

## LA ROUTE TRANSVERSALE KONÉ-TIWAKA ET L'AMÉNAGEMENT DU « H » DE LA PROVINCE NORD

À l'instar de Jean-François GRAVIER (1972) qui dénonçait « *Paris et le désert français* », il est devenu commun de parler de Nouméa et du désert calédonien pour évoquer la prépondérance de la première ville de Nouvelle-Calédonie sur son arrière-pays, communément appelé « la brousse ». Les deux-tiers du produit intérieur brut proviennent de Nouméa qui accueille à la fois la seule usine de transformation du minerai de nickel du Territoire, tous les services administratifs territoriaux ainsi que les principaux services privés. En dehors du Grand Nouméa <sup>1</sup>, où 60 % de la population calédonienne est concentrée, seuls cinq chefs-lieux dépassent les 1 000 habitants : il s'agit, par ordre d'importance décroissant, de Bourail, de La Foa, de Koumac, de Koné et de Poindimié. Les fonctions administratives, commerciales et de services qu'assurent ces agglomérations n'arrivent toutefois pas à contrebalancer l'hégémonie économique nouméenne, ce qui peut faire craindre que l'intérieur de l'île ne reste durablement frappé par le sous emploi et le chômage, par la médiocrité des revenus, la faiblesse des investissements et l'exode rural.

Une partie du sud de la Grande-Terre est située dans l'aire d'attraction de Nouméa et bénéficie des avantages que procure la ville en termes d'activités et de communication ; au-delà en revanche, la trame des échanges est des plus faibles et les équipements sont généralement médiocres. Ainsi, depuis longtemps, le sud est-il placé dans l'orbite de la ville à majorité européenne, où se concentrent les activités économiques, tandis que les îles extérieures et le nord, dont la population est au trois-quarts mélanésienne, sont dépourvus d'armature urbaine et de pôles économi-

---

1. Le Grand Nouméa se compose de Nouméa (76 293 hab.) et de ses trois communes limitrophes : Dumbéa (13 888 hab.), Mont Dore (20 780 hab.) et Païta (7 862 hab.) (I.T.S.E.E., 1997).

ques. Cette opposition historique a été reconduite dans les découpages territoriaux en Provinces créés par les Accords de Matignon. Pour tenter d'y remédier, la nouvelle donne politique débouche sur une volonté de rééquilibrage économique qui passe par « *l'amélioration des infrastructures de désenclavement, le développement des équipements sanitaires et sociaux, la promotion de la culture mélanésienne et le développement des activités économiques productives* » : les aides financières attribuées par l'État doivent désormais favoriser les provinces des îles et du nord <sup>2</sup>, la création d'un pôle urbain, d'un port d'envergure internationale, et la construction d'une route transversale entre les deux côtes devant permettre à la Province nord de gagner son autonomie économique par rapport à Nouméa et à la Province sud <sup>3</sup>.

### **L'enclavement de la Province nord et le projet du « H »**

Les massifs montagneux découpent la province en trois ensembles naturels, celui de la chaîne centrale et ceux des côtes orientales et occidentales. Les colons européens qui se sont implantés au siècle dernier ont surtout occupé les plaines littorales de la côte ouest où leurs descendants continuent à pratiquer l'agriculture et l'élevage extensifs ; les massifs ultrabasiques qui compartimentent ces plaines n'entravent guère les communications, aussi un réseau routier ralliant le sud a-t-il pu y être tracé dès les années trente au détriment des activités de cabotage. En revanche, les deux autres ensembles naturels de la Province n'ont été équipés que tardivement en routes, et ils accusent encore un certain retard en ce domaine : ils sont en effet essentiellement occupés par des populations mélanésiennes (figure 1) qui ont été longtemps tournées vers la production vivrière (figure 2), dont l'intérêt économique était insuffisant pour susciter des aménagements routiers, rendus de surcroît difficiles par un relief accidenté. La chaîne centrale réduit en effet la côte orientale à une étroite bande littorale entrecoupée de vallées encaissées où l'agriculture commerciale, limitée à de faibles superficies, souffre encore de l'enclavement. Pour être plus étendus, les espaces de la chaîne centrale sont surtout le domaine de la forêt, les rares terres de culture se restreignant aux vallées. Cet environnement peu favorable à l'agriculture commerciale accueille une quarantaine de tribus <sup>4</sup> dont les compositions et les localisations sont souvent le résultat, tout

2. Bien que ne représentant que 30 % de la population calédonienne, les deux premières Provinces reçoivent les trois-quarts des investissements de l'État.

3. Au recensement de 1996, la Province nord possédait une population estimée à 41 413 personnes, soit 21 % de l'ensemble territorial (I.T.S.E.E., 1997).

4. La Province compte cent quatre-vingt dix-neuf tribus.

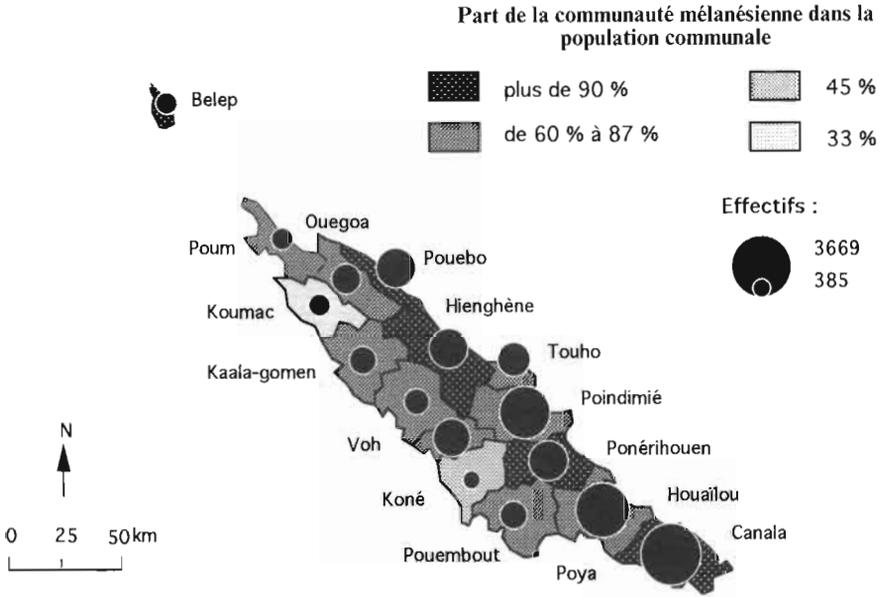


FIGURE 1. — Importance de la communauté mélanésienne en Province nord en 1989

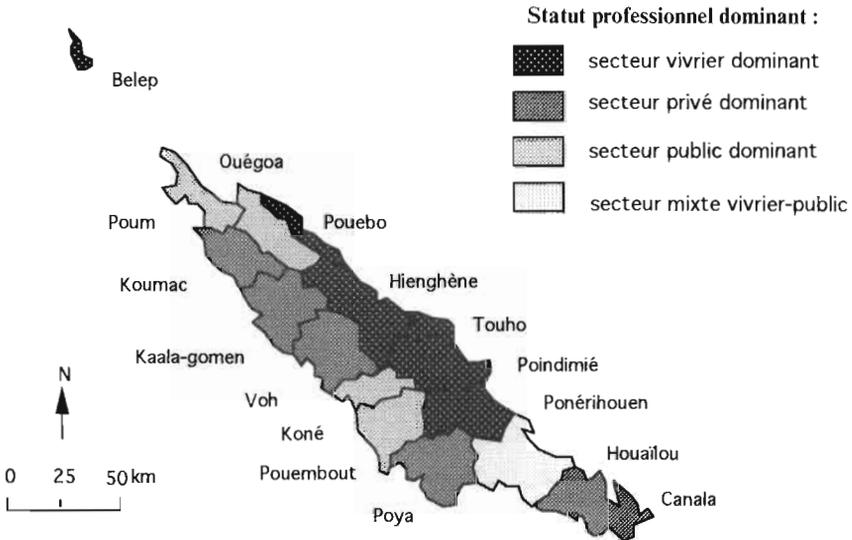


FIGURE 2. — Statut professionnel des actifs en Province nord en 1989

comme celles des tribus de la côte ouest, des anciennes politiques de dépossession foncière ; bien que des améliorations aient été apportées aux communications, nombre de tribus demeurent reliées au réseau routier par de longues pistes cahoteuses entrecoupées de radiers que les pluies violentes rendent impraticables. Le réseau de transports en commun se limitant aux routes territoriales, et les automobiles y ayant été longtemps rares, les déplacements des populations s'y effectuaient à pied, à bicyclette ou à cheval, les difficultés de communication et l'isolement accentuant l'exode vers les côtes ou la ville.

La mise en place des Régions en 1985<sup>5</sup> permet aux élus mélanésiens de mettre en œuvre leur propre politique de développement en contrepoint de celles jusqu'alors suivies par l'administration : les micro-projets de développement (porcheries, poulaillers familiaux...) sont au départ considérés comme le principal moyen d'amener l'économie tribale à une auto-suffisance rompue par la dégradation de l'horticulture vivrière et par le salariat, et à intégrer progressivement une logique de marché au travers de la production d'éventuels surplus. À l'expérience toutefois, ces options se montrent décevantes et l'aménagement préalable du Territoire apparaît désormais comme la condition du développement des tribus et de leur essor économique (SEDES / SIT SATEC 1988a, 1988b) : c'est à cette époque qu'un premier projet de route transversale reliant les deux agglomérations de Koné et de Poindimié voit le jour. A cette date en effet, le réseau routier du nord de la Grande-Terre se limite au littoral de chacune des côtes, la jonction entre ces dernières s'effectuant par le Col d'Amos à l'extrême nord et par la transversale du Col des Roussettes au sud. La liaison entre Koné et Poindimié, distants de 80 km à vol d'oiseau, exige alors entre quatre et six heures selon l'option choisie, consacrant l'enclavement de la côte est. Pour y remédier, la Région nord choisit en 1986 de faire de l'aménagement d'une ancienne piste muletière rendue carrossable à la fin des années soixante et qui relie la vallée de la Tiwaka, à l'est, à Koné à l'ouest, une priorité de sa stratégie économique.

Les élections législatives de 1987 amènent la fin prématurée des Régions ; au travers de l'exercice des fonctions de gestion, les dirigeants indépendantistes de la Région sont toutefois passés d'une conception de repli sur le secteur tribal — voire, pour certaines de leurs composantes, d'hostilité à l'économie capitaliste — à une ouverture à l'économie marchande et au développement économique. Les Accords de Matignon entérinent une nouvelle répartition du pouvoir de gestion en faveur des indépendantistes qui se voient octroyer les moyens de mettre en œuvre leur

---

5. Jean-Marie Tjibaou et Léopold Jorédié deviennent respectivement Président des Régions nord et centre.

politique économique au travers de contrats de développement passés entre l'État et les Provinces. Priorité est désormais donnée aux grands projets structurants, et la Province nord choisit d'ancrer son décollage économique sur la création d'un centre urbain d'envergure territoriale. Elle doit cependant ménager ses propres équilibres internes et veiller à ce que le futur centre urbain ne se développe pas au détriment du désenclavement économique de la côte est et du décollage économique de celle-ci.

Cette double contrainte amène les élus à privilégier une approche en réseau reliant, sur l'une et l'autre côte, les bourgades de Koné et de Pouembout à celles de Touho et de Poindimié, l'accent étant mis sur le renforcement des fonctions économiques, sociales et culturelles des agglomérations existantes et sur la diversification de celles-ci afin de constituer des pôles d'activités complémentaires, capables de structurer l'espace à l'échelle provinciale : traduit en termes spatiaux, l'ensemble épouserait la forme d'un « H » dont la barre centrale serait constituée par l'axe routier transverse aux deux côtes qui, d'une longueur de 72 km, emprunte les vallées de Koné et de Tiwaka. Devant placer Poindimié, centre administratif et économique de la côte est, à une heure et demie de Koné, promue capitale de la Province, la transversale est un élément majeur du renversement de perspective effectué par les élus provinciaux ; c'est aussi le plus gros chantier public qu'ait connu le territoire depuis la construction, dans les années cinquante, du barrage et de l'usine hydroélectrique de Yaté.

### **La transversale Koné-Tiwaka**

Le chantier qui s'ouvre en 1990 est programmé pour durer jusqu'en 1997 ; cinq tranches de travaux sont prévues qui correspondent à autant de sections routières (figure 3). En août 1990, la transversale est classée en tant que route provinciale, et les normes techniques qui en découlent imposent des contraintes supplémentaires des plus lourdes <sup>6</sup> puisque le tracé emprunte pour une bonne partie un relief marqué par de fortes pentes et par un réseau hydrographique encaissé, sujet à des crues soudaines et violentes. Le projet est dès lors rapidement confronté à des difficultés techniques et financières : en effet, les études préalables ont sous-estimé les menaces d'éboulement de terrain lors des périodes cycloniques et le classement de la transversale en route provinciale entraîne un surcoût impor-

---

6. Le revêtement de la chaussée devra être de 6,20 m de large pour une plate-forme de 10 à 11 m ; afin de placer la route hors d'eau, les radiers seront remplacés par treize ponts ; les pentes ne devront pas être trop fortes ni les courbures des virages trop faibles, afin que les camions les plus lourdement chargés puissent passer.

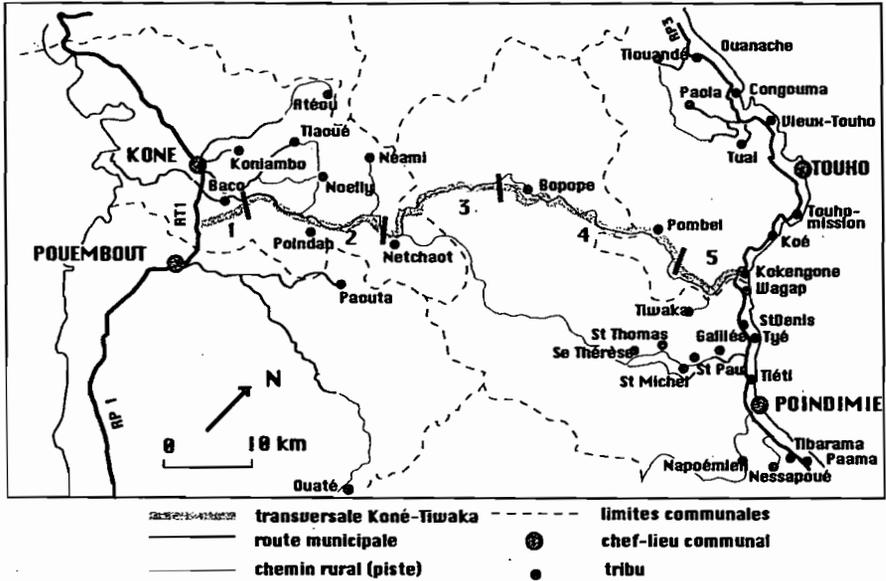


FIGURE 3. — La route transversale Koné-Tiwaka dans le « H » du nord

tant lié à la modification des normes techniques. Si l'État et la Province nord ont d'abord été en désaccord sur les nouvelles imputations financières, le conflit s'est résolu en janvier 1993 lorsque l'État a accepté de prendre les trois-quarts des montants des dernières tranches de travaux à sa charge dans le cadre du second contrat de plan État-Provinces (TOUR DE CÔTE, 1993), la Province bénéficiant également d'un financement du Fonds européen de développement. Évalué à 1,8 milliard de francs C.F.P. en 1989, le projet a été réévalué à 5,8 milliards de francs C.F.P. à la fin de l'année 1990 pour passer à 6,5 milliards un an plus tard et dépasser les 7 milliards par la suite.

Les sommes engagées peuvent dès lors apparaître d'autant plus élevées que le trafic routier n'a été estimé qu'à trois cents véhicules par jour en 1989 ; et ce, même s'il est tenu compte du fait que, dans un pays au relief accentué et à l'habitat dispersé, toute construction de route s'avère onéreuse dès lors que la circulation des hommes et des marchandises n'est jamais dense. La transversale Koné-Tiwaka est toutefois appelée dans l'idéal à structurer un bassin d'emploi étendu et à faciliter les migrations de travail journalières entre le pôle portuaire et industriel à venir, placé sur la côte ouest, et les zones pourvoyeuses de main-d'œuvre de l'arrière-pays et

de la côte est ; les exploitations du plateau forestier de Tango <sup>7</sup> et du massif minier du Tchingou devraient également en bénéficier.

### **La structuration du réseau urbain**

Aussi vitale soit-elle pour le désenclavement de la côte est, la transversale ne peut, à elle seule, structurer un espace provincial aux bases économiques et démographiques des plus insuffisantes (WAGINO, 1991). Aussi le renforcement des agglomérations composant le « H du nord » a-t-il été rapidement envisagé au travers de l'implantation de cinq équipements publics d'intérêt régional ou territorial financés par les premiers contrat de plan État-Province. C'est ainsi qu'un lycée d'enseignement professionnel a pu ouvrir ses portes à Touho en 1994 en renforcement du rôle de la commune dans le dispositif éducatif de la Province nord après la mise en place du Centre de développement pédagogique régional en 1989. Poindimié voit en janvier 1993 débiter la construction d'un hôpital depuis longtemps retardée par des conflits fonciers, et la mise en chantier d'un lycée d'enseignement général y est, de même, programmée. Pouembout inaugure un lycée d'enseignement agricole lors de la rentrée scolaire de 1992 et Koné doit accueillir un Centre pour le Service militaire adapté venant en complément de celui de Koumac, plus au nord ; les appelés du contingent, qui sont pour la plupart mélanésiens, y reçoivent une formation professionnelle.

L'implantation de l'Hôtel de Province offrait un autre moyen d'action puisqu'il devait accueillir une large part des fonctionnaires provinciaux, soit plus d'une centaine de personnes. Afin de conférer à ce chef-lieu provincial des assises démographiques et économiques dépassant celles des autres agglomérations, il a été décidé de lui adjoindre un pôle urbain. La conception de ce dernier a été confiée au groupement « Villes Nouvelles de France » qui a implanté en Province nord une Mission d'aménagement de la Province nord et des îles (M.A.P.N.I.). Il en est résulté un projet ambitieux qui vise pour l'année 2010 la création d'une ville de 2 000 logements comprenant cinq groupes scolaires et un collège, un pôle commercial, un pôle culturel doté d'une médiathèque et de diverses salles de spectacle, ainsi qu'un complexe sportif. Cette ville qui compterait 8 000 habitants offrirait 4 000 emplois provenant d'établissements publics et d'entreprises privées (M.A.P.N.I., 1990). Le choix du site de l'Hôtel de Province et de son pôle urbain a été symboliquement arrêté à mi-chemin de Koné et de Pouembout, au débouché de la transversale dont le tracé a été modifié en conséquence (figure 4).

---

7. Sur les 3 800 ha de pins des Caraïbes plantés dans les années soixante-dix, 1 500 à 2 000 ha devraient être exploitables à l'horizon 2 010.

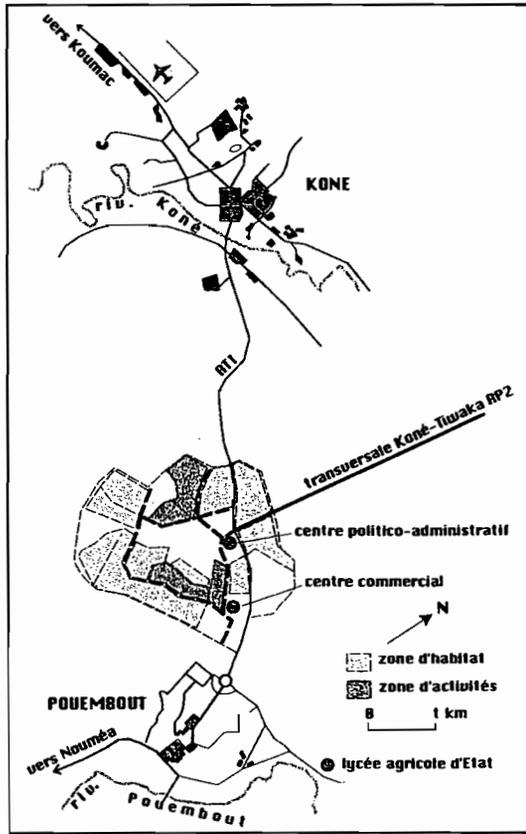


FIGURE 4. — Schéma d'aménagement du pôle urbain provincial

La question du renforcement du tissu économique et de l'aménagement de sites urbains s'est toutefois posée de manière renouvelée dès lors qu'en application des Accords de Matignon, l'État a diligenté une étude visant à la création d'un port maritime d'envergure internationale apte à contrebalancer l'aéroport international de Tontouta et le port de commerce de Nouméa, et par lequel transiterait l'essentiel des flux commerciaux entrant ou sortant de la Province nord.

En l'absence de fortes densités de population, de communications aisées et d'une spécialisation historique des activités, les auteurs de cette étude <sup>8</sup>

8. Il s'agit d'experts relevant du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, de la Sofremer et d'un atelier d'architectes japonais « Kisho Kurokawa architects & Associates ».

jugeaient peu réaliste la structuration en réseau retenue par le schéma d'aménagement régional et par les autorités provinciales. C'est pourquoi ils ont proposé de créer de toutes pièces sur un site unique un pôle de développement régional comprenant un centre urbain de 10 000 habitants et des noyaux d'activités industrielles et commerciales couplées au port ; afin d'assurer à l'ensemble une activité soutenue, il a été prévu de lui adjoindre une zone franche industrielle<sup>9</sup> susceptible de générer dans les premières années 2 450 emplois dont 1 000 directement. Les trois localisations alternatives de Koumac, Poindimié et Népoui ont été retenues après sélection en fonction d'une grille de près d'une centaine de critères d'ordre économique, culturel et environnemental, et le choix final s'est porté sur Népoui. La Plaine des gaïacs localisée à proximité du site accueillerait un aéroport international, ce qui permettrait à la zone franche de bénéficier de dessertes aériennes et maritimes.

Koumac aurait représenté la localisation la plus intéressante dans l'hypothèse où une unité de transformation du minerai de nickel se serait implantée dans la commune, ce qui est apparu peu vraisemblable à court terme<sup>10</sup>. Le choix de Koumac aurait de toute façon été contesté par les élus provinciaux en raison, d'une part, de l'appartenance de la majorité municipale au R.P.C.R.<sup>11</sup>, et d'autre part, d'un niveau d'activité économique trop élevé pour que Koumac soit considéré comme une zone de développement prioritaire. Poindimié aurait constitué une meilleure localisation que Népoui si les superficies nécessaires avaient pu être trouvées et si la population de la commune avait accepté les conséquences d'un tel choix.

Le choix de Népoui a entraîné la révision des projets initiaux de réseau urbain : en effet, construire deux villes d'envergure territoriale à moins de

---

9. Les zones franches se sont multipliées ces dernières années (DOMMEN, 1987 ; HEIN, 1987), ce qui a entraîné une diminution de leur rentabilité : désormais, le succès de nouvelles implantations dépend de l'existence de spécialisations sur le marché international. Compte tenu du coût élevé de la main-d'œuvre en Nouvelle-Calédonie (FREYSS, 1995), une zone franche aéroportuaire semble offrir des potentialités supérieures à une zone franche exclusivement portuaire. Il est toutefois à craindre que, du fait de la concurrence sur le marché international, la zone franche calédonienne doive proposer des salaires moyens de trois à quatre fois inférieurs aux salaires minimum actuels, situation difficilement acceptable par les syndicats locaux et par les instances politiques de la province.

10. Baptisée « Projet Norcal », la mise en place d'une nouvelle unité métallurgique sur la commune de Koumac devait déboucher sur une production annuelle de 32 000 t de métal de nickel et de 1 700 t de cobalt. Après avoir été « définitivement » abandonné en 1992, par refus de l'État de s'engager sur ce dossier, un investissement de plus d'un milliard de dollars américains étant jugé trop élevé pour la Société le Nickel (S.L.N.), ce projet réapparaît quatre ans plus tard, à l'initiative des indépendantistes qui proposent un nouvel opérateur : la Société minière du Sud Pacifique (S.M.S.P.), associée au « géant canadien » Falconbridge.

11. Lors des élections provinciales de juin 1989, Koumac fut l'unique commune de la Province dans laquelle le score des indépendantistes fut inférieur à 30 %.

40 km l'une de l'autre n'ayant pas grand sens, il devenait préférable de combiner les deux projets, et de placer le centre urbain autour de l'Hôtel de la province (comme prévu dans le projet précédent) en attribuant à Népoui le pôle économique appuyé sur une zone franche. Reste cependant à savoir si la Province nord, qui compte un peu plus de 40 000 habitants au recensement de 1996 et connaît un taux d'accroissement annuel de 2,63 % sur la période récente, pourra se doter d'une agglomération nouvelle de 10 à 20 000 personnes sans déséquilibrer les rapports démographiques entre ses communes, le recours à une immigration en provenance d'Europe ou d'Asie étant politiquement exclue ; il ne va pas non plus de soi que l'ampleur sans précédent des aménagements de la zone comprise entre Népoui, Pouembout et Koné et de la transversale Koné-Tiwaka soit suivie des réalisations et des effets économiques escomptés, le nord de la Nouvelle-Calédonie ayant déjà connu des projets de villes nouvelles demeurés sans lendemain <sup>12</sup>. L'opinion publique reste, pour sa part, peu sensible à l'intérêt de l'entreprise, y compris dans le cas des populations localisées à proximité de la transversale Koné-Tiwaka, la démesure des projets au regard des ressources provinciales alimentant aisément la critique (WAGINO, 1991) <sup>13</sup>.

### **L'aménagement du nord en tant qu'option politique et culturelle**

En fait, la rationalité sous-jacente au projet du « H » n'a jamais été essentiellement économique puisque lorsque Jean-Marie Tjibaou et les élus de la Région nord décident, en 1986, d'aménager la transversale pour désenclaver les tribus de la chaîne et la côte orientale, l'opération participe de la réappropriation de l'espace identitaire mélanésien après la longue parenthèse du cantonnement (SAUSSOL, 1979, 1991). Si, dans le cadre des politiques mises en œuvre par la Province, la transversale semble devenir un outil de développement économique, il est cependant à noter que la logique des économies d'échelle eût conduit à rassembler les ressources humaines, techniques et monétaires, en un seul site, Népoui, de manière à faire contrepoids à Nouméa, au risque, certes, d'aggraver les déséquilibres provinciaux. Le cas échéant, il aurait été possible de renforcer simplement le poids économique et les fonctions des chefs-lieux communaux actuels, et notamment ceux de Koumac, Poindimié et Koné, sans créer de ville nouvelle : le rééquilibrage aurait alors reposé sur l'intégration progressive des

12. Dans le début des années soixante, il était déjà prévu de créer une ville de 15 000 habitants à Népoui pouvant être étendue à 50 000, celle-ci étant associée à une zone industrielle et à un port (SCET/COOP, 1963-1964).

13. Ce sentiment s'est mué en hostilité déclarée en 1994 et 1995 lorsqu'il a été prévu de ne pas suivre l'ancien tracé pour la dernière partie de la route.

aires d'influence de chacun de ces trois petits pôles de développement, à l'image des modèles établis par François Perroux (1961), et sur l'harmonisation des flux économiques entre cette nouvelle structure régionale et Nouméa. La solution retenue par les élus emprunte à ces deux logiques puisque la réalisation d'une ville nouvelle s'accompagne d'une volonté de rééquilibrage entre les côtes occidentale et orientale. Un tel choix relève alors moins d'une option économique que d'un parti-pris culturel puisque c'est ce dernier qui rend compte de l'éclatement du pôle urbain et industriel en plusieurs sites et de la place dévolue à l'Hôtel de Province au débouché de la transversale Koné-Tiwaka. Deux éléments essentiels structurent ainsi l'espace qui sont, d'une part, l'Hôtel de Province et, d'autre part, la route le long de laquelle s'ordonnent les foyers urbains : un tel schéma s'inspire de ce qui est devenu la représentation de l'habitat mélanésien traditionnel, organisé à partir de la grande case du chef qu'incarnerait l'Hôtel de Province, et des allées qui relient celle-ci aux différentes cases de sujets qui s'y rattachent.

Cette dimension politique et culturelle du projet du « H » a permis de dégager les financements et les décisions nécessaires à sa réalisation. Les équipements structurants sont maintenant opérationnels, la transversale Koné-Tiwaka devrait s'achever comme prévu à la fin 1997 et les communes de Koné, Pouembout, Poindimié et Touho bénéficient déjà d'une activité économique nettement supérieure à la moyenne provinciale. En revanche, sans assise culturelle, ni volonté politique, le projet de zone franche et d'aménagement portuaire de Népoui risque de ne pas aboutir. D'une part, la diversification de l'économie provinciale, justification sur laquelle il se fondait, n'est plus la priorité des élus du nord, qui se mobilisent désormais autour d'un projet d'usine métallurgique et de son port en eau profonde. D'autre part, les conceptions du Haut-Commissariat en matière d'aménagement du territoire et d'emplois ont évolué : depuis la mise en place en 1994 de l'ADECAL (Association pour le développement de la Nouvelle-Calédonie), pilotée par un expert de la DATAR, l'accent est mis sur le renforcement des activités et des capacités d'attraction de chaque commune, que viendrait compléter la décentralisation de services territoriaux, pour aboutir à un meilleur équilibre économique au sein de la Province. L'approche se veut pragmatique et, prenant la mesure des handicaps du territoire pour la conquête de marchés extérieurs, notamment en matière de coût de la main-d'œuvre, elle privilégie l'économie minière comme principal vecteur d'insertion de la Province nord dans l'économie mondiale et de rééquilibrage économique avec la Province sud.

Gilbert DAVID, Patrick PILLON, Maryline WAGINO  
Nouméa, juin 1996

## RÉFÉRENCES

- DOMMEN, E. (1987) — Les zones franches industrielles d'exportation (ZFIE) dans les îles. In : *Iles tropicales : insularité, insularisme*. Université de Bordeaux III, CRET/ACCT, Coll. îles et archipels n° 8, p. 229-239.
- FREYSS, J. (1995) — *Économie assistée et changement social en Nouvelle-Calédonie*. I.E.D.E.S. — P.U.F., Paris, 452 p.
- GRAVIER, J.-F. (1972) — *Paris et le désert français*. Paris, Flammarion, 288 p.
- HEIN, C. (1987) — Les zones franches industrielles dans les états insulaires : le cas de Maurice. In : *Iles tropicales : insularité, insularisme*. Université de Bordeaux III, CRET/ACCT, Coll. îles et archipels n° 8, p. 331-350.
- I.T.S.E.E. (1997) — *Images de la population de Nouvelle-Calédonie. Principaux résultats du recensement 1996*, 64 p.
- MISSION D'AMÉNAGEMENT DE LA PROVINCE NORD ET DES ÎLES (M.A.P.N.I.) (1990) — *Programmation du chef-lieu de la Province nord, Rapport de mission n° 1*, novembre. Nouméa, 49 p.
- PERRoux, F. (1961) — Les pôles de croissance. In : *L'économie du XX<sup>e</sup> siècle*, P.U.F., Paris, 598 p.
- SAUSSOL, A. (1979) — *L'héritage. Essai sur le problème foncier mélanésien en Nouvelle-Calédonie*. Paris, Publication de la Société des Océanistes, n° 40, 493 p.
- SAUSSOL, A. (1991) — Autour du concept d'insularité : l'identité insulaire dans une grande terre ; le cas de la Nouvelle-Calédonie. In : *Territoires et sociétés insulaires*. Ministère de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, coll. : « Recherches scientifiques et techniques sur l'environnement », n° 36, p. 63-68.
- SCET/COOP (1963-1964) — *Études relatives à la création d'une ville dans le nord-ouest de la Nouvelle-Calédonie*. Coffret de 5 volumes. Archives territoriales, 22W17.
- SEDES / SIT SATEC (1988-a) — *Schéma directeur d'aménagement régional, Nouvelle-Calédonie et Dépendances*. Conseil de la Région Nord, 104 p.
- SEDES / SIT SATEC (1988-b) — *Schéma directeur d'aménagement régional, Nouvelle-Calédonie et Dépendances*. Conseil de la Région Centre, 104 p.
- TOUR DE CÔTE (1993) — Un comité de suivi marqué par le référendum et la continuité des accords. N° 26, p. 17-25.
- WAGINO, M. (1991) — *Le H du Nord. La stratégie d'aménagement de la Province nord (Nouvelle-Calédonie)*. Université de Bordeaux III, mém. D.E.A., s. p.



*Piste parcourant la chaîne du côté de Ouayaguette.* La chaîne montagneuse qui, du nord au sud, forme l'épine dorsale de la Grande-Terre calédonienne limite fortement la circulation des hommes et des marchandises entre les côtes occidentale et orientale. (D. Guillaud).



*La route transversale Koné-Tiwaka.* Héritage de la volonté politique de Jean-Marie Tjibaou, la route transversale Koné-Tiwaka permet désormais de relier en une heure de voiture les communes de Koné et de Pouembout, sur la cote ouest, à celles de Poindimié et de Touho, sur la côte est. (D. Guillaud).

SOCIÉTÉ DES OCÉANISTES - ORSTOM

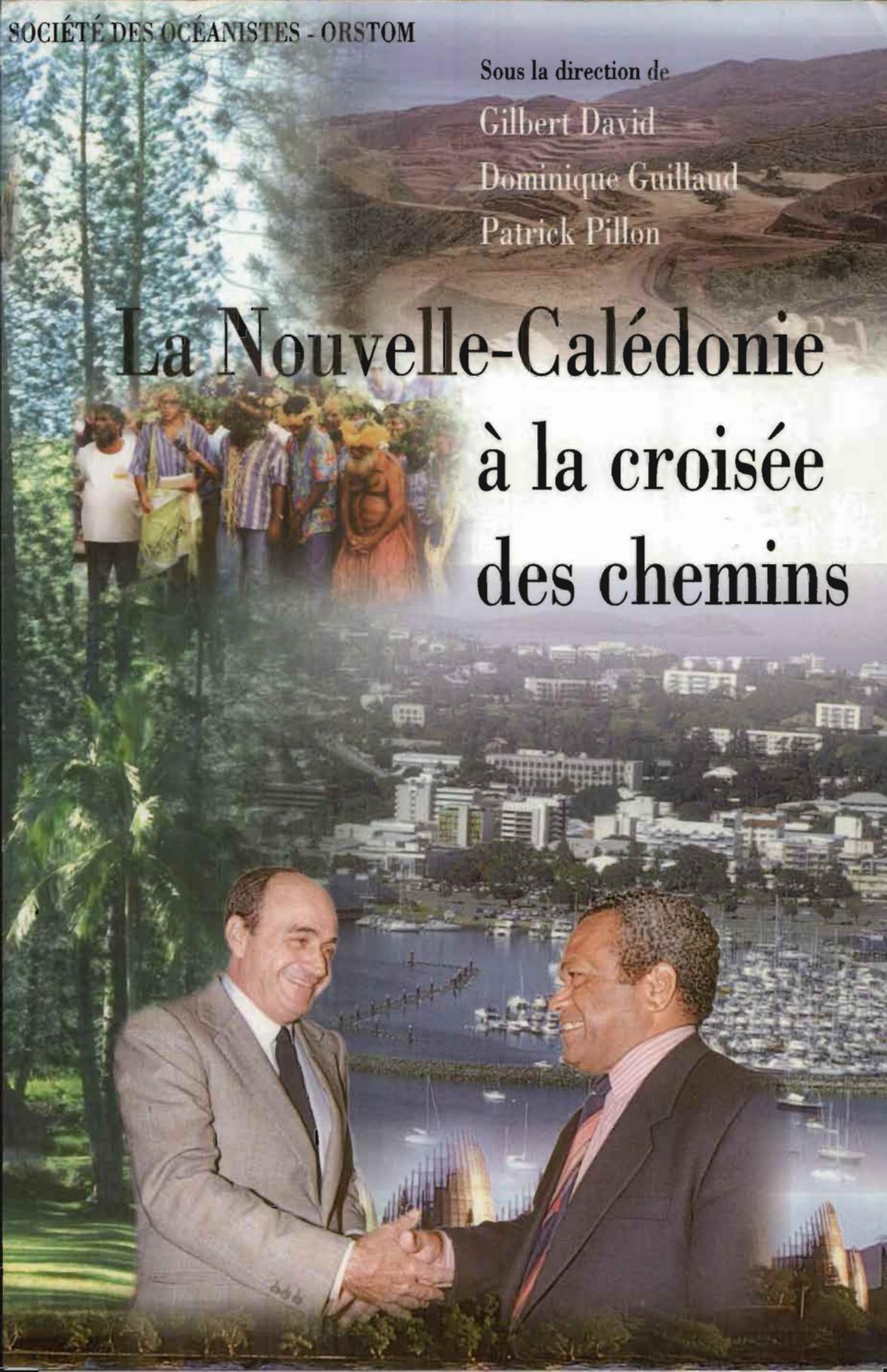
Sous la direction de

Gilbert David

Dominique Guillaud

Patrick Pillon

# La Nouvelle-Calédonie à la croisée des chemins



LA NOUVELLE-CALÉDONIE  
À LA CROISÉE  
DES CHEMINS :  
1989-1997

sous la direction de  
Gilbert DAVID, Dominique GUILLAUD, Patrick PILLON

SOCIÉTÉ DES OCÉANISTES  
INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DÉVELOPPEMENT

*Ouvrage honoré d'une subvention  
du Comité « Études des Sociétés Kanak »*

*L'ORSTOM est devenu en 1999  
l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD)*



**Institut de recherche  
pour le développement**