

Les trésors des musées nous racontent... la bouée de la *Monique*

Parmi les quatre espaces du Musée maritime de Nouvelle-Calédonie, l'un est consacré aux liaisons calédoniennes et au trafic maritime dans le lagon. Votre regard se posera certainement sur une bouée de sauvetage. C'est le seul témoin de la tragédie de la *Monique*, un caboteur qui rythmait la vie des Calédoniens de 1948 à 1953.

À partir des années 1950, les liaisons maritimes reprennent dans le Pacifique et la Nouvelle-Calédonie n'y échappe pas. La mer demeure encore le principal espace d'échanges commerciaux et de transports de passagers. Il faut une quinzaine d'heures, à un caboteur, pour relier Nouméa à Maré. À une époque où les liaisons aériennes entre Nouméa et les Loyauté n'existent pas encore, le cabotage est vital pour désenclaver les territoires, faciliter les mobilités et développer l'économie locale.

De 1937 à 1947, la Société des îles Loyalty, dont les principaux actionnaires sont les maisons de commerce Ballande et Barrau, assure avec ses navires *Loyauté* et *Phoque* les services maritimes subventionnés de la Grande Terre et des Loyauté.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, deux nouvelles sociétés d'armateurs se créent et achètent d'anciens navires à l'armée américaine. L'une, en Nouvelle-Zélande, acquiert deux navires identiques, la *Rosalie* et la *Monique* et l'autre à Nouméa, la *Jeanne d'Arc*. Elles rentrent ainsi en concurrence avec la puissante SIL, Société des îles Loyalty.

La *Monique* est construite, en six mois, en 1945, à Dunedin dans l'île du Sud de la Nouvelle-Zélande pour l'US Navy. Elle est baptisée successivement *YF-1051*, *Avon*, et enfin *Monique* en 1948. Elle assure, dorénavant le service maritime subventionné du Tour de Côtes. En 1951, la *Monique* est cédée à la SIL.

Détenir le service maritime en Nouvelle-Calédonie est un enjeu pour l'exportation de coprah et de café vers la Métropole. Les armateurs doivent assurer un service mensuel pour ravitailler les Loyaltiens en produits de première nécessité. Avec les cotres loyaltiens, ils transportent également les passagers qui se rendent ou viennent de Nouméa.

Mais, ce service est mal assuré par manque de qualifications des capitaines et des mécaniciens. La réglementation de la navigation maritime est peu contraignante et les contrôles sont quasi-inexistants. Les pannes et les incidents de mer sont nombreux.

Le 22 juillet 1953, la *Monique* quitte le port de Nouméa avec à son bord 101 passagers kanak et 13 membres d'équipage. 200 tonnes de fret sont embarquées. Le cap est mis sur le canal de la Havannah pour rejoindre Maré, Lifou et enfin Ouvéa.

Le 29 juillet 1953, pour son voyage retour, la *Monique* quitte le port de Muli à Ouvéa, à 20 heures, pour Lifou, avec une vingtaine de passagers, du matériel lourd provenant de la *Jeanne d'Arc* naufragée, un coffre-fort et des sacs de coprah.

Le lendemain, à 8 heures, le caboteur mouille à Xepenehe au nord de Lifou, avant de quitter l'île à 19h30 avec 60 passagers supplémentaires, des sacs de coprah, de maïs et des caisses d'ignames.

En plus, la SIL s'était engagée à transporter vers Nouméa, un véhicule de l'Institut géographique national, l'IGN, qui avait terminé sa mission à Lifou. Il s'agit d'un pick-up Willys qui est amarré sur le pont.

La *Monique* quitte Lifou, le 30 juillet à 19h30 pour Maré. Retardée par une mer agitée et une panne de moteur, le navire arrive à Tadine le lendemain à 10h30. Le capitaine n'embarque que 130 paniers d'ignames, 50 caisses de fruits et légumes et laisse à terre la Jeep de l'IGN et sa remorque qu'il devait embarquer.

À 14 heures, le vendredi 31 juillet 1953, la *Monique* quitte Tadine, par beau temps, avec à son bord 108 passagers et 18 hommes d'équipage. D'après un témoin, « le *bateau surchargé gîtait fortement sur bâbord* et avait du mal à garder le cap ».

À 16h14 et 16h50, le capitaine de la *Monique*, Charles Ohlen, transmet des messages par liaison radiophonique à son armateur pour lui indiquer l'état du chargement et l'heure d'arrivée probable à Nouméa.

On ne reverra plus ces 126 personnes. Le 1^{er} août 1953, la *Monique* et ses passagers sont portés disparus.

Aucune trace, aucun objet flottant, aucun corps, rien n'est retrouvé durant les premiers jours de recherche. Seuls des fûts sont récupérés sur le rivage de Yaté et en pleine mer.

Pourtant, un petit avion privé, des navires et cotres loyaltiens sillonnent la route probable suivie par la *Monique*, sans résultat. On fait appel à l'Air New Zealand Rescue Service, basée à Suva aux Fidji, pour survoler une zone élargie mais toujours rien.

Le 9 août 1953, les recherches cessent. Plusieurs jours après la disparition, quelques sacs de coprah sont retrouvés sur les récifs de Poindimié et de Hienghène.

Cette bouée-couronne de sauvetage, aujourd'hui exposée au Musée maritime de Nouvelle-Calédonie, est retrouvée trois mois plus tard sur l'île Art aux Belep.

C'est ainsi que 70 ans après la disparition de la *Monique* et le devoir de mémoire, cette bouée nous rappelle que connaître son Histoire, c'est pouvoir choisir son avenir.