



La localisation de la population de la Nouvelle-Calédonie oppose une zone urbaine étriquée, densément peuplée, à un arrière pays rural ou minier, vaste, mais peu humanisé. L'urbanisation intéresse principalement le chef-lieu du Territoire, Nouméa, et les communes avoisinantes du Mont-Dore et de Dumbéa dont la réunion partielle donne naissance à une agglomération regroupant en 1976 plus de la moitié de la population du Territoire. Dans les autres communes il n'existe au mieux que des embryons de cités intéressant quelques centaines d'individus.

La planche présente ces centres urbains secondaires au nombre de sept, dont six sont situés à proximité du littoral occidental de la Grande Terre et le dernier sur la côte Est. Dans les îles périphériques, c'est à peine si l'on peut mentionner, à Lifou, l'émergence du petit centre de Wé, chef-lieu administratif des îles Loyauté.

L'existence et le développement de centres urbains secondaires est un fait récent en Nouvelle-Calédonie. Le phénomène urbain n'est apparu hors de la péninsule de Nouméa qu'au moment du « boom » de 1969-1972, avec l'afflux rapide d'immigrants. Ces centres urbains ne sont pas pour autant sortis du néant. Si l'on excepte Muéo-Népoui, créé en 1970 par la Société Métallurgique Le Nickel (S.L.N.), tous trouvent racine dans le passé de la colonisation rurale. Postes militaires puis centres pénitentiaires, tous ont contribué au ravitaillement des populations rurales ou minières environnantes. Jusqu'en 1970, ces centres ont en fait participé du sous-développement général de la « brousse » calédonienne avant qu'on s'avise d'en sélectionner certains comme points d'appui d'une décentralisation administrative. A cette date, le port de Nouméa était saturé, la crise du logement sévissait. L'activité économique du Territoire, en pleine effervescence, s'en trouvait à ce point perturbée qu'on vit naître l'idée de créer des « villes nouvelles » dotées de ports en eau profonde, liées à de nouvelles unités de traitement de nickel qui seraient ainsi directement desservies.

Cette idée d'un rééquilibrage urbain destiné à décongestionner Nouméa, que la crise fit avorter, fut dépendant à l'origine de la desserte améliorée de l'intérieur. Quelques points de transit des marchandises furent ainsi dotés d'entrepôts et de magasins, cependant que les pouvoirs publics décentralisaient parallèlement les équipements d'éducation et de santé. Les quelques centres de l'intérieur de la Grande Terre où s'amorça de la sorte une vie urbaine attirèrent une population nouvelle : ruraux cherchant à s'urbaniser sans s'éloigner de leur point d'origine et même habitants de Nouméa. Cet afflux suscita l'adjonction de quartiers nouveaux au vieux damier colonial. Cette histoire commune n'a pas empêché chaque centre urbain secondaire de Nouvelle-Calédonie de conserver son originalité. La situation par rapport aux pôles miniers ou agricoles voisins, l'origine des populations environnantes ont déterminé la nature des commerces, de l'artisanat ou des services qui définissent le phénomène urbain et lui donnent sa tonalité. Mais cette évolution n'a donné naissance à aucune hiérarchie apparente face à l'agglomération nouméenne forte de 74 000 personnes, les petits centres dépassant rarement le millier d'habitants.

Hors de la presqu'île de Nouméa, l'urbanisation reste donc en Nouvelle-Calédonie un phénomène fragile et ténu. Dans deux communes sur trois, le chef-lieu est un bourg squelettique qui ne remplit pas le damier initial tracé par les fondateurs. La plupart du temps le terme de « bourg » qui qualifie le centre de colonisation d'une commune est impropre : la mairie, le dispensaire et les commerces qui s'y trouvent, peuvent s'étirer sur un axe routier de 2 à 3 km sans même être à l'origine d'une agglomération linéaire. Seul le village de Poindimié a pu combler depuis dix ans les vides d'une telle structure. Les centres viabilisés qui furent établis tous les 30 à 40 km sur le littoral ou la partie navigable des principaux cours d'eau, au pourtour de la Grande Terre, pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle et le premier quart du XX^e siècle, devaient en principe donner naissance à une bourgade. S'il n'en fut rien, on doit constater que les six centres urbains secondaires de la côte occidentale s'échelonnent tout de même de manière assez régulière. Dans l'intervalle, on rencontre toujours un centre rural, exceptionnellement deux (entre Koné et Koumac). De même peut-on noter que Koumac, Koné, Bourail et La Foa se situent au point de jonction du principal axe routier (R.T. 1) qui longe la côte Ouest en retrait du littoral et des routes transversales franchissant la Chaîne centrale par des cols bas. La vocation régionale de chaque centre urbain qui dessert de ce fait une portion de Grande Terre s'en trouve matérialisée. Une structuration de l'espace s'esquisse : comme Yaté, le Mont-Dore et Dumbéa gravitent déjà dans l'orbite de Nouméa, Thio et Bouloupari pourraient aisément prendre appui sur Païta ; Canala, Kouaoua, Farino, Sarraméa et Moindou sur La Foa ; Houailou, Poya et même Muéo-Népoui sur Bourail ; Pouembout et Voh sur Koné ; Gomen, Poup, Ouégoa et Pouébo sur Koumac, laissant à Poindimié le rôle de catalyseur d'une côte Est réduite à Ponérihouen, Touho et Hienghène.

Thio et Népoui ne peuvent prétendre au rôle de pôle régional au même titre que les autres centres urbains secondaires. Liés exclusivement à l'activité minière, ils doivent être distingués de l'important relais commercial qu'est Bourail, des trois chefs lieux de subdivision administrative (Poindimié, Koné et La Foa) et de la « dépendance » nouméenne que constitue le couple Païta - la Tontouta. La position septentrionale de Koumac lui fait jouer le rôle de chef-lieu de subdivision administrative (sans en avoir les prérogatives) en raison de l'importance des services publics qui y sont représentés.

Avec 1 729 habitants en 1976, Muéo-Népoui est le centre urbain secondaire le plus peuplé. Dans la commune de Thio, la population agglomérée atteint 1 754 habitants mais elle se subdivise en trois secteurs discontinus. Ce n'est donc pas à proprement parler un centre urbain. De même, à Païta, 1 665 habitants se partagent entre le chef-lieu et l'agglomération de la Tontouta.

La commune de La Foa qui présente le taux d'urbanisation le plus élevé de l'intérieur de l'archipel (69 %) a 1 383 habitants agglomérés au chef-lieu. Bourail (38 %) compte encore 1 196 habitants. Pour Poindimié, on tombe à 21 % (636 habitants agglomérés sur un total communal de 3 010) Au Mont-Dore et à Dumbéa (plus de 50 % de population agglomérée) la partie urbanisée n'est que le prolongement de la ville de Nouméa. Ces taux de population agglomérée rappellent à quel point, dans la grande majorité des communes, les infrastructures urbaines restent rudimentaires.

I. - LES TROIS CHEFS-LIEUX DE SUBDIVISION ADMINISTRATIVE DE LA GRANDE TERRE

A. - La Foa

La colonisation a pris pied dans la région de La Foa en 1871. Après la fondation du poste militaire côtier de Teremba, puis d'une ferme pénitentiaire au lieu-dit Fonwhary, à l'intérieur des terres, la vallée de La Foa ne devait être atteinte qu'en 1874 avec l'implantation éphémère d'un village de déportés au lieu-dit Paora, près de la piste conduisant à Bouloupari. Simultanément une brigade de gendarmerie fut installée et une hôtellerie ouverte dans l'espoir de l'accroissement du trafic, car le chemin conduisant vers Canala devait être transformé en route carrossable. En 1875, un camp de condamnés préposés aux travaux de cantonniers fut créé et quelques concessionnaires ruraux s'installèrent dès octobre 1876 sur de petits lots de 4 ha, le long du chemin de Tia. En mai 1878, un nouveau lotissement rural fut ouvert au lieu-dit Méaré.

Telle était l'implantation coloniale lorsqu'éclata l'insurrection de 1878 qui allait amener l'édification d'un poste militaire sur l'emplacement du camp de transportés.

La révolte matée, on décida d'ouvrir un centre de colonisation mixte, à la fois libre et pénal, sur les terres confisquées aux insurgés. Le village proprement dit se constitua au pied de la colline où s'élevait le poste militaire. Des commerçants, quelques colons libres et les rares fonctionnaires en poste dans la région s'y regroupèrent. On y rencontrait aussi, à la fin du siècle, dix-huit concessionnaires pénaux, en majorité artisans et commerçants. Ils participèrent largement à l'animation du bourg dont l'activité grandit rapidement avec les installations d'agriculteurs et d'éleveurs dans les vallées avoisinantes. La construction d'une passerelle métallique sur la rivière de La Foa, en 1893, mit le village en relation directe avec Nouméa, distant de 118 km. Durant la période Feillet (1897-1903), La Foa fut au centre d'une région rurale en plein développement. Le village gagna en importance et confirma sa destinée de centre élémentaire de services et de lieu d'étape entre Nouméa et Bourail ou Nouméa et Canala, grâce à l'ouverture de la route du col d'Amieu.

Au cours de la première moitié de ce siècle, les cases du plan en damier se remplirent peu à peu. Le quadrilatère initial ne suffisait plus au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Des constructions gagnèrent alors les pentes de la colline de Nilly ou s'étendirent à l'est en direction de l'hippodrome. Les vingt dernières années n'ont fait que confirmer ces tendances. Le processus d'urbanisation s'est engagé deux ans avant la période du « boom » économique, ce qui ne se retrouve dans aucun autre centre de « brousse » où il fallut attendre 1970 et bien souvent 1973 pour voir se mettre en place une politique de lotissements. Le vieux damier de la période coloniale n'a guère été remodelé, mais le centre de gravité, qui se situait auparavant autour de la mairie et du dispensaire, s'est reporté à l'ouest autour de la subdivision administrative et du collège d'enseignement du second degré. La R.T. 1 reste l'axe privilégié de l'activité commerciale (planche 43) et La Foa compte un équipement scolaire important (planche 48), un dispensaire moderne et un cabinet de médecine libérale (planche 47).

La subdivision administrative joue un peu le rôle d'une « sous-préfecture » pour l'ensemble des communes de la partie sud de la Grande Terre et La Foa accueille un commandement de compagnie de gendarmerie et divers services techniques du Territoire (planche 46).

B. - Koné

Koné est établie sur la côte Ouest, à 280 km de Nouméa, à mi-chemin de Bourail et Koumac. Chef lieu de subdivision administrative, ce centre n'est pas aussi étoffé que celui de La Foa bien que la ville soit un des plus anciens points d'implantation coloniale du Territoire. L'économie de traite, qui remonte à 1848, fut toutefois limitée par les luttes intestines qui opposaient divers groupes mélanésiens de la région. Il fallut attendre la mort du guerrier Gondou en 1869 pour que les premiers colons, des éleveurs, se hasardent dans la vallée de Koné.

L'initiative de la création du centre revient à l'amiral Olry, qui avait besoin d'un point d'appui pour mater l'insurrection canaque de 1878, limitée vers le nord par la plaine de Pouembout. Un fortin, édifié sur un mamelon dominant la vallée de Koné, servit de cantonnement à un détachement. Au pied du fortin, une aire quadrangulaire devait accueillir colons et commerçants. L'éparpillement des premiers s'était en effet révélé funeste au moment du soulèvement. Le village fut équipé d'un bureau d'état-civil et d'une poste, pourvue du télégraphe. Le trafic avec Nouméa s'effectuait par la voie maritime. Un mouillage était établi à Foué ; la remontée de la Koné jusqu'au village se faisait par barge ou chaland.

Dès 1892, le quadrilatère initial était occupé. Une quarantaine de propriétés rurales gravitaient autour du centre. Sous l'impulsion du gouverneur Feillet, l'emprise du village s'étendit en direction de la réserve mélanésienne de Baco et la vallée de Koné devint une vaste avenue consacrée à la caféiculture, situation dont devait bénéficier le commerce local. L'insurrection canaque de 1917 n'ayant pas touché directement le village, le poste militaire fut remplacé en 1928 par une gendarmerie. La mission catholique ne s'installa qu'en 1940, bien que les maristes aient possédé depuis 1891 un établissement dans une vallée affluente de la rivière Koné.

Après des débuts brillants, Koné est longtemps resté un centre rural vivant dans la torpeur. Il a fallu attendre les années 1970 pour assister à un progrès des infrastructures et des activités dont les planches 43 - 45 - 46 - 47 - 48 fournissent le détail.

A l'heure actuelle, Koné est une importante étape sur la « route du nord », comme le montre son équipement hôtelier. Comme à La Foa, les commerces s'alignent principalement le long de la R.T. 1. La poste et l'école primaire, le cinéma et l'antenne des Travaux Publics forment le cœur de l'agglomération.

L'emprise des constructions résidentielles a déterminé, au cours des années 1970, le doublement de l'espace « urbain ». Cette poussée immobilière trouve sa justification dans la multiplication des services publics ou privés et le renouvellement de la population résidente. Le quadrilatère initial n'accueille aucune des villas récentes. Celles-ci se concentrent en un seul périmètre, ce qui tend à donner au bourg l'allure d'un bloc, alors qu'à La Foa, au contraire, on a assisté à une expansion linéaire de l'espace bâti vers l'ouest et vers l'est, le long de la R.T. 1. La traversée de Koné par la R.T. 1, peut-être trop courte, n'a jamais été parfaitement valorisée, tant

par le commerce et les services que par les bâtiments publics, comme le montre la position excentrée de l'église et de la mairie.

C. - Poindimié

Le centre de Poindimié est implanté sur la côte Est de la Grande Terre, à l'embouchure d'un petit fleuve côtier, à 320 km de Nouméa. L'étroitesse de la plaine littorale a provoqué l'étirement extrême de l'agglomération actuelle. Les inconvénients du site ne suscitérent pas d'emblée l'intérêt pour un établissement permanent. Les maristes édifièrent leur mission plus au nord, à Tié (1886). En 1884, Lemire ne faisait état d'aucune agglomération. Lorsque le gouverneur Feillet décida en 1896 une implantation coloniale dans la région, son intérêt se porta sur les vallées d'Amoa et d'Ina où des concessions furent délimitées après cantonnement des populations mélanésiennes. Le centre villageois naquit seulement en 1903, une circonscription municipale nouvelle ayant été créée entre Touho et Ponérihouen ; il fut établi à égale distance des vallées déjà colonisées. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale le quadrilatère initial, pourtant de taille modeste, n'arriva pas à se peupler. Une gendarmerie, un bureau de poste, une paire de commerces de détail, un petit hôtel, un atelier constituaient l'essentiel de l'équipement.

La situation allait rapidement se modifier à partir des années cinquante. Grâce à la construction d'un petit barrage sur la Povilla, Poindimié devint le premier centre de « brousse » à bénéficier de l'électricité. Le vieil hôtel fut converti en centre de vacances par la S. L. N. (1950). La motorisation progressive des « broussards », le goût des fonctionnaires métropolitains pour le dépaysement de type « océanien » offert par la côte Est, enfin la décision de créer des services administratifs ayant prérogative sur l'ensemble de cette côte, contribuèrent à faire de Poindimié un centre d'attraction à vocation régionale. Le rôle d'étape et de base de départ d'excursions favorisera en se confirmant l'établissement d'hôtels, de commerces divers et l'ouverture d'un aérodrome pour avions de tourisme. Parallèlement, l'équipement sanitaire et scolaire fut renforcé (planches 47-48). Au cours des années 1970, l'amélioration des relations routières dans la région a encore favorisé la prééminence de Poindimié. On peut citer la construction de ponts sur la Tchamba, l'Amoa, la Tiwaka et plus au nord sur la Tipindjé et la Hienghène, la réalisation d'une route entre Ouatième et Oubatche, de la transversale Koné-Tiwaka. Chef-lieu de subdivision administrative et siège de compagnie pour la gendarmerie, centre sanitaire, scolaire, sportif (stade, tennis et piscine), et bancaire, Poindimié est aussi un centre commercial et artisanal (menuiserie), hôtelier et de services (planche 43). Les directions régionales des différents services ruraux, le siège d'un organisme coopératif de collecte et de commercialisation du café, divers services techniques publics, y sont également implantés. Le projet d'un port de plaisance pour une centaine de bateaux pourrait, s'il voyait le jour, confirmer la vocation de place touristique qu'ambitionne ce centre. Son activité reste en effet étroitement liée à ses infrastructures administratives, caractère renforcé récemment par l'établissement d'une caserne qui peut accueillir un escadron de gendarmes mobiles. Le « tissu urbain » de Poindimié reste encore lâche. Le caractère linéaire de l'agglomération va en s'accroissant depuis la création de petits lotissements sur la bordure méridionale, le long de la route menant au cap Bayes. Ces lotissements sont liés à l'accroissement du nombre des fonctionnaires. Le caractère récent de l'urbanisation est souligné par le fait que la quasi-totalité des constructions résidentielles est en dur, ce qui n'est pas toujours le cas dans les bourgs de la Grande Terre. Il a fallu attendre 1973 pour qu'un pont insubmersible de grand gabarit permette de relier en permanence les deux rives de la Poindimié.

Des trois chefs-lieux de subdivision administrative, La Foa semble être le centre le plus étoffé. Sa relative proximité de Nouméa, apparaît plutôt comme un avantage. Poindimié au contraire, à l'image de la côte Est, fait en effet figure de milieu enclavé isolé des grands courants d'activité économique. Koné enfin serait mieux placé s'il n'entrait pas en compétition directe avec deux autres centres, Bourail et Koumac, que leur passé urbain aurait pu légitimement faire prétendre aux prérogatives de chef-lieu de subdivision.

II. - DEUX « CAPITALES » NON COURONNÉES

A. - Bourail

Bourail est située au centre de la côte Ouest de la Grande Terre, à la confluence des vallées de Boghen, de Néra et de Douencheur. La petite ville s'adosse à une série de collines qui s'élèvent, parallèlement à la ligne du rivage, à une dizaine de kilomètres à l'intérieur des terres. La vallée de Bourail fut choisie en 1867 pour y établir un pénitencier agnolce qui devait être à l'origine du premier et du plus durable des centres agricoles de la Transportation en Nouvelle-Calédonie.

Le plan quadrangulaire du futur village fut tracé au revers d'une colline dominant le confluent de la Douencheur et de la Néra. A partir de 1869, les premières concessions de 4 ha furent accordées aux condamnés méritants dans la plaine avoisinante. Ils ne représentaient pas moins de 447 personnes avec leurs familles en 1877. Débordant des environs immédiats du village, les concessions commencèrent alors à remonter la vallée de Boghen. Par la suite, elles allaient occuper les vallées de Gouaro et de Nessadiou. En 1886, il y avait 450 concessionnaires répartis entre les vallées voisines de Bourail, dont le pénitencier abritait 752 condamnés en cours de peine dans différents camps. Le village de Bourail était devenu un pôle d'attraction autour duquel gravitait cette nébuleuse d'agriculteurs d'occasion. Le plan était des plus simples. Une série de rues à forte pente aboutissait à la route coloniale qui longeait l'agglomération au pied de la colline. Au-delà, entre la rivière et la route, les risques d'inondation créaient un no man's land.

Le bourg se peupla rapidement. En 1885, sa population atteignait 500 habitants, chiffre exceptionnel pour un centre de « brousse ». Malgré le caractère imposant du pénitencier pourvu de tours et d'un mur d'enceinte, Bourail restait toutefois un vaste « campement ». Les rues, tracées à partir d'un plan mal adapté aux contraintes du relief, n'étaient que des chemins de terre ravinés au long desquels les habitations, de simples cases, se cotoyaient sans ordre ni alignement. « Beaucoup de torchis, beaucoup de provisoire » déplorait Olry. L'église, les casernes, les habitations des cadres de l'Administration pénitentiaire, la prison étaient les seuls bâtiments en dur. Dans les années 1880, Bourail possédait deux écoles, un bureau de poste et de télégraphe, un hôtel, une sucrerie et divers ateliers. Les artisans étaient nombreux. Bourail comptait aussi quelques commerçants libres, mal tolérés par l'Administration péniten-

taire qui les suspectait d'endetter les concessionnaires pour se saisir de leur terre. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle Bourail a été un centre actif d'agriculture et d'élevage dont elle transformait les produits. Cette activité devait décliner à partir de 1897, lors de la suppression de la Pénitenciaire et de son énorme débouché. Les différentes industries de transformation disparurent et les productions agricoles elles-mêmes chutèrent faute de marché. Nouméa était trop loin pour qu'on songe à l'approvisionnement. On abandonna la fabrication du beurre et du fromage pour ne se consacrer qu'à l'élevage extensif fournisseur de viande. On essaya sans succès le coton dans les années 1920, on tenta même de ressusciter le vieux rêve sucrier en installant pendant quelques années une rumerie dans les anciens bâtiments de l'Administration pénitentiaire. Faute d'activités diversifiées, le petit centre de Bourail végétait et l'espace urbain devait rester circonscrit dans les limites du damier initial jusqu'à la fin des années 1950. Mais au cours des années 1960, les concessions du haut du bourg allaient se peupler : l'édification d'un vaste complexe scolaire, l'installation d'un camp militaire (Nandai) à quelques kilomètres, annonçaient dans le même temps une nouvelle période de croissance.

De fait, le dernier « boom » économique a eu une grande influence sur le développement et l'urbanisation de ce centre. Au cours des dix dernières années, l'espace résidentiel a plus que doublé, le périmètre urbain presque triplé. L'urbanisation des hauteurs surplombant le centre du bourg, la rénovation des commerces encadrant la R. T. 1 ont accompagné l'apparition d'immeubles à plusieurs étages, la mise en place de nouveaux services et d'équipement sportifs très complets. L'importance prise par les établissements scolaires au sein du tissu urbain est sans doute l'élément nouveau le plus visible. Commerces et services se cantonnent cependant toujours de part et d'autre de la R. T. 1, si bien que le centre de gravité ancien de l'agglomération, au droit de l'église, n'a pas changé. L'habitat récent des lotissements comme celui du vallon de Bellevue est de bien meilleure qualité que celui du début du siècle, ou même que celui en place il y a quinze à vingt ans. En 1960, plus de la moitié des constructions à vocation résidentielle utilisaient encore la tôle ondulée ou les planches. Mais parmi celles édifiées entre 1960 et 1975, 64 % sont en préfabriqué bois de qualité, 36 % en maçonnerie. L'habitat insalubre tend à disparaître.

La rénovation des constructions est allée de pair avec la mise en place d'activités commerciales ou de service plus nombreuses et plus complexes après 1968 (planche 43). La position centrale et le rôle de carrefour de Bourail en font une étape privilégiée, ce qui rend compte d'une certaine densité de l'équipement hôtelier et de la restauration.

La densité et la qualité des activités liées au trafic routier (stations-service, ateliers de réparation mécanique, postes d'essence liés à la présence d'un « store », magasins de pièces mécaniques pour automobiles, bureaux de location de voitures) soulignent par ailleurs l'importance de la fonction d'étape.

Dans le domaine des services publics, c'est l'équipement scolaire très dense, et l'équipement sanitaire doublé d'un secteur conséquent de médecine libérale, qui révèlent le mieux l'importance de l'activité du centre et de son rayonnement qui s'étend à une population largement supérieure à la population agglomérée (planches 47-48).

Au total, seul le découpage administratif limite aujourd'hui l'influence de la ville. Plus que tout autre centre urbain secondaire de la Grande Terre, Bourail paraît avoir les moyens d'assumer un « leadership » régional.

B. - Koumac

Lors du récent « boom » économique, certains milieux administratifs ont pensé faire de Koumac un pôle urbain majeur, doté d'un port en eau profonde et d'une unité de traitement du nickel. Son rôle aurait été de rééquilibrer l'espace calédonien en drainant une partie des activités nouvelles dont l'implantation à Nouméa risquait d'accroître la désertification de l'intérieur de la Grande Terre.

Mais en 1976, au lieu d'une ville de 5 à 6 000 habitants, Koumac ne comptait qu'une agglomération de 1 200 personnes et le rêve d'une « métropole » du nord était loin d'être réalisé.

Bien qu'elle tarde à se révéler, la destinée urbaine de ce centre, qui pourrait prétendre au rang de chef-lieu de subdivision administrative et au rôle de pôle de développement régional, n'est plus contestable. Mais on ne pouvait guère la prévoir il y a un demi-siècle alors que le village de Gomen constituait pratiquement le point terminal de la pénétration européenne.

Le site de Koumac avait été reconnu en 1846 par les missionnaires de Balade, mais la visite n'avait pas eu de suite. Après la prise de possession, la présence d'une population autochtone nombreuse dans la basse vallée de la Koumac en fit un des points de traite fréquentés par les caboteurs. Dès 1863, un colon et un ressortissant britannique associés géraient un « store » et élevaient un peu de bétail. Mais leurs rapports avec les Mélanésiens s'étant vite détériorés, il avait fallu les évacuer et interdire à la colonisation toute la région comprise entre Gomen et Néhoué. Celle-ci devait retomber dans l'oubli jusqu'à la découverte d'une mine de cuivre vers 1875. En 1880, Koumac n'était qu'un lieu-dit sans importance, petit centre minier et point de bifurcation de la ligne télégraphique vers Ouégoa.

A partir de 1900, les découvertes minières allaient se succéder dans le nord de la Grande Terre, et, au mouillage de Koumac, le « tour de côte » se faire de plus en plus fréquent à la mesure des besoins grandissants des campements de mineurs. L'exploitation en grand du chrome sur le dôme de Tiébaghi devait susciter la création, à proximité du débarcadère, d'un centre de ravitaillement dont naquit Koumac. Il fallut cependant attendre le transfert des services publics, implantés jusque là à Gomen, pour voir se développer au cours des années 1930, une véritable agglomération. La mise en place de divers équipements sociaux, d'éducation et de santé se fit après la guerre. La partie occidentale du damier colonial commença à se peupler et l'agglomération dépassa 500 habitants en 1969. Le projet de création d'une unité sidérurgique allait alors provoquer le lotissement de la partie orientale du damier mis en place par la municipalité. Un autre lotissement fut organisé en bordure de la lagune sous l'égide de la municipalité et de la société COFREMMI qui devait construire l'usine de traitement du nickel. Au cours des années 1970, 125 vilas furent édifiées. La population agglomérée atteignait près de 1 000 habitants en 1976 après avoir dépassé ce chiffre à la fin de 1972. Avec la mise en sommeil du projet d'usine métallurgique, l'expansion fut bloquée dans son élan, mais la croissance de l'espace bâti avait été specta-

culaire. On a prévu qu'elle se poursuive puisque la municipalité vient d'aménager un nouveau lotissement dans le prolongement du damier, en bordure de la route de Caunes.

Le centre de gravité de l'agglomération, qui se situait jusqu'en 1970 au carrefour étoilé, devant l'église, tend à se reporter ces dernières années sur la bordure du damier entre la 2^e et la 4^e rue. Il est matérialisé par un petit complexe commercial à activités spécialisées et quelques immeubles à étages, qui captent une part importante de l'animation de la localité (planche 43). La restauration et l'hôtellerie ont en même temps notablement progressé. Si l'équipement sportif n'a pu être complété, les équipements de santé et d'éducation sont à même de répondre à un accroissement rapide de la population (planches 47-48).

Koumac donne sans doute l'impression d'une ville inachevée ; mais c'est avec Bourail le seul centre de l'intérieur de la Grande Terre à pouvoir prétendre dans l'avenir à un rôle de direction régionale. Cette promotion reste toutefois liée à la réalisation du projet d'usine métallurgique car, à la différence de Bourail, Koumac ne bénéficie pas d'une situation géographique qui lui permette de tout miser sur l'activité commerciale. La « ville » est donc condamnée à rester à l'état d'ébauche et ses habitants à vivre d'espoir dans l'attente du miracle, annoncée une nouvelle fois en janvier 1981.

III. - EXPLOITATION MINIÈRE ET ORGANISATION « URBAINE »

En Nouvelle-Calédonie, les centres miniers n'ont qu'exceptionnellement donné naissance à une localité à caractère urbain. Seule l'agglomération minière très récente de Népoui peut aujourd'hui être qualifiée de « petite ville ». Il est intéressant à ce titre, de la comparer à Thio qui, fondée en 1875 et comptant 1 754 personnes de population agglomérée en 1976, n'a pourtant jamais atteint le stade d'une véritable maturité urbaine.

A. - Les origines et l'évolution de Thio et de Muéo-Népoui

Si une mission mariste fut fondée à l'embouchure de la Thio dès 1868, la véritable naissance de Thio date de 1875, lorsque la prospection minière débute sur les massifs voisins. Le banquier Hanckar acquiert alors les droits sur les mines du « Plateau » qui reviendront en 1880 à la S. L. N. fondée par Higginson et la banque Rothschild. Dès 1885, Thio, liée désormais au destin de la S. L. N., devenait le centre minier le plus important de la Nouvelle-Calédonie. Un bureau d'état-civil, une gendarmerie, la poste et le télégraphe, plusieurs hôtels et comptoirs commerciaux s'y établirent.

L'installation d'une usine de fusion à Ouroué, en 1889, inaugura la phase industrielle de l'histoire de Thio. Celle-ci devait être à éclipses, au gré de la conjoncture mondiale. La première fonderie fut vite stoppée par la concurrence canadienne mais une nouvelle usine établie à Thio-mission pendant la Première Guerre mondiale allait ensuite produire sans interruption jusqu'en 1931 avant que la « Grande Dépression » ne provoque sa fermeture. Dès lors, Thio envoyait une grande partie de son minerai à l'usine de Doniambo à Nouméa. Avec la mise en exploitation des mines de la S. L. N. dans la région de Poya en 1970, le centre minier de Thio a perdu sa suprématie. La fermeture des sites du « Plateau » quelques années plus tard a confirmé ce déclin.

Le principal centre d'extraction est devenu Muéo-Népoui. Les chantiers miniers se situent à une trentaine de kilomètres de la presqu'île de Muéo où est installé le village de Népoui et où le minerai est embarqué (planche 42).

Les épisodes successifs de l'histoire de Thio ont suscité la formation de trois quartiers nettement différenciés, éloignés de plusieurs centaines de mètres les uns des autres : Thio-mission, en bord de mer, Thio-village

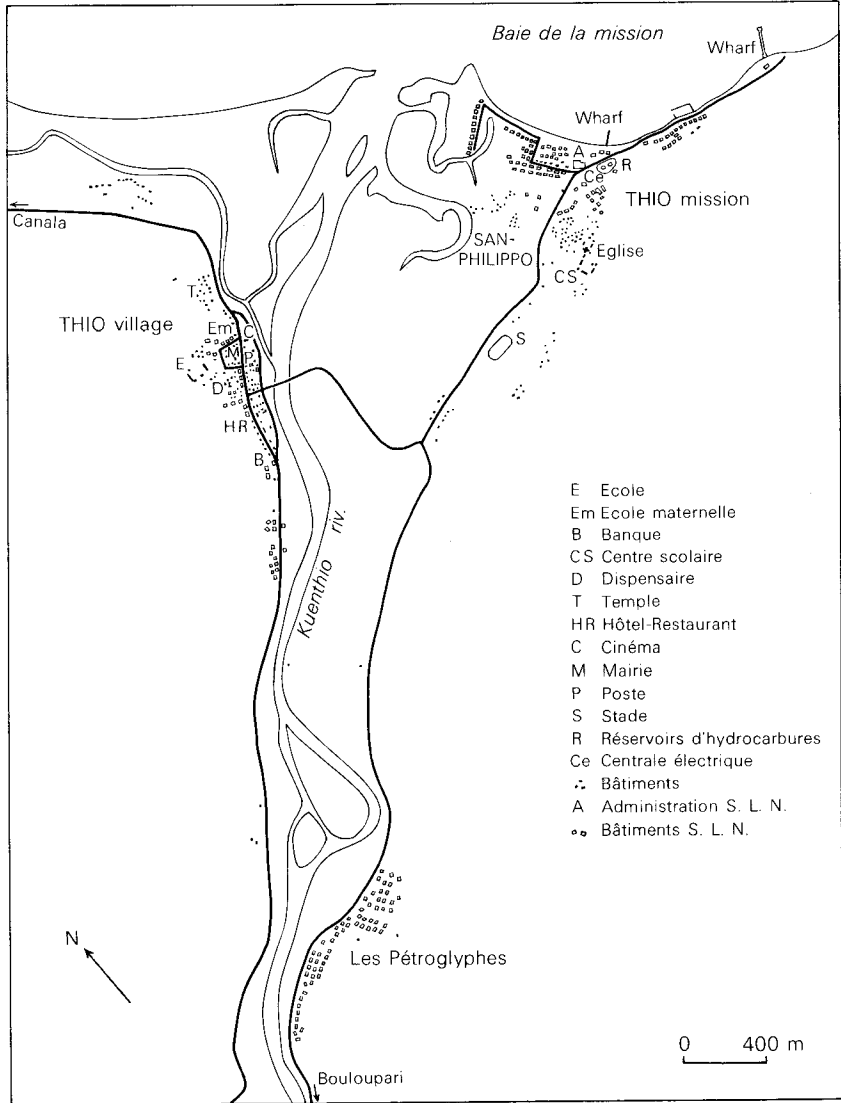


Figure 1 - THIO

près de la rivière mais à proximité du littoral, et « Les Pétroglyphes » situé en amont, dans la vallée (fig. 1). Thio-mission et les Pétroglyphes ont été des créations de la S. L. N. : Thio-village en revanche s'est développé de manière autonome, au gré des à-coups de l'activité minière et métallurgique.

A l'inverse, le centre de Népoui a été conçu et réalisé en quelques années, de manière parfaitement réfléchie, par la S. L. N.

L'exploitation minière, réactivée au cours des dix dernières années, avait débuté dès la fin du XIX^e siècle dans cette région, avec l'exploitation du massif de Boulinda sous l'impulsion de Bernheim. Mais jusqu'en 1968, si la presqu'île de Népoui comportait un wharf pour le chargement des minéraliers, la presqu'île de Muéo n'était qu'un plateau aride et la vallée du même nom accueillait un vaste ranch.

B. - L'organisation de l'espace bâti et la répartition des activités à Thio et à Muéo-Népoui

A Thio comme à Népoui, l'exploitation et l'exportation du minerai de nickel constituent l'activité économique dominante. Ces deux centres sont pourvus d'une aire de stockage et d'un poste de chargement en mer du minerai. Une centrale diesel produit dans chaque cas l'électricité nécessaire aux manipulations industrielles. Une part de la production est réservée aux besoins domestiques. Des ateliers, des bureaux, des laboratoires, sont liés au transit du minerai. Celui-ci est acheminé de la mine au point d'embarquement selon diverses formules (planche 42). A Thio l'espace bâti à usage industriel se situe en face du poste d'embarquement du minerai, au centre du quartier de la « Mission », alors qu'il est nettement séparé du reste de l'agglomération à Népoui.

La fonction commerciale a une emprise très inégale sur les deux centres. Elle se réduit à Népoui à un supermarché géré par la coopérative d'approvisionnement de la S. L. N. Deux économats du même type existent à Thio-mission et à Thio-village, mais n'offrent que des produits alimentaires. Ils sont en concurrence avec une succursale d'une grande maison de commerce de Nouméa et divers commerces locaux.

Népoui a été équipé de services privés : succursale bancaire, équipement récréatif, restaurant, qui existent aussi à Thio. Les deux centres comportent par ailleurs, avec les mêmes équipements administratifs, des équipements de santé et d'enseignement voisins. L'avantage revient toutefois à Thio dans ce dernier domaine grâce à la présence d'un important établissement d'enseignement privé. Peu marquée au niveau des équipements, la différence entre Népoui et Thio est très grande si l'on considère l'emprise de la S. L. N. sur l'habitat. Celle-ci est totale à Népoui, presque complète à Thio-mission, partielle à Thio-village (30 % de l'ensemble des constructions).

A Thio, qui n'est pas une création exclusive de la S. L. N., l'espace résidentiel est dispersé et peu organisé. A Népoui, au contraire, rien n'a été laissé au hasard : les villas du front de mer abritent les cadres, celles du pourtour sud-ouest les contremaîtres, les autres les ouvriers et employés, ailleurs encore sont regroupés les logements pour célibataires. Chaque pavillon est entouré d'un jardin spacieux. A Thio, seul le lotissement S. L. N. des « Pétroglyphes » offre des conditions de résidence comparables. La belle ordonnance des maisons de Népoui est remarquable pour la Nouvelle-Calédonie, pays où l'aménagement volontaire de l'espace urbain est resté jusqu'ici exceptionnel. Le quartier de la Rivière-Salée à Nouméa, par exemple, n'a été créé qu'au cours des dix dernières années (planche 49). Népoui préfigure peut être ce que deviendra Koumac le jour où le centre accueillera une usine métallurgique.

On peut enfin remarquer que l'aménagement concerté de ce centre lui a valu des équipements sportifs et de navigation de plaisance beaucoup plus complets qu'à Thio où la vie des ouvriers de la mine, malgré un mode d'existence et, en partie, un habitat stéréotypé à l'ombre de la S. L. N., participe d'une époque plus rude et moins prospère.

IV. - PAÏTA : L'ORGANISATION D'UN CENTRE URBAIN DE LA LOINTAINE BANLIEUE DE NOUMÉA

A. - Mise en place et évolution

Depuis une quinzaine d'années, l'agglomération de Nouméa déborde des limites communales pour s'étaler sur les marges occidentales de la municipalité du Mont-Dore et dans la partie méridionale de la commune de Dumbéa (planches 49-50). Au-delà de la réserve de St-Louis et du col de Tonghoué, l'implantation urbaine est épisodique. La « Grande Banlieue » se poursuit néanmoins vers le sud-est jusqu'à la rivière des Pirogues, et surtout vers le nord-ouest jusqu'à la rivière Tontouta. Païta, qui fait partie de cette « Grande Banlieue » est le seul chef-lieu de commune suburbaine à posséder aujourd'hui une infrastructure citadine autonome. L'agglomération de Païta est située dans l'une des plus vastes plaines littorales de la Grande Terre. Contrairement aux autres villes du Territoire, elle ne s'est établie ni en bordure de mer ni à la limite de la partie navigable d'un fleuve côtier. Le bourg est situé à 30 km du centre de Nouméa, à 25 km de l'aéroport international de la Tontouta, sur le principal axe routier de la Nouvelle-Calédonie (R. T. 1). Sa création, qui remonte à 1858, fut le fait de Paddon. Pour avoir cédé à l'Etat français son établissement de l'île Nou, en rade de Nouméa, celui-ci obtint cette année là une concession de 4 000 ha dans la plaine de Païta. Il installa dans les environs de l'actuel bourg 18 familles qui s'adonnèrent, sur des lots de 8 ha, à la polyculture et parfois à l'élevage laitier.

Faute de route, le centre communiquait avec Nouméa par mer depuis le mouillage de Gadji, relié au village par une piste charretière aménagée de 1865 à 1868. Païta devint un centre rural attractif, ce qui incita les responsables municipaux à délimiter un périmètre « urbain » sur le site actuel. Après la polyculture qui s'avéra peu lucrative, les colons essayèrent la culture de la canne à sucre sans plus de succès (planche 21) et se contentèrent bientôt de pratiquer l'élevage extensif. Aussi le bourg se peupla-t-il très lentement. En 1885 il ne comptait toujours que 169 habitants, malgré la présence d'une poste, de deux écoles, d'une gendarmerie et d'un camp de condamnés.

L'achèvement, en 1881, de la route de Païta à Nouméa, allait modifier cet état de choses. La création d'un équipement hôtelier et plus tard d'une ligne de chemin de fer reliant le centre à la capitale devait confir-

mer sa fonction de lieu de villégiature pour les habitants du chef-lieu. Avec le « boom » économique du début des années 1970, Païta devint enfin une « cité-dortoir », satellisée par Nouméa. La pénurie de logements dans l'agglomération nouméenne contribua à la création de nouveaux lotissements dans les localités de banlieue. Cette tendance, dont les résultats furent les plus marqués au Mont-Dore et à Dumbéa, toucha aussi Païta. Durant les vingt dernières années on est ainsi passé rapidement d'une communauté rurale diffuse à un bourg urbanisé.

B. - L'organisation actuelle du tissu urbain et des activités

L'espace urbanisé, pratiquement doublé depuis 1969, occupe environ 1 000 ha. La population, rajeunie, présente une grande vitalité : plus de la moitié des résidents du bourg ont moins de 15 ans. Si le périmètre initial de colonisation n'a guère été modifié, on peut y noter l'édification de nouvelles maisons d'habitation et d'un immeuble à étages à vocation commerciale. Comme dans la plupart des autres centres, les commerces jalonnent la route territoriale dans la traversée du périmètre urbain. Les équipements publics sont en retrait ou rejetés aux extrémités de l'agglomération. L'espace résidentiel proprement dit se fractionne en multiples lotissements : lotissement Paladini au nord du quadrilatère initial et en position contiguë, lotissement Lafleur à l'est du complexe scolaire, lotissement municipal encore peu bâti entre la mairie et le cimetière.

Enfin et surtout un vaste lotissement privé de 160 lots entièrement équipés (eau, électricité, tout à l'égout, rues goudronnées) est déjà largement occupé. Son aménagement a nécessité d'importants travaux d'infrastructure car il est établi dans un secteur de la plaine primitivement inondable.

Entre 1969 et 1972, la commune de Païta a enregistré la constitution et la vente de 729 lots à usage d'habitation. Un grand nombre de constructions récentes restent provisoires. Elles sont pour une bonne part le fait d'immigrants originaires de Wallis et Futuna employés à Nouméa mais qui préfèrent résider dans un milieu rural proche de leur univers d'origine. En revanche le vieux bourg attire un habitat de qualité.

La faiblesse des infrastructures de commerce général (5 établissements) paraît tenir à la proximité de Nouméa (moins d'une demi-heure par automobile) qui les met en concurrence avec les grandes surfaces du chef-lieu. Par contre, Païta compte quelques commerces spécialisés qui soulignent le caractère autonome de la vie urbaine et l'importance du trafic routier a permis l'implantation de trois stations-service et de bars dont la présence va dans le même sens. Depuis une quinzaine d'années pourtant, la ville devient de plus en plus nettement un périmètre de banlieue résidentielle dépendant de Nouméa. Le développement de l'aéroport de la Tontouta ne lui a pas profité comme on aurait pu le croire. Le village lié à la présence de l'aéroport s'est développé seul, au point que les deux localités qui sont trop proches (25 km) commencent à être concurrentes.

En fait, l'importance que conserve Païta repose largement sur la gamme étendue des équipements scolaires qui y sont implantés : classes enfantines, primaires et post-scolaires, collège secondaire et centre d'enseignement technique, séminaire (planche 48). Ceci représente au total plus de 100 emplois.

Si le « boom » économique s'était prolongé, un second secteur aurait gagné en maturité, celui de l'industrie du bâtiment. Païta compte en effet 7 entreprises de construction auxquelles il faut ajouter 3 sociétés de travaux publics. Le « tassement des affaires » a limité leur élan, mais l'ouverture de la voie rapide joignant Nouméa par le littoral (1980) devrait provoquer une relance de ces activités, bien que celles liées directement à la fonction de passage aient probablement à en souffrir puisque cette voie évite l'agglomération (planche 45).

A l'exception de Muéo-Népoui, les centres urbains secondaires de la Nouvelle-Calédonie présentent un ensemble de caractères communs. Ceux-ci tiennent autant aux circonstances de leur fondation qu'à la physionomie qu'ils ont conservée jusqu'à une date récente, en fonction d'une implantation initiale dans les sites comparables, choisis en fonction des impératifs de défense et de liaisons. Le « boom » économique de 1969-1972 a suscité de profonds changements dans la qualité de l'habitat et dans les activités (multiplication des services publics ou privés). Tous ces centres ont débordé de leur damier originel. Tous ont connu une forte croissance. L'accueil d'immigrants allochtones a déterminé une politique de lotissements. La présence parmi eux de nombreux Français originaires de Métropole a provoqué l'adoption de nouvelles normes de confort. Les minorités polynésiennes et asiatiques sont aussi présentes (exception faite à Poindimié) parmi les nouveaux habitants de ces centres. Les Mélanésiens commencent à y affluer (à l'exception, de nouveau, de Poindimié où l'environnement tribal tout proche ne favorise pas, jusqu'à présent, l'implantation des autochtones dans le bourg). Ces centres, parfois suréquipés en commerces de détail, restent dans la « mouvance » voire dans le « domaine propre » des grands importateurs nouméens (planches 43-51). Mais ce qui caractérise le mieux le phénomène urbain, hors de l'agglomération nouméenne, c'est l'importance prise par les services publics, tant à l'intérieur de l'espace bâti qu'en matière de population active (planche 46). Pour de nombreux fils d'anciens colons ou d'anciens planteurs mélanésiens, le développement local des services publics a été l'occasion d'une promotion sociale par les petits emplois créés, sans qu'ils perdent leurs attaches familiales dans leur région d'origine. On doit, par contre, noter et déplorer la faiblesse des activités artisanales ou d'industries de transformation dans ces centres alors que les productions primaires agricoles, végétales ou animales sont présentes à proximité. Seul le débitage du bois a pu être noté à Bourail, Koumac et Poindimié (planche 43). De même, l'important effort de développement de l'enseignement technique ne débouche que sur des possibilités infimes d'embauche locale en matière d'activités secondaires. Ainsi s'exprime la fragilité persistante du fait urbain hors de Nouméa, dans un « désert » calédonien plus tempéré qu'animé par quelques « oasis citadines ».

J.-P. DOUMENGE

CEGET-CNRS

A. SAUSSOL

Université Paul Valéry

Montpellier

Orientation bibliographique

ANDRE (F.) - 1976. Les centres urbanisés de l'intérieur de la Nouvelle-Calédonie. Mémoire de Maîtrise. Université de Bordeaux III, 147 p. multigr.

SECONDARY TOWNS

The urban phenomenon in New Caledonia is mainly located in Nouméa which, when added to the agglomerate population zones of the neighbouring districts, covers more than half the Territory's population. Other towns are only at the embryonic stage. Among the seven shown by the plate, six are situated on the western side of the main island. With one exception, these small towns emerged from the rural and colonial past – their common denominator – during the recent nickel "boom". They still conserve traces of this past and cannot be regarded as parts of a hierarchical network of central places.

I. - The three chief towns of the main island administrative districts (subdivisions administratives).

La Foa situated at the beginning of the road to Canala was formerly a penal then a colonization centre. It was the only village attained by the process of urbanization before the "boom". As a center of an administrative subdivision it acts as a sub-prefecture for the southern districts of the main island.

Koné has the same role in the north. At the beginning it was a typical colonial post situated on a coastal river at the furthest point that could be reached by barge; after the 1878 revolt it became a regrouping centre for the rural population and then stagnated for a long time before taking off again during the 1970's to become a well-equipped road stop where the urban areas show the effects of large scale real estate development. Poindimié, the only truly urban centre on the east coast, was established belatedly, after the Amoa and Ina valleys had been colonized. The village only developed after being given administrative functions while at the same time progress in motorization and roadworks has reinforced the interest it holds for tourists. The little town however, is still controlled by the administration and remains an unfinished agglomeration with a loose urban organization.

II. - Two unrecognized "capitals"

Bourail, a large penal colonization centre at the entrance to a series of valleys suited for agriculture and breeding, developed rapidly at first. But when the Penitentiary, its main source of activity, closed down the town stagnated till the "boom" provoked a revival in the real estate sector and encouraged new functions : scholastic centre, army camp (Nandai) and road stop.

The administration, however, has yet to take an interest in the town. Koumac was formerly a trading post, then an important supply centre for the northern mines. At the time of the "boom" it seemed it would have a brilliant future as an industrial city with its own metallurgical factory and would balance Nouméa. These prospects resulted in large scale real estate development which came to an abrupt stop when the "boom" ended. Mere outline of a town, Koumac is now waiting for the project to miraculously take off again.

III. - The mining industry and "urban" organization

It is remarkable that the mining industry has so rarely led to the establishment of an "urban" centre. Muéo-Népoui, the large village completely created by the Société Le Nickel sixteen years ago when it was opening its most important mining centre on the west coast was immediately given the infrastructures of a small town. On the other hand, Thio, an old mining and metallurgical centre has never managed to mould, into a real city all the disparate elements it uses for housing, industry, commerce and services and which have evolved at the mercy of the vicissitudes of the nickel industry.

IV. - Païta

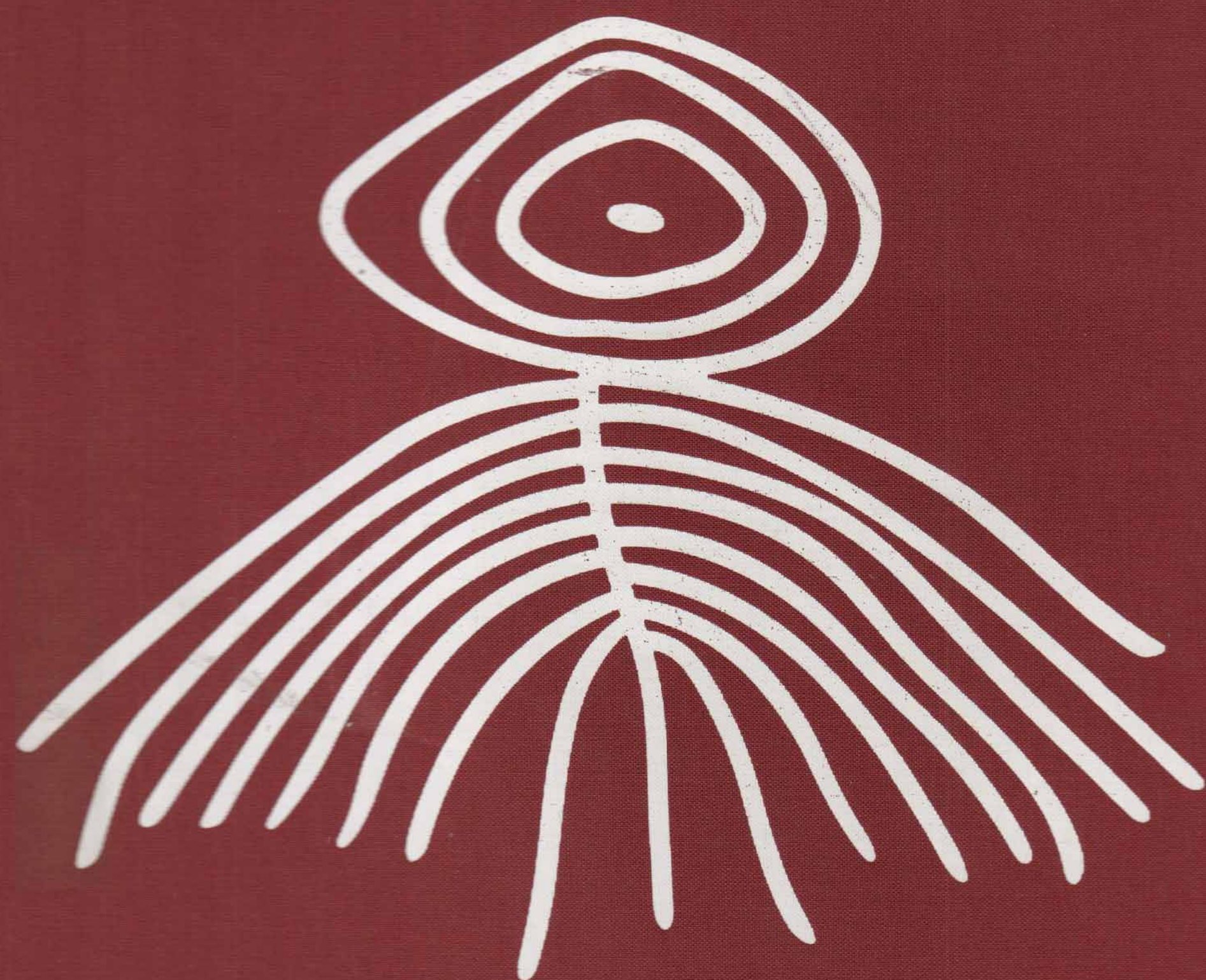
Païta was a centre of agricultural settlement situated on a large coastal plain and dating back to the beginning of colonization. It has developed as its ties with the Territory's capital have improved. The economic "boom" strengthened its role as Nouméa's dormitory suburb and satellite. The urban space has rapidly doubled and houses a population of recent Polynesian immigrants (Wallisians). Trade suffers from competition from Nouméa and the neighbouring agglomeration which has developed around the airport at Tontouta has its own commerces. Interest in this town as a road stop could drop now that a new highway, which by-passes the town, has been opened up. Its function as a scholastic centre, however, remains very important.

Among the factors common to New Caledonia's secondary urban centres, their role as links between the 'bush' and Nouméa can be considered as positive but the preponderance of administrative functions and the scarcity of secondary productive activities show up a permanent weakness.

KEY

PROPORTION OF POPULATION LIVING IN AGGLOMERATIONS OR TOWNS IN NEW-CALÉDONIA (AS FOR 20.04. 1976)			
1 Number of inhabitants	7 Total population of district ('commune')		
2 Main centre of Territory	8 Population living in dense settlement		
3 Main centre of Subdivision (region)	9 Urban population		
4 Main centre of district ('commune')			
5 'Urbanized' centre	10 District ('commune') boundary		
6 Secondary urban centre	11 Subdivision (region) boundary		
BUILDING COMPLETED (SITUATION AS FOR 1.09. 1978)			
BEFORE 1970 - AFTER 1970			
12 Building used for housing purpose			
13 Building used for commercial, craft industry or private service purposes			
14 Building used by a public service			
15 Building for state education			
16 Building for private education			
17 Building for religious practice	21 Coconut grove		
18 Sport installation	22 Stream		
19 Dirt roads	23 Wooded formation		
20 Tar-sealed roads	24 Cemetery		





ATLAS
de la
nouvelle
CALEDONIE
et
dépendances



© *ORSTOM* - 1981 - *RÉIMPRESSION 1983*

ISBN 2-7099-0601-5

Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer

Direction générale : 24, rue Bayard, 75008 Paris - France

Service des Editions : 70-74, route d'Aulnay, 93140 Bondy - France

Centre de Nouméa : Boite Postale n° A 5, Nouméa Cédex - Nouvelle-Calédonie

rédaction de l'atlas

Direction scientifique

Alain HUETZ de LEMPS
Professeur de Géographie à l'Université de Bordeaux III

Michel LEGAND
Inspecteur Général de Recherches
Délégué Général de l'ORSTOM pour le Pacifique Sud

Gilles SAUTTER
Membre du Comité Technique de l'ORSTOM
Professeur de Géographie à l'Université de Paris I

Jean SEVERAC
Directeur Général adjoint honoraire de l'ORSTOM

Coordination générale

Gilles SAUTTER
Membre du Comité Technique de l'ORSTOM
Professeur de Géographie à l'Université de Paris I

Conseil scientifique permanent Conception - Réalisation

Benoît ANTHEAUME Géographe, ORSTOM
Jean COMBROUX Ingénieur cartographe, ORSTOM
Jean-Paul DUBOIS Géographe, ORSTOM
Jean-François DUPON Géographe, ORSTOM
Danielle LAIDET Cartographe-géographe, ORSTOM

Secrétariat scientifique

Jean-Paul DUCHEMIN Géographe, ORSTOM
André FRANQUEVILLE Géographe, ORSTOM

Auteurs

ANTHEAUME Benoît Géographe, ORSTOM
BAUDUIN Daniel Hydrologue, ORSTOM
BENSA Alban Ethnologue, Université de Paris V-CNRS
BEUSTES Pierre Service Topographique
BONNEMAISON Joël Géographe, ORSTOM
BOURRET Dominique Botaniste, ORSTOM
BRUEL Roland Vice-Recteur de Nouvelle-Calédonie
BRUNEL Jean-Pierre Hydrologue, ORSTOM
CHARPIN Max Médecin Général
DANDONNEAU Yves Océanographe, ORSTOM
DANIEL Jacques Géologue, ORSTOM
DEBENAY Jean-Pierre Professeur agrégé du second degré
DONGUY Jean-René Océanographe, ORSTOM

DOUMENGE Jean-Pierre Géographe, CEGET-CNRS
DUBOIS Jean-Paul Géographe, ORSTOM
DUGAS François Géologue, ORSTOM
DUPON Jean-François Géographe, ORSTOM
DUPONT Jacques Géologue, ORSTOM
FAGES Jean Géographe, ORSTOM
FARRUGIA Roland Médecin en chef
FAURE Jean-Luc Université Bordeaux III
FOURMANOIR Pierre Océanographe, ORSTOM
FRIMIGACCI Daniel Archéologue, ORSTOM-CNRS
GUIART Jean Ethnologue, Musée de l'Homme
HENIN Christian Océanographe, ORSTOM
ILTIS Jacques Géomorphologue, ORSTOM
ITIER Françoise Géographe, Université Bordeaux III

JAFFRE Tanguy Botaniste, ORSTOM
JEGAT Jean-Pierre Service des Mines
KOHLER Jean-Marie Sociologue, ORSTOM
LAPOUILLE André Géophysicien, ORSTOM
LATHAM Marc Pédologue, ORSTOM
LE GONIDEC Georges Médecin en chef
MAC KEE Hugh S. Botaniste, CNRS
MAGNIER Yves Océanographe, ORSTOM
MAITRE Jean-Pierre Archéologue, ORSTOM-CNRS
MISSEGUE François Géophysicien, ORSTOM
MORAT Philippe Botaniste, ORSTOM
PARIS Jean-Pierre Géologue, BRGM
PISIER Georges Société d'Etudes Historiques de Nouvelle-Calédonie

RECY Jacques Géologue, ORSTOM
RIVIERRE Jean-Claude Linguiste, CNRS
ROUGERIE Francis Océanographe, ORSTOM
ROUX Jean-Claude Géographe, ORSTOM
SAUSSOL Alain Géographe, Université Paul Valéry - Montpellier
SOMNY Jean-Marie Service de Législation et des Etudes
TALON Bernard Service des Mines
VEILLON Jean-Marie Botaniste, ORSTOM
ZELDINE Georges Médecin en chef

EQUIPE GEOLOGIE-GEOPHYSIQUE ORSTOM
SERVICE HYDROLOGIQUE ORSTOM
SERVICE METEOROLOGIQUE Nouvelle-Calédonie

Réalisation technique

Cartes

ARQUIER Michel
DANARD Michel **MEUNIER François**
DAUTELOUP Jean **PELLETIER Françoise**
GOULIN Daniel **PENVERN Yves**
HARDY Bernard **RIBERE Philippe**
LAMOLERE Philippe **ROUSSEAU Marie-Christine**
LE CORRE Marika **SALADIN Odette**
LE ROUGET Georges **SEGUIN Lucien**

Jean COMBROUX
Chef du Service Cartographique de l'ORSTOM

Danielle LAIDET
Cartographe-géographe, ORSTOM

Commentaires

DUPON Jean-François
RUINEAU Bernard

DAYDE Colette
DESARD Yolande
DEYBER Mireille
DUGNAS Edwina
FORREST Judith
HEBERT Josette