotte Okeanos en Océanie. En 2010, il est élevé au grade de Maître aux étoiles *Pwo* master, lors d'une cérémonie traditionnelle à Hawaii pendant le Voyage *Te Mana o Te Moana*. Autrefois réservé aux seuls Micronésiens, la cérémonie *Pwo* consacre désormais des Océaniens ayant acquis la science astronomique du voyage. La future capitaine de la pirogue tahitienne *Faafaité*, India Tabelini, participe à ce voyage.

## Panneau n°18



Zoé Schellenbaum (2019) *Okeanos Vanuatu* en escale à Ouvéa, *Melanesian Vanua Tour*, KOP

Du 28 juin au 16 juillet 2019, KOP organise le *Melanesian Vanua Tour* entre les archipels du Vanuatu et de Nouvelle-Calédonie. Un équipage professionnel vanuatais, secondé d'équipiers calédoniens du KOP, navigue pour la première fois en Nouvelle-Calédonie. La première escale du voyage a lieu à Ouvéa, à la tribu de *Hnyimëhë*, pour le Festival du Lagon. Par la suite, la pirogue touche également l'Île des Pins, Nouméa et Lifou (Luengoni et Lucila). L'objectif du voyage était de démontrer toutes les potentialités d'une Grande Pirogue contemporaine.

La navigation en pirogue est indissociable des savoirs astronomiques. Pour naviguer, les Vieux se dirigeaient grâce à l'observation des nuages pendant la journée et des étoiles pendant la nuit. Cette connaissance ancestrale des étoiles appartenait aux gens de la mer. Autrefois la pirogue était utilisée pour chercher de la nourriture parfois manquante à terre : aller à la pêche, chercher des coquillages sur les îlots, etc. La navigation en pirogue est indissociable des savoirs astronomiques. Pour naviguer, les Vieux se dirigeaient grâce à l'observation des nuages pendant la journée et des étoiles pendant la nuit. Cette connaissance ancestrale des étoiles appartenait aux gens de la mer.

Nous dédions cette exposition à la mémoire de Jean-Claude Teriierooiterai, diseur et passeur d'étoiles.

Sincères condoléances à son épouse et leurs familles à Tahiti et en Nouvelle-Calédonie.



Le *Melanesian Vanua Tour* a été imaginé pour réaffirmer les liens forts qui ont toujours existé entre le Vanuatu et la Nouvelle-Calédonie. Par ces échanges, on ne fait que marcher dans les pas des vieux. On dit souvent que le Vanuatu a besoin de la Nouvelle-Calédonie, mais là c'est tout le contraire : c'est nous qui avons besoin d'eux pour leur expertise de la voile traditionnelle et des traversées en haute mer !

Le voyage continue et le travail commence pour poursuivre la formation d'un futur équipage calédonien. Ce défi novateur nous tient à cœur et nous motive. En Nouvelle-Calédonie, l'océan est intimement lié à l'histoire ancienne et actuelle des habitants de la Grande Terre et des Îles Loyauté. La mer se raconte, se chante, se danse mais aussi se pratique à travers des savoirs qui se transmettent de génération en génération. La mer est également le lien qui unit les îles du Pacifique.

La pirogue, symbole de la culture kanak et océanienne, est l'outil de navigation par excellence qui a assuré le lien entre les hommes, la mer et les îles du Pacifique. La réhabilitation de la navigation traditionnelle et les grandes pirogues qui sillonnent la région et le monde depuis 1976 sont l'illustration de cette résurgence et de la reconnaissance d'une culture océanienne qui s'est construite par la mer et qui se réaffirme aujourd'hui par la mer.

Aujourd'hui, la volonté de se reconnecter avec l'océan et les peuples du Pacifique est palpable en Nouvelle-Calédonie. Les voyages sont un moyen de retracer le chemin d'ancrage à une terre et un moyen d'ouverture pour une jeunesse calédonienne à la recherche d'opportunités d'échange. La jeunesse aspire au voyage, à l'aventure et à la découverte. Les voyages en Océanie permettent de relier les îles les unes aux autres. Malgré les distances et les barrières linguistiques, ils mettent en mouvement la culture et le partage.

Avec l'aide de nos voisins, la Nouvelle-Calédonie peut rallier le mouvement océanien de renaissance de la navigation ancestrale à bord de grande pirogue de voyage. Nous pouvons rêver au jour où la Nouvelle-Calédonie s'équipera d'une grande pirogue. Il n'y aura pas de pirogue sans équipage, pas d'équipage sans apprentissage et formation à la navigation hauturière. D'autres pays de la région ont fait face à cette situation d'amnésie et sont allés chez leurs voisins pour demander et rapatrier une connaissance qui appartient aux océaniens. En allant au Vanuatu, nous avons demandé à ce que le savoir de la haute mer nous soit partagé. Le *Melanesian Vanua Tour* a pour but de renouer avec l'art du voyage et de regarder au-delà du lagon.

Il y a l'enseignement dans l'enseignement, la lecture des valeurs derrière les idées. Cette technique d'enseignement est la plus appropriée à la mer et aux pirogues. La mer reste un endroit hostile. Là, plus qu'ailleurs, les valeurs d'entraide, d'empathie, d'amour, de respect et surtout d'humilité sont primordiales. La vie en communauté sur un espace restreint avec des ressources limitées nous ramène beaucoup à nos conditions d'îliens pour la plupart.

Personne n'est dur en mer. La force physique n'a rien à voir avec le bon déroulé d'un voyage, seul l'esprit d'équipe contribue à faire avancer la pirogue.

- 1- Tu dois garder la foi quoi qu'il arrive. Crois en ce que tu veux mais ne cesse jamais de croire.
- 2- Ta pirogue devient ton unique refuge au large. Une fois quitté le port, ces assemblages de bois prennent vie, la pirogue devient ton île. Alors respecte-la et prends soin d'elle.
- 3- Tes coéquipiers sont les garants de ta sécurité comme tu es garant de la leur. Nous veillons les uns sur les autres.

Ailé Tikoure, Président de Kenu One Project (KOP)

**Nous remercions tous ceux et toutes celles qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de cette exposition :**

- **Pour le droit à l'utilisation de leur(s) photographie(s) :** Danea Hazama ; Isabelle Leblic ; Zoé Schellenbaum ; Murray Watson ; Nicolas Zerathe.
- **Pour l'accès aux collections :** Lydia Bodmer (Ville de Nouméa) ; Corine Cumenal (Médiathèque ADCK-CCT) ; Véronique Defrance (Musée de la Ville de Nouméa) Alexandre Treuil (Association Témoignage d'un Passé), le personnel des Archives de la Nouvelle-Calédonie et Okeanos, Foundation for the sea.
- **Pour leurs conseils et contributions :** Fergus Clunie (Sainsbury Centre For Visual Arts, University of East Anglia) ; James Denham ; Nathalie Natiello (Musée maritime de Nouvelle-Calédonie) ; David Payne (Australian National Maritime Museum).
- **Pour leur contribution à la réalisation et la mise en place de l'exposition :** Suzie Bearune ; Anne-Laure Dotte ; Olivier Euritein ; Jean-Emmanuel Frantz ; Marcel Canyio Qenenoj ; Helena Neti ; Evalina Tartas ; Aïlé Tikouré ; Célestine Vili-Tartas et Inès Yeiwene.
- **Pour la production des panneaux :** Grafika NC.
- **Pour la conception du livret et de l'affiche :** Jean-Francis Clair (Éditions Thupaca)

Kenu One Project (KOP) tient à exprimer sa profonde reconnaissance au Ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse (Fonds pour le Développement de la Vie Associative – FDVA 2020) pour son soutien financier.

**Pour adhérer à Kenu One Project (KOP) ou pour toutes informations, veuillez prendre contact avec le Bureau :**

- **Président :** Aïlé Tikoure : 98 92 96
- **Trésorier / Manager :** Jean-Emmanuel Frantz - 90 73 76
- **Courriel :** kopnewcal@gmail.com
- **Facebook :** Kenu One Project
- **Instagram :** Kenu\_One\_Project

**Kenu One Project Association**

- *Adresse : La Caravane, 9 rue d'Austerlitz, 98000 Nouméa*
- *Tel : 00 (687) 90 73 76*
- *Courriel : kopnewcal@gmail.com Facebook : Kenu One Project*
- *Banque : CCP n°14158 01022 0093777P051 66 Code BIC : CEFNNCN1 IBAN : FR71 1415 8010 2200 9377 7P05 166*
- *Numéro RIDET : 1 430 701 Code APE : 93.29Z*