

NOTES

Les transports aériens en Polynésie Française et en Nouvelle-Calédonie

Josyane FOURNEL-VERMOT

Docteur en Géographie, Université Paul-Valéry (Montpellier)

Par la rapidité avec laquelle il couvre des milliers de kilomètres, dans d'excellentes conditions de confort, de sécurité et d'économie, l'avion a fait totalement réviser la notion d'éloignement et d'isolement qui caractérisait les îles de Polynésie et de Nouvelle-Calédonie. Il a largement contribué à la disparition des liaisons maritimes régulières avec la France (dernier voyage du « Tahitien » en septembre 1971).

Bien que nés sensiblement à la même époque en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie, les transports aériens réguliers n'ont pas connu toujours la même croissance ni engendré les mêmes conséquences sociales, économiques et humaines.

Implantation des infrastructures

EN NOUVELLE-CALÉDONIE

Les conditions de cette implantation

A la différence de la plupart des îles du Pacifique, la Nouvelle-Calédonie n'est pas à dominante volcanique et l'existence de nombreuses petites plaines le long des côtes a favorisé la multiplication des pistes. A cet avantage s'ajoute celui d'une position privilégiée sur le chemin des axes intercontinentaux reliant l'Amérique à l'Australie ou à la Nouvelle-Zélande.

Aussi, dès que les progrès techniques le permirent et grâce à l'engouement pour l'aéronautique que suscita le vol expérimental du « Biarritz » en 1932, de nombreux terrains furent aménagés en Nouvelle-Calédonie (utilisés par un aéroclub fort dynamique)

tandis que par hydravion des liaisons régulières s'établirent entre San Francisco et Auckland via Nouméa par PAA.

La bataille de la Mer de Corail, pendant la dernière guerre, ayant pris une envergure inattendue, les forces américaines multiplièrent les aérodromes aux Nouvelles-Hébrides et en Nouvelle-Calédonie, si bien qu'à la fin des combats, le pays se trouva doté d'une infrastructure étonnante (pistes à Koné, Voh, Ouaco, La Foa, Pouébo, Koumac, Ouatom, Plaine des Gaïacs, Magenta, La Tontouta).

Cet héritage ne devait pas rester inemployé et après étude, un choix judicieux fixa « La Tontouta » comme aérodrome principal, en dépit des 52 km qui le séparent de Nouméa.

En effet, Magenta, malgré sa situation aux abords immédiats de la ville, ne permettait pas l'implantation d'une piste pour longs courriers.

Naissance des lignes régulières

Dès la fin des hostilités, les compagnies internationales s'essayent à desservir Nouméa, tandis que localement des efforts sérieux sont réalisés par TRAPAS (Transports Aériens du Pacifique Sud) pour assurer les liaisons avec les îles voisines. Mais une période d'instabilité règne jusqu'à 1955, date de la création de TRANSPAC, ancienne nomination d'AIRCAL, qui couvre la Nouvelle-Calédonie d'un réseau aérien très dense, tandis que TAI (devenue UTA en 1963 après fusion avec UAT) relie Paris à Nouméa en DC 6 et prolonge la ligne aux Nouvelles-Hébrides en DC 3.

L'ère des transports aériens réguliers débute réellement en Nouvelle-Calédonie. Les grandes compagnies

internationales PAA, QANTAS, ANZ, la desservent régulièrement, bénéficiant d'un aéroport, devenu en 1969 « international de catégorie A » (1).

Le trafic local, assuré par AIRCAL, ainsi que l'avion d'affaires, privé, très actif, ont leur base à l'aérodrome de Magenta.

EN POLYNÉSIE

Conditions particulières d'implantation aéronautique

Le désir ardent des autorités locales et gouvernementales de doter le pays d'une infrastructure aéronautique s'est heurté au difficile problème de l'implantation des pistes dans des îles volcaniques déchiquetées, hautes, aux pentes abruptes, plongeant dans un lagon dont elles ne sont séparées que par une étroite plaine côtière.

La première pénétration de l'aéronautique se fit par hydravion, bénéficiant des magnifiques plans d'eau formés par les lagons.

Ainsi TRAPAS et TEAL (compagnie néo-zélandaise) extérieurement, puis Air Tahiti localement, relient Tahiti aux îles voisines.

Seul vestige de la guerre du Pacifique, une piste provisoirement abandonnée à Bora-Bora fut remise en activité, car l'intérêt suscité par la Polynésie entraîna les compagnies aériennes françaises et américaines à multiplier leurs efforts dans cette direction. SPAL (South Pacific Airlines), Air France puis TAI relient Paris à Bora-Bora, le voyage se poursuivant à Tahiti en hydravion.

La création d'une piste internationale à Tahiti s'avérait indispensable et urgente. Achevée en 1961, elle permit à UTA de créer la première ligne autour du monde entièrement française : Paris, Singapour, Nouméa, Tahiti, Los Angeles, Air France assurant la jonction avec Paris.

Originalité de l'aérodrome de Tahiti-Faaa

Le choix du site étant très limité en raison du caractère montagneux de l'île, on décida que l'aérodrome serait construit par remblaiement du socle

(1) Piste de 3 250 m, (équipement d'aide à la navigation aérienne parfait, aérogare spacieuse), accessible à tous les types d'avions, à l'exception du B 747 (nécessité d'encastrement des ballasts, d'élargir la piste, d'aménager des bretelles de raccordement).

corallien, ou récif frangeant, immergé sous quarante centimètres d'eau.

Pour les ingénieurs français, l'utilisation du corail en corps de chaussée était un banc d'essai, ce qui explique le retentissement de cette expérience ; loin de tout centre industriel, les conditions de travail étaient particulièrement difficiles.

Des équipements parfaits d'aide à la navigation aérienne (instrument landing system) complètent cette exceptionnelle piste de 3 416 m surgie des eaux.

L'aéroport international de Tahiti-Faaa reliait la Polynésie au monde extérieur : tout restait à faire pour l'ensemble des archipels.

Les aérodromes locaux

Équilibrant tant bien que mal son économie jusqu'à la dernière décennie, la Polynésie bénéficia en même temps d'un grand aéroport et de l'implantation du C.E.P. (Centre d'Expérimentation du Pacifique).

Outre Tahiti, le programme des autorités gouvernementales et territoriales s'étendait aux archipels par différents moyens :

— implantation de bases d'essais nucléaires aux Tuamotu-Gambier avec les aérodromes militaires de Hao, Mururoa, Fangataufa, Tottegeggie ;

— construction d'aérodromes secondaires dans chaque archipel, faisant figure de « tête de pont » vers les îlots plus isolés : Raiatea (même construction que Tahiti) ; aux îles Sous le Vent : Bora Bora ; aux Tuamotu : Rangiroa ; aux Marquises : Ha Uka ; aux Australes : Tubuai.

— réalisation dans un dernier temps du plus grand nombre possible d'aérodromes courts : Manihi, Moorea, Maupiti, Tetiaroa...

Ainsi en quelques années, onze aérodromes furent construits permettant d'accroître d'autant un trafic toujours plus diversifié, tant sur le plan local qu'international.

Dynamique du trafic aérien

Obtenir à tout prix un moyen de transport rapide pour rompre l'isolement social et économique des îles, participer par voie de conséquence à l'intensification des échanges commerciaux de l'après-guerre, posséder l'infrastructure indispensable à l'expansion

du tourisme moderne par avion, symbole de dépaysement et d'exotisme : tels étaient succinctement les objectifs des territoires français du Pacifique Sud.

En Polynésie comme en Nouvelle-Calédonie, après une période d'incertitude, un élément extérieur a suscité un « décollage » du trafic inespéré, qui s'est prolongé, puis finalement établi.

A TAHITI

L'installation du C.E.P. a bouleversé habitudes et activités :

— augmentation démesurée de l'activité portuaire, d'où nécessité d'un nouveau port ;

— arrivée de plusieurs milliers d'expatriés civils ou militaires multipliant les services et encourageant la construction ;

— multiplication des lignes aériennes ;

— développement lent, mais régulier du tourisme.

Le trafic international

Il est soumis à des fluctuations mensuelles régulières mais connaît une croissance remarquable :

Trafic général commercial de l'aéroport de Tahiti

1962 : 42 113 passagers	1968 : 185 242 passagers
1963 : 54 313 —	1969 : 269 730 —
1964 : 58 646 —	1970 : 359 129 —
1965 : 91 495 —	1971 : 456 819 —
1966 : 117 454 —	1972 : 498 142 —
1967 : 137 892 —	

L'année 1966, celle de la première campagne d'essais nucléaires, est significative : à cette date le nombre de passagers a déjà triplé par rapport à 1962. Quant au fret, il est multiplié par dix :

Evolution du fret transporté à Tahiti-Faaa

1962 : 142 tonnes	1968 : 2 906 tonnes
1963 : 220 —	1969 : 3 465 —
1964 : 324 —	1970 : 3 571 —
1965 : 925 —	1971 : 3 345 —
1966 : 1 590 —	1972 : 3 685 —
1967 : 1 434 —	

Le réseau aérien desservant Tahiti n'est constitué que de lignes à grandes distances, c'est-à-dire de longs

courriers, assurés par six compagnies : UTA, PAA, QANTAS, LAN CHILE, ANZ, AF.

Le réseau ne cesse de s'intensifier, et, déjà escale insulaire, Tahiti tend à devenir un important nœud de liaisons transpacifiques, rôle dévolu jusqu'alors aux Fidji.

Les lignes aériennes s'étirent dans trois directions :

— vers le nord : vers Tokyo, Honolulu ;

— vers l'Amérique : Los Angeles, Mexico, Bermudes, Lima, Santiago ;

— vers les Indes : Nandi, Nouméa, Pago Pago, Singapour, Sydney, Auckland.

En dépit de la diversité des compagnies représentées, le trafic est fortement déséquilibré, trop largement tributaire des USA :

Trafic passagers enregistré à Tahiti en 1972 sur :

Los Angeles : 89 009 passagers	Pago Pago : 12 423 passagers
Mexico : 6 458 —	Nandi : 39 907 —
Santiago : 5 826 —	Sydney : 11 711 —
Honolulu : 11 745 —	Auckland : 47 700 —

Soucieuses de maintenir leur prestige et d'élargir leur potentiel, les compagnies aériennes multiplient leurs fréquences sur Tahiti et rivalisent dans l'achat de matériel aux vitesses et aux capacités toujours plus accrues : en dix ans Papeete a connu les DC 4, DC 6, DC 8, DC 10 et B 747 en juin 1974 ; les trois vols hebdomadaires en 1966 à destination de Los Angeles, ont été quadruplés en 1973 ; quatre de ces vols étant assurés sur DC 10 (250 passagers).

Les liaisons locales

Parallèlement au trafic international, le trafic local est en plein essor, grâce à la création de pistes dans tous les archipels et au dynamisme de la compagnie locale Air Polynésie (jadis Réseau Aérien Inter-insulaire), intégrant les îles au développement économique général et prolongeant au-delà de Tahiti le voyage du touriste.

Air Polynésie, ainsi que les compagnies aériennes locales (Tahiti Air Tour Service, Air Tahiti), a connu des difficultés très spécifiques à la Polynésie, résultant de l'émiettement des îles, de leur faible population par surcroît, rendant plus ou moins aléatoire le potentiel de trafic ; du survol de longues étendues d'eau par des avions légers qu'impose la longueur des pistes souvent réduite au minimum (or de nombreux mouvements sur des appareils de faible capacité

ouvrent la voie au déficit, surtout aux Marquises. De façon à prendre le maximum de carburant nécessaire au survol de l'océan entre les Tuamotu et les Marquises le Twin-otter ne peut transporter que 9 passagers au lieu de 17.

A l'image du trafic international, le trafic local est très déséquilibré, rentable surtout aux Australes, Iles du Vent et Sous le Vent.

Néanmoins la croissance réalisée est prometteuse :

	<u>Moorea</u>	<u>Bora Bora</u>	<u>Huahine</u>
1968 :	12 965 passagers	24 842 passagers	3 273 passagers
1972 :	167 238 —	42 400 —	10 300 —
	<u>Rangiroa</u>	<u>Raiatea</u>	
1968 :	2 321 passagers	24 551 passagers	
1972 :	4 035 —	31 709 —	

De 1966 à 1972, les mouvements locaux ont été multipliés par 26, Moorea est le meilleur exemple.

EN NOUVELLE-CALÉDONIE : « boom » du nickel en 1970

Jusqu'à cette date, la croissance du trafic général commercial de Nouméa-La Tontouta offrait peu d'espoirs de rivaliser avec les grands aéroports internationaux du Pacifique :

1967 :	52 246 passagers
1968 :	76 979 —
1969 :	78 043 —

La concurrence des compagnies aériennes semblait beaucoup moins âpre qu'à Tahiti puisque quatre compagnies seulement se partageaient le trafic : UTA, QANTAS, PAA, ANZ (desservant Sydney, Auckland, Singapour, Paris, Nandi, Honolulu, Papeete, Los Angeles).

Or, à la suite d'une demande de nickel inhabituelle de la part du Japon, les cours mondiaux de ce métal montent en flèche ; la production des mines calédoniennes atteint des seuils inespérés. Le réinvestissement immédiat des bénéfices entraîne une activité économique sans précédent suscitant un développement du trafic aérien étonnant :

	<u>Passagers</u>	<u>Fret</u>
1968		1 590 tonnes
1969		1 849 —
1970	98 151	2 376 —
1971	125 926	3 674 —
1972	138 490	

Cah. ORSTOM, sér. Sci. Hum., vol. XI, n° 3/4 - 1974 : 315-323.

En 1972 le phénomène s'est bien ralenti, la demande de nickel amoindrie, mais l'impulsion a été donnée et les habitudes se maintiennent, en particulier dans le domaine aéronautique.

Deux axes principaux monopolisent l'essentiel du trafic : l'un à destination de Sydney, l'autre vers la métropole.

Plus encore qu'à Tahiti, la Compagnie UTA domine par ses fréquences et le nombre de passagers transportés. Sa part relative s'accroît, alors qu'elle diminue à Faaa :

En 1972 : trafic passagers à La Tontouta

UTA	PAA	Quantas	ANZ	Air Nauru
72 %	9 %	12 %	5 %	1 %

Au cours de la même période, les liaisons locales se sont multipliées,

- au départ de La Tontouta : à destination des Nouvelles-Hébrides et de Wallis,
- au départ de Magenta : où la compagnie AIR CAL possède le monopole des transports aériens sur le territoire et les dépendances.

Les aéroports locaux sont beaucoup plus nombreux qu'en Polynésie, mais le trafic de chacun d'eux est souvent faible, à l'exception de ceux de Lifou (Loyauté), île-réservoir de main-d'œuvre et de l'île des Pins, but de la plus fréquentée des randonnées touristiques.

Mais avec 16 953 passagers en 1973, l'île des Pins est loin de jouer le rôle de Moorea en Polynésie (167 238 passagers en 1972).

Conséquences du développement des transports aériens en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie

Symbole de progrès, d'évasion, instrument des voyages rapides, l'avion allait profondément modifier la vie des insulaires.

INFLUENCE SUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Jusqu'à l'ouverture des aéroports internationaux de Tahiti-Faaa et Nouméa-La Tontouta, les échanges internationaux et de surcroît interinsulaires se faisaient uniquement par bateaux : leur lenteur était un frein inéluctable au dynamisme économique.

La possibilité de transporter rapidement des marchandises a suscité un tel intérêt que le transport de fret croît à une cadence impressionnante, favorisé par des appareils aux capacités toujours améliorées.

A Tahiti

— Sur le plan local, l'aéronautique a encouragé le développement de l'agriculture dans les îles (Australas surtout) : faute de moyens de transports rapides vers Tahiti, celle-ci tendait à végéter.

Pièces détachées, produits pharmaceutiques, denrées multiples de petite taille, vivres indispensables à l'hôtellerie implantée dans les îles, etc., sont amenés par avion, en échange de produits locaux : fruits ou poissons surtout.

— Sur le plan international : pouvoir obtenir dans des délais très courts des produits frais, a profondément modifié les besoins des consommateurs polynésiens, provoquant une baisse de l'utilisation des produits locaux et une augmentation considérable de la consommation de viande, beurre frais, produits laitiers :

	Fret international	Fret local
1966	1 315 tonnes	274 tonnes
1972	3 312 —	372 —

Après les USA pour les produits frais (30 % du fret en 1972) Auckland la même année fournit 44 % en produits laitiers, viande, etc.

(transport par avions de faible capacité).

En Nouvelle-Calédonie

Le même phénomène s'est produit, légèrement décalé dans le temps.

— Sur le plan local, comme en Polynésie, le fret transporté est limité par les faibles capacités des avions utilisés. Pourtant une progression réelle apparaît :

333,2 tonnes transportées en 1964
923 tonnes — en 1972.

les échanges se font sur les mêmes bases qu'en Polynésie.

A destination des Nouvelles-Hébrides : la Caravelle est tout à fait insuffisante. Au retour, le fret consiste en viande (60 % au total), arachides et

produits agricoles destinés aux Mélanésiens (ignames, taros, patates douces).

	Port-Vila/Nouméa	Nouméa/Port-Vila
1972	48,7 tonnes	108 tonnes

Sur le plan international

Croissance spectaculaire du fret due au « boom » :

1967 : 991 tonnes	1970 : 2 376 tonnes
1968 : 1 590 —	1971 : 3 634 —
1969 : 1 849 —	1972 : 4 612 —

Mais les échanges se font toujours dans le même sens : l'absence de fret de retour ne permet pas d'envisager le ravitaillement par avions-cargo.

Afin de rentabiliser les avions de grosse capacité, type DC 10, employés par UTA, à destination de Paris, les vols sont complétés en partie à Sydney et en totalité à Singapour. Ainsi UTA a signé à Singapour, avec ROLLEI, un contrat de transport de 600 tonnes d'appareils.

Le fret a les origines suivantes :

sur un total de 4 613 tonnes transportées en 1972, la part essentielle revient à UTA : 2 108 tonnes, QANTAS : 1 691 tonnes.

- Sydney fournit des produits alimentaires, lait, beurre, fromages (70 %), fleurs coupées (90 %), légumes frais (74 %), raisins, etc.
- Auckland a une moindre participation, à la différence de Tahiti, car les fréquences sont moins nombreuses (deux vols hebdomadaires), surtout : beurre, fruits et légumes.
- des U.S.A. arrivent des appareils divers, fruits et légumes suivant les saisons.
- la France fournit conserves, disques, articles de mode, etc.

INFLUENCE SUR LES DÉPLACEMENTS DES POPULATIONS

En Nouvelle-Calédonie

Multipliant les fréquences à destination des îles, appliquant, dans un but social, des tarifs aériens homologués par l'Assemblée Territoriale, la compagnie AIRCAL a largement stimulé les migrations temporaires ou définitives des populations locales vers la Grande Terre :

- Lifou, véritable réservoir de main-d'œuvre, bénéficie d'une à deux fréquences par jour.

— les habitants de l'île des Pins et de l'île Ouen ne se déplacent plus qu'en avion.

Tandis qu'encouragés par la réduction de la durée du voyage et la possibilité qui leur est offerte de revenir plus aisément dans leurs îles d'origine, de nombreux Wallisiens, Tahitiens, Néo-Hébridais ont émigré vers Nouméa :

Evolution des fréquences :

	Nouméa/Wallis	Nouméa/Port-Vila
1969	1 vol par mois	2 vols par semaine
1974	1 vol par semaine	6 vols par semaine

En Polynésie

L'influence des transports aériens a été très nette, car la mobilité est inhérente aux Polynésiens.

Quelques heures d'avions ou moins, remplacent les longues journées de bateau, souvent périlleuses. Psychologiquement ce phénomène réduit les distances et favorise les migrations.

Les mouvements vers Tahiti se sont considérablement accélérés au cours de la dernière décennie, grâce à l'ouverture de l'aéroport de Tahiti et des aérodromes locaux d'une part, à l'installation du C.E.P. d'autre part, qui subitement offrait de multiples emplois aux autochtones.

Sans espoir de développement économique de leurs îlots ou atolls au sol rare, les insulaires ont largement répondu à ces offres, affluant vers Papeete et les districts les plus proches où la vie paraissait si facile.

Second pôle d'attraction : la Nouvelle-Calédonie. Sa politique de hauts salaires attire les Tahitiens les plus dynamiques, employés surtout au « Nickel » et dans le bâtiment.

L'aéronautique a nettement favorisé cette migration (1).

INFLUENCE DES TRANSPORTS AÉRIENS SUR LE TOURISME

En Nouvelle-Calédonie

Cette influence est restée négligeable jusqu'à ces dernières années. Entièrement consacrée à sa production de nickel, consciente de posséder une richesse

(1) Cf. J. FAGES : « La communauté tahitienne de Nouvelle-Calédonie ». *Cah. ORSTOM, Sci. Hum.*, vol. IX, n° 1, 1972.

fabuleuse, la Nouvelle-Calédonie ne tenait pas aux touristes. Ce problème ne la concernait pas : témoin le budget de l'O.D.T. (Office de Développement Touristique) en 1972 : 18 millions C.F.P. alors qu'en 1968, celui de Tahiti était déjà de 82 millions C.F.P.

En 1969 le rapport d'activité touristique était très pessimiste. L'insuffisance de la capacité hôtelière (332 chambres) se faisait encore plus durement sentir au moment même où les Fidji, à la suite d'un effort considérable, étaient en mesure d'offrir à leur clientèle, identique à celle de Nouvelle-Calédonie, des capacités bien supérieures (1 057 chambres).

De surcroît, plus de 20 % de ces chambres étaient occupées par une clientèle à caractère professionnel dont l'accroissement était directement lié au développement économique du pays. La faiblesse du réseau routier, des liaisons téléphoniques, l'aérogare insuffisante, étaient autant de points noirs.

En 1973 : en dépit de moyens budgétaires toujours aussi insuffisants, du danger de boycott, toujours menaçant pour l'hôtellerie calédonienne (les précédents boycotts australiens et néo-zélandais contre les essais nucléaires français, avaient mis certains hôtels dans des situations financières très délicates), la situation a favorablement évolué

1967 : 15 055 touristes	1971 : 11 934 touristes
1968 : 17 199 —	1972 : 10 345 —
1969 : 16 168 —	1973 : 18 898 —
1970 : 14 386 —	

Les facteurs positifs sont les suivants :

- accroissement et variété des capacités d'hébergement (600 chambres dont un hôtel de classe internationale),
- aérogare spacieuse, bus, excursions, amélioration du réseau routier sur la Côte Est (construction de quatre ponts),
- ouverture de plusieurs relais exotiques : Côte Est.

En 1974 on prévoit :

- l'ouverture du casino, unique en son genre dans le sud Pacifique,
- l'inauguration de la ligne Nouméa-Tokyo (novembre 1974) en accord de pool avec UTA et la Japan Air Lines,
- la pratique d'une politique de tarifs aériens forfaitaires, favorable à la Nouvelle-Calédonie,

— l'usage fréquent de l'inclusive tour (voyage et hôtel) : des grossistes (personnes qui rassemblent les divers éléments d'un voyage : transport, hôtel, distractions, taxis, etc.) organisent des ventes en « package » (groupe) auxquels la compagnie aérienne accepte de vendre son billet à 50 % de sa valeur réelle, moyennant une réservation ferme prévue quelques mois à l'avance.

En 1974 UTA a largement œuvré au développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie, déversant sous forme de publicité des millions de francs CFP à l'extérieur :

26 millions CFP en Australie,

13 millions CFP en Nouvelle-Zélande,

principaux clients du pays. Cet effort remarquable permet d'espérer 25 000 touristes pour l'année 1974.

En 1973, la répartition des touristes était la suivante :

Australiens :	44,1 %	Divers Pacifique :	4,9 %
Néo-Zélandais :	19,1 %	Divers Europe :	6,4 %
U.S.A. :	13,4 %	France :	4,6 %
		reste :	6,9 %.

Des circuits touristiques s'organisent régulièrement. La Nouvelle-Calédonie n'est plus « vendue » seule, mais avec l'île Ouen, l'île des Pins, ou les Nouvelles-Hébrides, bien que les tarifs aériens élevés d'AirCAL soient un handicap sérieux, ainsi que la trop faible capacité hôtelière de la Côte Est, incompatible avec la politique des « packages », préférée ici à celle des « charters », transportant une clientèle jugée peu intéressante.

Australiens et Néo-Zélandais sont les meilleurs clients, mais Américains, Européens et Japonais ne doivent pas être sous-estimés.

Négligé jusqu'à présent, le tourisme, grâce au dynamisme des compagnies aériennes, de l'O.D.T. et des agences de voyages, semble parti sur de bonnes bases.

En Polynésie

A la différence de la Nouvelle-Calédonie, Tahiti a toujours suscité un très grand intérêt touristique : la beauté des paysages, le charme de sa population, la douceur du climat, ajoutés à l'énorme publicité gratuite faite par les historiens, poètes, navigateurs, ont fait de la Polynésie l'idéal touristique.

Les croisières maritimes souffrant d'une baisse d'intérêt, les transports aériens sont arrivés à point

pour relancer le tourisme et lui donner son importance actuelle.

Les centaines de voyageurs privilégiés des croisières ont été remplacés par des milliers de touristes itinérants débarquant à Faaa :

1959 :	1 472	1970 :	48 809
1962 :	10 406	1971 :	63 222
1967 :	23 574	1972 :	69 165
		1973 :	77 988

Pourtant, en dépit d'avantages incontestables, de sérieux obstacles s'opposaient au tourisme en Polynésie : longueur des voyages pour les Européens, coût du séjour et du voyage très élevés.

Afin de lutter contre ce dernier handicap, des tarifs promotionnels sont offerts par les compagnies (réduction aux « moins de 25 ans », aux « plus de 65 ans », en périodes creuses); des tours (voyage et hôtel) en groupe, obtiennent de sérieuses réductions, les familles des résidents de Polynésie bénéficient également d'allègements importants du prix du billet pour des durées variant de 21 à 45 jours; des charters mettent à la portée des touristes des possibilités de voyage qu'ils n'auraient jamais espérées il y a une dizaine d'années.

Afin d'assurer à leur clientèle un hébergement décent, sinon luxueux, les compagnies aériennes se sont lancées dans des opérations inattendues comme l'hôtellerie; ainsi UTA est actionnaire de la chaîne U.T.H. (Hôtel Maeva à Tahiti, hôtel Château Royal à Nouméa).

L'origine des touristes est intéressante à connaître.

Si l'Australie est le pourvoyeur de près de la moitié des touristes en Nouvelle-Calédonie, l'Amérique du Nord fournit les 2/3 des touristes en Polynésie, mettant celle-ci sous l'active dépendance de celle-là :

Année 1973 :	Amérique du Nord :	63,09 %
	Amérique du Sud :	3,6 %
	Europe :	18,79 %
	Pacifique :	12,16 %
	Divers :	2,36 %

Depuis avril 1973, l'ouverture de la ligne Air France Tokyo/Papeete, Papeete/Lima élargit considérablement le potentiel de clientèle. Le pourcentage japonais croît de façon très satisfaisante : des sondages d'opinion ont révélé l'enchantement des visiteurs pour la Polynésie (leur proportion est passée de 1,1 % à 3,66 % en 1973. 6,38 % au 2^e semestre 1974).

Des efforts doivent être envisagés à l'égard des clientèles australienne (5,05 %) et néo-zélandaise

(2,53 %) davantage attirées par les îles Fidji, mieux desservies que Tahiti et possédant d'autres avantages, linguistiques, monétaires, et des facilités d'achats en *duty free*, etc.

« Le Club Méditerranée » offre une solution de choix au marché européen, le coût du voyage, par rapport au prix total du séjour se trouvant considérablement réduit.

L'O.D.T. assure un travail remarquable, s'efforçant de lutter pour un abaissement constant des tarifs aériens dans le Pacifique, de susciter l'implantation d'hôtels conformes aux goûts et revenus de toutes les clientèles, d'organiser des distractions multiples, de préserver l'exotisme des îles ; ceci non seulement à Tahiti, mais dans les archipels, où grâce à la multiplication des lignes aériennes locales, les touristes peuvent être accueillis dans d'excellentes conditions (relais exotiques à Moorea, Bora Bora, Rangiroa, Raiatea, Huahine, etc.).

La création très prochaine d'une piste de 1 500 m aux Marquises ajoutera cet exceptionnel archipel au potentiel touristique local.

Grâce aux transports aériens, le tourisme a pris dans l'économie du pays une part prépondérante ; les difficultés étaient pourtant nombreuses : concurrence dans le Pacifique d'îles très connues : Fidji, Hawaï, Guam, etc., coût du séjour et du voyage très élevés auxquels les compagnies aériennes ont répondu par la formule du « tour », étroite dépendance de la conjoncture politico-économique mondiale (boycott australien et néo-zélandais en 1972-1973, répercussions immédiates des moindres événements américains, etc.). Cependant le renom de Tahiti se justifie, les touristes sont rarement déçus : 80 000 en 1973, 600 000 sont attendus dans la décennie prochaine, déversés par les « jumbos » des compagnies internationales.

La tâche délicate de l'O.D.T. consistera à préserver son précieux capital touristique, malgré ce flot de voyageurs indispensable aux compagnies aériennes, à l'hôtellerie, et à son économie toute entière.

INFLUENCE DES TRANSPORTS AÉRIENS SUR LE GENRE DE VIE

Si l'implantation de lignes aériennes régulières n'était pas vitale pour l'économie calédonienne, basée, même aujourd'hui, essentiellement sur le nickel (fret maritime), il en était tout autrement pour la Polynésie où l'aéronautique allait avoir un rôle déterminant jusque dans les atolls les plus isolés.

En Polynésie

La construction de l'aéroport de Tahiti-Faaa, l'arrivée du C.E.P. et toutes les activités qui s'y rattachent, la mise en chantier des aérodromes secondaires civils et militaires furent autant d'emplois nouveaux proposés aux insulaires. Les déplacements se multiplièrent alors entre les îles, favorisés par la rapidité des moyens de communications et la découverte d'une vie plus facile ailleurs.

Des îles se vidèrent (à l'opposé des désirs du gouvernement) surtout les plus éloignées, au bénéfice des chantiers du C.E.P. (Hao, Mururoa, Fangataufa...) ou de Tahiti. De petite bourgade, celle-ci prit des allures de ville, prolongée par une banlieue linéaire, en particulier vers Faaa, Punaauia où des activités se sont développées grâce à l'aéronautique (implantation du C.I.P. — Centre Industriel du Pacifique — taxis, bus, curios, hôtels, etc.).

Isolée jadis, parfois pendant des semaines, la population des archipels bénéficie désormais, grâce au réseau aérien local, des progrès de la civilisation moderne : des tournées sociales, médicales, administratives, peuvent y être entreprises régulièrement. Les insulaires utilisent d'ailleurs très aisément l'avion, même pour des raisons d'importance secondaire.

De nombreux petits aérodromes restent encore à construire pour réaliser parfaitement le désenclavement des îles : le développement spectaculaire du tourisme accélérera certainement ce phénomène. En effet, né avec l'arrivée des transports aériens réguliers, le tourisme s'étale dans tous les archipels pour la plus grande satisfaction des voyageurs.

Les insulaires font alors connaissance avec les commodités et les besoins créés par la vie moderne, ce qu'ils gagnent en évolution (radio, télévision, automobile, vêtements européens) ils le perdent en exotisme (même leur nourriture se modifie), mais le processus est engagé...

En Nouvelle-Calédonie

Le développement du réseau aérien local facilite le drainage des populations des îles voisines, Loyauté surtout, Nouvelles-Hébrides et Wallis, tandis que le réseau international encourage les déplacements à longue distance, notamment à destination de la Métropole et de Sydney.

Jadis un peu « à l'écart », les Calédoniens peuvent ainsi vivre au rythme métropolitain. Chaque année, de nouvelles boutiques de mode, d'articles divers,

s'implantent à Nouméa, alimentées par avions, offrant ainsi à leurs clientèles, les dernières nouveautés de Paris.

Comme en Polynésie, le régime alimentaire des populations locales, voire indigènes, s'en est trouvé profondément modifié : accroissement de la consommation de viande, produits laitiers, fruits et légumes européens, américains.

Ici aussi, les compagnies aériennes ont marqué le pays, l'ouvrant, un peu malgré lui, au tourisme international.

Conclusion

Dans ces deux territoires français, l'implantation des transports aériens a eu une importance considé-

nable : rien n'est plus comme avant, ni dans le paysage (pistes, aérodromes, hôtels...), ni dans les mœurs.

L'isolement a été pratiquement et totalement combattu.

Le rôle des compagnies aériennes est ardu, dans un monde où la concurrence est reine, mais les résultats de cette lutte sont souvent très positifs pour l'utilisateur.

Les frais engendrés pour le développement des transports aériens se justifiaient déjà par leur grand rôle social et économique, ils le sont davantage encore lorsque, grâce à eux, le tourisme peut se développer et devenir ainsi un nouvel instrument au service de l'économie du pays.

Manuscrit reçu au S.C.D. le 16 décembre 1974