

O.R.S.T.O.M.
**Institut Français de Recherche Scientifique
pour le Développement en Coopération**
CENTRE DE NOUMÉA

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
DANS
LES TERRITOIRES FRANÇAIS
DU PACIFIQUE SUD**



5^{ème} Inter-congrès de l'Association des Sciences du Pacifique
3-7 Février 1985 MANILLE

J.F. DUPON

Centre ORSTOM-BP A5-NOUMÉA
NOUVELLE-CALÉDONIE



TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
DANS LES TERRITOIRES FRANCAIS
DU PACIFIQUE SUD

Etude préparée en vue d'une Communication
au 5^e Inter-Congrès de l'Association des
Sciences du Pacifique

(3 - 7 Février 1985 - MANILLE)

J.F. DUPON

Géographe : UR 221

ORSTOM

Institut Français de Recherche Scientifique
pour le Développement en Coopération.

Centre de Nouméa
B.P. A 5
NOUMEA Cedex
Nouvelle-Calédonie

I - LES CADRES GENERAUX

I.1 Spécificité et dépendance

Les archipels qui composent les territoires de Nouvelle-Calédonie, Polynésie Française et Wallis-Futuna dans le Pacifique du Sud, regroupent aujourd'hui 300000 habitants sur 23200 km². Ces territoires constituent une entité distincte au sein de la région du fait des liens particuliers qui les rattachent encore à la France.

L'uniformité culturelle, acquise, découlant de la francophonie, les relations économiques privilégiées avec la Métropole, renforcées par les institutions communautaires européennes, les méthodes de gouvernement d'une administration traditionnellement centralisatrice doivent aussi être évoquées pour rendre compte de la place originale de ces territoires dans le système des transports et des communications de la région avec l'extérieur. Mais on doit en outre rappeler leurs relations mutuelles dans une zone où les échanges interinsulaires restent minimes ou n'intéressent que des groupes restreints comme le mouvement des originaires des territoires ci-devant dépendants de la Nouvelle-Zélande et en libre association avec elle, vers leur ancienne métropole ou celui qui conduit les habitants des nouveaux Etats micronésiens, de Samoa US. et de Guam vers les Etats Unis, et

les Nauruans vers l'Australie. Plusieurs publications ont détaillé les origines et les aspects des mouvements de population entre les territoires français du Pacifique et nous nous bornerons à rappeler l'essentiel. ⁽¹⁾ Un mouvement limité mais précoce de main d'oeuvre a conduit des Polynésiens originaires de Tahiti et des archipels administrés depuis Papeete, mais aussi des îles de Wallis et Futuna, vers la Nouvelle-Calédonie. Dirigé vers le seul des trois territoires doté d'une importante industrie génératrice d'emplois, la mine et la métallurgie, et secondairement vers l'ancien condominium franco-britannique des Nouvelles-Hébrides, ce courant s'est amplifié au cours des années 50 et 60 à la faveur du fort appel de main-d'oeuvre suscité en Nouvelle-Calédonie par les hauts cours du nickel.

Les relations de la Nouvelle-Calédonie avec Wallis et Futuna se sont trouvées facilitées et accrues du fait du rôle de relais administratif joué par les autorités représentant le gouvernement central à Nouméa pour leurs homologues de Mata Utu, et par le quasi monopole des relations commerciales et de la desserte maritime et aérienne organisées depuis ce Territoire.

La crise économique mondiale et l'effondrement du cours du nickel ont interrompu cette émigration de main d'oeuvre dans le courant des années 70, mais en ne l'inversant que partiellement.

La présence en Nouvelle-Calédonie de fortes minorités polynésiennes contribue donc à alimenter des mouvements entre ce territoire et les deux autres.

Les échanges de personnes avec la France métropolitaine répondent aux besoins de formation et sont aussi alimentés vers le Pacifique par le mouvement des agents expatriés d'une administration pléthorique et des importantes installations militaires justifiées en Polynésie par le Centre d'Expérimentations Nucléaires (CEP).

Le développement du tourisme, plus tardif en Nouvelle-Calédonie qu'à Tahiti, a contribué pour sa part à modeler les relations de ces territoires avec l'extérieur, d'abord au plan de la région, au sens large de l'aire pacifique, ensuite au plan international avec les grands réservoirs de clientèle d'Amérique, du Japon, de l'Ouest du Pacifique Sud et d'Europe.

I.2 Le déséquilibre fonctionnel

Si l'on ajoute que la desserte aérienne internationale est dominée par une compagnie française assurant les relations des trois territoires entre eux et avec l'Europe, que le pavillon français domine les relations maritimes avec l'extérieur, on comprendra que cet ensemble apparaisse, au plan des transports, comme une unité originale dans la région.

Aux particularités de leurs économies et des rapports qu'ils ont avec un Etat métropolitain industrialisé, ces archipels doivent

un équipement qui, dans le domaine des transports et des communications, apparaît développé en dépit des handicaps inhérents à leur géographie : caractère archipelagique s'accompagnant de la dispersion de populations réduites sur de vastes espaces, topographie parfois difficile, voire, comme dans la Grande Terre de Nouvelle-Calédonie, distances terrestres importantes à l'échelle des autres Etats insulaires du Pacifique Sud.

Mais si la rupture de l'isolement intérieur et extérieur a été la contrepartie positive des relations de dépendance existant entre ces territoires et leur métropole européenne, si le gouvernement central a dû y prendre en charge une part croissante des investissements qui se rattachent au secteur des transports et communications en raison des difficultés économiques locales (Nouvelle-Calédonie), ou des activités particulières qu'il y entretient (Polynésie), et pour les besoins du fonctionnement d'une administration centralisée, il s'en faut que les facilités relatives qui découlent au plan relationnel de ces particularités n'aient eu que des avantages.

Le développement des transports, instruments au service d'un niveau de consommation élevé, répondant à un niveau de vie moyen dont il n'est pas de notre propos de discuter ici le caractère artificiel, a confirmé jusqu'à la caricature la prépondérance des capitales des deux principaux territoires. En reproduisant la tendance dominante dans les pays insulaires du Pacifique sud, il a renforcé les déséquilibres internes esquissés dès les débuts des entreprises européennes.

Ce qui apparaissait aux colonisateurs du siècle passé comme une rationalité cohérente avec leur projet politique et économique (centralisation, contrôle, regroupement des productions locales et fonction d'entrepôt dans le cadre d'une économie de comptoirs) apparaît aujourd'hui aux planificateurs soucieux de réactiver un arrière-pays continental ou d'archipels vidés de leur faculté d'initiative, comme un redoutable obstacle.

Atténuer à l'intérieur la tendance centripète dominante en favorisant le rôle de pôles intermédiaires, relève d'une politique d'aménagement qui, localement, dispose d'atouts structurels non négligeables au nombre desquels figure le système des transports.

En revanche, à l'extérieur, l'atténuation du caractère unilatéral de certains flux implique des décisions politiques dont il est encore trop tôt pour dire si l'évolution présente des statuts les autoriseront. Une meilleure intégration des territoires de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie à la région laisserait d'ailleurs vraisemblablement entier le problème du cumul des fonctions de port terminal unique, de principal foyer commercial et industriel et de centre de décision de leurs cités capitales.

I.3 Théorie et réalités de l'éloignement

Quelques données générales qui contribuent à l'originalité de

l'économie des transports et de l'organisation de l'espace qui en dépend dans les territoires considérés, doivent enfin être soulignées :

- La hiérarchie des espaces fonctionnels y est peu apparente, voire masquée par la polarisation excessive, particulièrement nette en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie.

- L'existence de vastes distances maritimes dans une situation d'archipels fait passer au premier plan les coûts variables d'exploitation pour une partie importante du système des transports. Cette situation, jointe à la taille réduite des unités de peuplement, ne favorise pas le développement d'une nodalité fonctionnelle.

- La transparence de l'espace obtenue par les télécommunications va dans le même sens. Elle atténue la justification d'une concentration de la population en certains points sans pour autant rendre inutile l'existence de centres de services intermédiaires.

- Dans des territoires d'importance économique et démographique réduite, les effets d'une structuration acquise en fonction des besoins d'une époque donnée sont cumulatifs et durables. Ils tendent à figer les irrationalités (localisation des ports d'une économie coloniale, d'infrastructures aériennes correspondant aux impératifs techniques et aux besoins stratégiques particuliers d'un conflit).

- Enfin, on observera que le coût élevé de certaines infrastructures, justifié par des besoins économiques ou politiques exceptionnels (exploitation des mines de nickel en Nouvelle-Calédonie, activités du Centre d'Expérimentation du

Pacifique en Polynésie) permet en théorie à ces territoires de gagner sur les coûts variables d'exploitation de leurs systèmes de transport, mais ce d'autant que ces infrastructures servent beaucoup. Ce dilemme est celui de pays peu peuplés, où le tourisme reste encore une industrie assez faiblement développée. Ils sont donc confrontés à la nécessité de maintenir et d'accroître leurs trafics pour rentabiliser au mieux de coûteuses infrastructures et le seraient a fortiori dans l'hypothèse d'une indépendance.

- La géographie économique, comme l'organisation de l'espace de ces petits territoires est donc largement modelée par des "externalités" (au sens des économistes) résultant d'une implantation de l'infrastructure générale des transports sur laquelle ils n'ont pas eu de prise. De façon générale, en privilégiant les relations avec l'extérieur, la colonisation a provoqué et renforcé la désaffection de l'intérieur des plus grandes îles, même si l'on tient compte des contraintes géographiques objectives qui ont pu favoriser jusqu'à nos jours, dans les îles hautes, les implantations côtières.

En dernier lieu, il convient de rappeler l'éloignement des territoires considérés, de capitale à capitale, entre eux et par rapport aux bordures du Pacifique, qui reste un élément majeur d'explication de leurs relations mutuelles, régionales, et de celles qu'ils ont avec leur métropole européenne.

Nouméa et Papeete sont distants de 5000 km. Il y a environ 2300 km de Nouméa à Mat Utu (Wallis) et 3000 km de Mata Utu à Papeete.

En dehors de Fiji (600000 habitants - à 3.000 km), il faut dépasser 4000 km à partir de Papeete pour rencontrer les premiers pays de quelque importance (Nouvelle-Zélande, Hawaii), aux économies diversifiées. Les relations relativement étroites existant avec la Nouvelle-Calédonie se font elles aussi à près de 5000 km de distance. L'économie insignifiante de Wallis et Futuna empêche ce territoire, traditionnellement placé dans l'orbite de la Nouvelle-Calédonie, dont il est plus proche, par un effet ancien de continuité commerciale allant de l'Australie à Fiji, d'avoir avec Tahiti les relations que justifieraient les affinités culturelles de deux populations polynésiennes. Le tableau A récapitule ces distances, familières aux Océaniens et aux riverains du Pacifique, en même temps qu'il rappelle l'éloignement du centre de décision dont dépendent encore étroitement ces trois territoires.

Dans le développement qui suit nous mettons d'abord en rapport les principales caractéristiques de l'équipement de ces territoires en matière de transports et de communication avec les données essentielles de leur géographie physique et humaine afin de donner un aperçu du rôle de ces moyens.

Nous nous attachons ensuite à l'analyse des relations à l'intérieur de ces territoires et avec l'extérieur.

Nous évoquons enfin les efforts actuellement tentés, et ceux qui restent à entreprendre, pour atténuer une dépendance dont

participent transports et communications au triple plan :

- des déséquilibres régionaux internes
- des sujétions de la desserte extérieure
- de l'isolement relatif en général.

II - CONDITIONS ET SITUATION DES EQUIPEMENTS

II.1 Les conditions

L'état actuel de l'équipement et de l'organisation des transports et des communications dans les territoires français du Pacifique est étroitement lié aux conditions naturelles du milieu, à celles de l'économie et du peuplement, ainsi qu'aux dispositions officielles qui définissent les attributions respectives des autorités locales et du gouvernement central dans ces matières.

Dans le cadre des statuts actuels qui ont accordé une autonomie élargie à la Nouvelle-Calédonie et à la Polynésie Française en 1984, les gouvernements territoriaux sont responsables de l'organisation des transports intérieurs. Les autorités de l'Etat Français restent compétentes pour l'ensemble du domaine des communications extérieures (transports, postes et télécommunications).

Les conditions géographiques physiques et humaines des trois territoires peuvent être résumées ainsi : Wallis et Futuna est composé de 3 îles volcaniques dont deux sont peuplées respectivement de 8084 et 4324 habitants en 1983 et séparées de plus de 250 km. L'ensemble représente 211 km² de terres émergées. La topographie de Futuna et ses côtes rocheuses présentent peu de facilités à l'établissement des infrastructures de transport. Les productions commerciales sont nulles depuis l'arrêt de la préparation du coprah. L'agriculture traditionnelle de subsistance est active. Il y a autant d'originaires de Wallis et Futuna en Nouvelle-Calédonie que dans ces îles en 1983.

La Grande Terre de Nouvelle-Calédonie, île montagneuse de 400 km du sud-est au Nord Ouest, constitue avec l'archipel corallien des Loyauté un ensemble émergé près de 5 fois plus étendu que les îles composant la Polynésie Française (plus de 19000 km²). Aucun des points habités n'est à 450 km du port ou de l'aéroport principal au contraire de la Polynésie où cette distance peut dépasser 1500 km. Les îles Loyauté sont à moins de 120 km de la côte de la Grande Terre. Celle-ci abrite une proportion des 145000 habitants correspondant à son étendue relative (89 %). Mais Nouméa, la capitale, groupe 45 % de la population. Le sous-peuplement du reste de l'île est nuancé par une localisation côtière et de basse altitude en contrebas d'une chaîne continue, avec des agglomérations de moins de 2000 habitants.

L'économie minière très spécialisée d'un producteur de nickel

resté de niveau mondial est en pleine crise. Les produits de la mine représentent encore 81 % des exportations en valeur en 1983. Mais celles-ci ne couvrent plus que la moitié des importations contre 100 % il y a 5 ans. Le maintien d'un niveau de vie élevé a impliqué le recours accru aux transferts publics. Les administrations versent aujourd'hui près de 50 % des salaires. L'agriculture et l'élevage n'ont qu'un rôle mineur. Nouméa abrite une industrie métallurgique (fonderie de nickel) de forte capacité, et l'essentiel des autres industries.

La Polynésie Française (166753 habitants en 1983) se caractérise par l'étroitesse (moins de 4000 km²), la dispersion (sur plus de 4 millions de km², l'étendue de l'Europe occidentale), le déséquilibre de ses terres émergées et habitées (Tahiti abrite 70 % de la population sur plus du quart de la superficie). Tout oppose, d'autre part, les îles hautes volcaniques de l'archipel de la Société (Îles du Vent et Îles sous le Vent), souvent ceinturées de lagons, à celles des groupes des Marquises et des Australes et ces îles montagneuses, peu propices à la circulation routière et à l'établissement de pistes d'envol, aux atolls à fleur d'eau des Tuamotu, vaste archipel réputé pour les dangers qu'y présente la navigation.

Une des principales ressources de la Polynésie Française (qui produit un peu de coprah, des perles) est aujourd'hui le tourisme. Mais les revenus de cette activité sont sans commune mesure avec ceux que procurent au territoire les salaires d'une administration envahissante et les dépenses directes ou indirectes liées à la

présence et aux activités du Centre d'Expérimentation du Pacifique (100 millions de US \$). Les activités non directement productives (commerces, services divers, administration) représentaient ces dernières années 80 % du Produit Intérieur Brut.

A l'arrière-plan économique très particulier, qui vaut à ces deux derniers territoires un des PIB par tête le plus élevé des pays insulaires du Pacifique tropical avec Guam et bien entendu Hawaii, correspond un niveau d'équipement en matière de transports et communication inégal mais souvent élevés, si on le compare à celui des archipels de la région.

Le faible poids démographique et économique de Wallis et Futuna, la simplicité du dispositif insulaire, valent à ce territoire d'être sur tous les plans très en deça des deux autres.

L'importance des relations maritimes et aériennes intérieures en Polynésie Française, celle des communications terrestres en Nouvelle-Calédonie, découlent largement de leurs particularités géographiques : éparpillement archipélagique dans un cas, étendue des espaces terrestres dans l'autre. Quant aux infrastructures servant aux communications de ces deux territoires avec l'extérieur, elles sont à la fois le reflet des relations privilégiées entretenues jusqu'ici avec une métropole qui a largement contribué à leur mise en place et à leur développement, aussi bien pour des raisons économiques que politiques et stratégiques.

II.2 Equipements et moyens des transports terrestres

Wallis a surtout des pistes, mais dispose toutefois d'une route goudronnée longeant la côte est, où se concentre la population. Le réseau fut mis en place, pour l'essentiel, par l'armée américaine pendant la seconde guerre mondiale. L'abrupte Futuna ne dispose que d'une route circulaire côtière. Quelques 1100 véhicules et une centaine de motos et scooters (dont respectivement moins de 100 et moins de 30 sont utilisés à Futuna) circulent sur ces îles où les transports en commun ont substitué depuis 1979 une dizaine de bus vétustes aux camionnettes aménagées qui prévalaient jusque là. Ce progrès a été lié à l'instauration d'un système de transports scolaires gratuit et subventionné par le gouvernement, qui se retrouve dans les deux autres territoires. La profession de transporteur de marchandises fait à peine son apparition dans un pays où l'argent reste rare et où les véhicules sont souvent utilisés et gérés sur une base communautaire.

La Nouvelle-Calédonie dispose d'un réseau classé de plus de 5600 km. Ce réseau, qui comporte 900 km de routes goudronnées, a pratiquement été doublé depuis 20 ans. La dispersion de la population et l'étendue des terres, à effectifs voisins, vaut à la Nouvelle-Calédonie 38 km de routes et pistes pour 1000 habitants contre 6 à la Polynésie Française. Les îles ont 600 km de routes.

Le parc automobile, doublé dans les années 60, dépasse 40000

véhicules, dont plus de 27000 voitures particulières, 330 bus et cars. Près des 2/3 des ménages disposent théoriquement d'un véhicule, contre à peine 60 % en Polynésie Française où circule un nombre à peu près équivalent d'automobiles. Mais ces moyennes masquent des écarts importants entre les subdivisions, qui correspondent en Polynésie aux différents archipels. Près des 3/4 des ménages de Nouméa, plus de 85 % de ceux de Papeete disposaient d'un véhicule automobile lors du recensement de 1983. Cette proportion tombe à moins de 20 % dans les communes à population mélanésienne dominante du Nord-Est de la Grande Terre. Elle est comprise entre 20 et 25 % aux Loyauté. Le tableau B récapitule ces disparités locales de l'équipement des ménages en matière de transports et de moyens de télécommunications.

La polarisation des activités et des flux qui en dépendent sur la capitale est encore plus marquée en Polynésie où un peu plus de 1000 véhicules automobiles seulement circulent hors de Tahiti, alors que la majorité du parc emprunte le réseau urbain et péri-urbain du Grand Papeete dans une zone regroupant plus de 60 % de la population sur une quarantaine de kilomètres.

En Nouvelle-Calédonie, le flux journalier de véhicules dépasse 16000 à la sortie nord de la presqu'île où est établie la ville de Nouméa, tombe à moins de 1000 à 100 km le long de la route principale montant vers le Nord. De 400 à 500 à 150 km de la capitale, 200 à 300 sur les transversales, il tombe dans l'extrême nord à 150 véhicules par jour.

Le réseau routier de Polynésie Française est classé comme en Nouvelle Calédonie en routes territoriales et communales. Les premières se limitent surtout à des routes circulaires d'îles hautes ou d'accès aux équipements publics. Le réseau territorial n'atteint pas 1000 km, dont 360 sont goudronnés. La moitié du réseau goudronné se trouve dans l'île de Tahiti. Ces chiffres excluent les voies urbaines.

De la même façon, les impératifs de l'espace à desservir dissocient nettement le système des deux territoires. Nouméa comporte un réseau de bus urbains dont l'activité, les tarifs, les itinéraires (93 bus, 4.5 millions de passagers) sont réglementés par la municipalité. Sur le réseau interurbain et régional, dont toutes les lignes partent de la capitale et y arrivent, circulent quelque 133 bus dont plus de 40 % appartiennent à 4 entreprises. Les entrepreneurs individuels dominent et 3/5 des véhicules ont plus de 10 ans. Le parc est plus récent aux Loyauté, où l'organisation des transports par bus a moins de 10 ans.

Le gouvernement territorial réglemente ce système de transports (visites techniques de sécurité, horaires, itinéraires, tarifs) et le subventionne en partie sur les itinéraires les moins rentables. La généralisation de l'enseignement et la dispersion de l'habitat ont contribué à la mise en place du système de transports scolaires subventionné. Les véhicules sont parfois gérés par les communes. Les taxis font aussi l'objet d'une réglementation territoriale. Une soixantaine opèrent à partir de Nouméa.

L'importance de la ville, seul port et principal marché, ressort du tableau C qui présente la répartition des entreprises de transport répertoriées officiellement par le service des statistiques (Répertoire d'Identification des Entreprises et Etablissements du Territoire - RIDET). Les transports de marchandises font l'objet d'une réglementation spéciale et présentent en Nouvelle-Calédonie deux aspects particuliers : le colportage (qui associe la distribution des marchandises et la collecte des produits locaux loin de Nouméa), et le roulage, transport du minéral des centres d'extraction vers les points d'embarquement.

En polynésie, les transports en commun de personnes sont assurés, surtout dans la zone des intenses migrations de travail focalisées sur Papeete à Tahiti, par les "trucks", chassis aménagés localement, bien adaptés au climat et à la convivialité Polynésienne. Leur nombre a quintuplé en 20 ans et ils sont plus de 300, le plus souvent gérés par des entrepreneurs individuels qui compensent les aléas d'une gestion hasardeuse par les revenus fixes qu'assurent les transports scolaires. En 1981 près de 150 entreprises y participaient, à côté des communes et de communautés religieuses gérant leurs propres véhicules. Hors de Tahiti, les Iles sous le Vent utilisent 50 trucks. L'activité de ces transporteurs est réglementée par le Gouvernement du territoire. Ils sont en concurrence avec les taxis (113 en 1981) pour capter la clientèle touristique en sus de leur clientèle ordinaire.⁽²⁾

II.3 Equipements portuaires et marines locales

Alors que les deux autres territoires disposent d'un port moderne bien équipé, l'équipement de Wallis et Futuna : Un petit quai (74 m à -6m) au bout d'une jetée mal orientée à Mata Utu dans le lagon de Wallis, un wharf métallique médiocre et d'accès difficile dans l'anse mal abritée de Sigave sur les côtes difficiles de Futuna, sans aire de stockage, ni matériel de manutention, n'accueillent que de petits cargos.

En Polynésie, le port de Papeete est né d'un ancrage qui a suscité le développement de la ville, devenu capitale. Le site est celui d'une rade de 160 ha accessible par une passe (110 m à - 11) dans le récif et protégée par un îlot (Motu Uta). Jusqu'à la fin des années 50, des appontements successifs ont permis de faire face aux besoins. L'implantation du CEP et la création de l'aéroport international de Faaa ont provoqué l'extension et la modernisation des installations par aménagement de la zone de Motu Uta puis extension vers l'est, sur le récif, avec protection du large par une digue. La capacité actuelle est de 6 grands navires à quai et un sur rade. Des installations spéciales pour les pétroliers, les paquebots, le cabotage, la pêche, la plaisance complètent les installations de stockage modernes et adaptées à un trafic conteneurisé. Les cadences de manutention sont rapides. Les installations militaires comportent un dock flottant de 3800 t. (150 m.). Au sud de Tahiti, sur la même côte, la belle rade de

Vairao, accessible par une passe large et profonde, peut servir au mouillage des plus gros navires.

Hors de Tahiti, les équipements sont inégaux, souvent limités et d'utilisation malaisée, à la mesure des difficultés naturelles et d'un trafic réduit. Le tableau D donne une idée de leur répartition. Une solution commode fréquemment utilisée est celle de la rampe d'accès (beaching) pour navires du type LCT (Landing Craft Transport). Elle n'est pas toujours possible et le déchargement des navires au mouillage devant certains atolls au lagon inaccessible se fait encore au moyen de simples baleinières, au prix de grandes difficultés.⁽³⁾

En Nouvelle-Calédonie, les avantages de site ont déterminé l'implantation du port dès la prise de possession par la France. A l'intérieur du lagon immense et profond ceinturant la quasi totalité de la Grande Terre, le port s'est développé à l'abri d'une série d'îlots, à l'ouest d'une presqu'île où a cru la ville de Nouméa. Les désavantages évidents de sa position excentrée, au sud est du long chaînon de l'île, sont devenus de plus en plus nets au fur et à mesure que la ville se développait à l'écart d'un espace dont elle était incapable de susciter l'organisation équilibrée.

Le rattachement récent de l'île de Nou à la presqu'île a isolé l'ancien port (petite rade, 210 ha) au sud, du nouveau (grande rade, 800 ha) au nord. La fonderie de nickel de Doniambo avec son propre port, les installations spécialisées de la presqu'île de Ducos limitant au nord la grande rade, font face au nouveau port.^{(1) (4)}

L'ancien, dont les installations à terre sont vétustes, les fonds insuffisants, est de plus en plus réservé au cabotage et à la réparation. Le nouveau port, avec 700 m. de quai à moins de 10 m, des quais de cabotage et de pêche, de vastes entrepôts et surfaces de stockage, des installations spécialisées (frigorifiques, silos à grains) est entièrement adapté à la manutention la plus moderne et jouit à ce titre d'une réputation méritée dans la région. Constitué en port autonome en 1968, le port de Nouméa est comme celui de Papeete un établissement public géré par les autorités locales.

Les quais privés de la fonderie de nickel (capacité de production 90000 t. de mattes et ferro-nickels) alimentent directement l'usine en minerai acheminé par minéraliers des centres d'extraction de la Grande Terre, en produits servant à la fusion (gypse, charbon, soufre), en hydrocarbures alimentant ses centrales électriques.

La presqu'île de Ducos abrite des installations pour le déchargement du ciment, pour le dépotage des pétroliers et méthaniers, pour le soutage des navires.

Les autres équipements portuaires sont constitués d'une part de petits quais servant à la desserte des îles dépendant de la Grande Terre, qui dispose encore de deux quais de ce type sur la côte est et sur la côte ouest. Ce sont en second lieu, des équipements servant à l'embarquement du minerai de nickel près des centres miniers, et au débarquement des hydrocarbures pour les besoins de ces centres. Les équipements les plus efficaces sont des

Wharfs permettant l'accostage direct des minéraliers et leur chargement direct à haute cadence (600 à 1250 t/heure) par convoyeur. Ils sont au nombre de 4. Les centres miniers secondaires n'ont que des équipements permettant le chargement de chalands d'où le minerai est transféré sur les minéraliers mouillés sur rade par les moyens de bord de ces navires. Leur nombre varie en fonction de la conjoncture minière (voir tableau D).⁽⁴⁾

L'activité du cabotage intérieur, les besoins de l'économie minière et des relations régionales, ont suscité le développement d'un armement local complétant cet équipement portuaire. En Nouvelle-Calédonie, trois armateurs possédant 6 navires, petits et moyens cargos pour la plupart immatriculés à Mata Utu (Wallis) ont une activité de cabotage international et de long cours. L'un d'entre eux (Compagnie Wallisienne de Navigation) assure la desserte régulière de Wallis et Futuna par Fiji depuis Nouméa. La Société Le Nickel alimente sa fonderie de Doniambo avec ses propres navires, deux minéraliers de 15000 t. immatriculés à Nouméa et déjà anciens, ainsi que le transport de certains produits de fusion. Les caboteurs de la desserte interinsulaire sont au nombre de 3 et déjà âgés (15 ans et plus). Ils sont complétés par un petit pétrolier parfois utilisé pour des transports au Vanuatu et immatriculé pour cette raison à Wallis dans des conditions plus avantageuses. Les caboteurs, assurant un service public subventionné par le Gouvernement territorial sont immatriculés à Nouméa.

Les impératifs de la desserte maritime d'archipels dispersés valent à la Polynésie une flotille de caboteurs beaucoup plus

importante. Une vingtaine d'armateurs sont agréés, possédant pour la plupart un seul navire. La réorganisation récente a conduit au rajeunissement des unités, mais si 70 % des navires ont été mis en service depuis moins de 5 ans, leur moyenne d'âge reste élevée (17 ans). Le poids en lourd de cette flotille, dont 40 % des unités ont moins de 40 m., la moitié moins de 10 hommes d'équipage, n'atteint pas 15000 t. La plupart peuvent transporter des passagers. La capacité totale de transport pour les archipels n'atteint pas 1000. Elle varie de moins de 10 à 200. Le trafic Papeete-Mooréa, assuré par 4 navires dont un ferry à grande capacité mis en service en 1983, constitue un cas à part de desserte à courte distance (moins de 20 km). La flotille privée, dont les autorités locales règlementent l'activité et s'efforcent d'encadrer la gestion, est complétée par 7 unités relevant directement de l'administration territoriale et servant à la desserte occasionnelle d'îles habitées très isolées, au transport de matériel de chantier, de groupes, aux tournées administratives. Deux de ces navires atteignent 1000 t. de port en lourd et plusieurs sont du type LCT. Leur rôle a été capital pour les secours et la reconstruction après les cyclones de 1983.

II.4 Infrastructure aéronautique et matériel aérien

Comme dans le reste du Pacifique, le désenclavement intérieur et extérieur des trois territoires par l'avion a constitué un progrès décisif, acquis largement à la faveur de la seconde guerre

mondiale. Celle-ci avait été précédée d'essais, à caractère sportif ou pionnier. Les pistes terrestres ont partout supplanté l'usage de l'hydravion et celles construites par les forces américaines entre 1942 et 1944 ont servi de base à l'équipement actuel. C'est le cas de la piste d'Hihifo à Wallis, aménagée en "tous temps" dans les années 60, portée à 2000 m. et bétonnée. Cet aéroport, ouvert aux moyens courriers, est complété par une piste en gazon construite à Futuna au début des années 70 et permettant la desserte régulière de cette île depuis Wallis par un appareil assez mal adapté (BN 2 - 8 places).

En Nouvelle Calédonie, les avantages de position ont justifié l'escale d'hydravions reliant l'Australie aux Etats-Unis dès avant 1940. Les anciennes pistes militaires de Tontouta (aujourd'hui aéroport international doté d'installations très complètes et d'une bande de 3250 m) et de Magenta (1100 m., point focal bien équipé du réseau intérieur, situé dans la presqu'île de Nouméa) restent les éléments majeurs de l'infrastructure. Celle-ci s'est mise en place entre 1955 et 1970 aboutissant, notamment à la faveur du fort développement de l'aviation privée motivé par les distances et les besoins de l'économie minière, à la construction de près de 40 pistes dont une dizaine, bien équipées, restent ouvertes à la circulation publique assurée essentiellement par des Twin Otter de 19 places. Les progrès de l'équipement routier et la crise minière ont provoqué dès les années 70 un reflux de l'aviation privée et une réduction de la desserte publique. L'état participe largement aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des infrastructures du transport aérien. Il intervient d'autre part

directement par les moyens locaux de la gendarmerie et de l'Armée (notamment hélicoptères) dans diverses missions à caractère exceptionnel.

En Polynésie Française, l'établissement d'une liaison aérienne régulière avec la France a été de pair, au cours des années 50, avec les premiers services régionaux et locaux utilisant l'hydravion. Le rôle central déjà acquis par Tahiti et la ville de Papeete, et les autres inconvénients matériels s'opposant à l'aménagement de la piste américaine de Bora Bora ont été à l'origine de l'aérodrome de Faaa, construit, en l'absence de sites terrestres satisfaisants, par remblayage d'une zone de récif frangeant (1 million de m³ de remblais, plus de 260 millions de US \$, bâtiments et installations compris) à la pointe nord ouest de Tahiti. Très vite les besoins du CEP allaient augmenter cet équipement de 3 pistes accessibles aux longs courriers dans les Tuamotu-Gambier, d'un important atelier de réparation et d'entretien, d'une infrastructure météorologique très complète.⁽⁵⁾

L'équipement des îles a connu un certain décalage par rapport à l'établissement des liaisons avec le reste du monde. Il a connu des progrès décisifs dans le courant des années 70, grâce à la mise en oeuvre d'une politique volontariste de fixation des populations pour limiter l'exode sur Tahiti. Les conditions d'implantation des pistes ont souvent été difficiles : rareté des sites plans dégagés dans les îles hautes, vulnérabilité à la mer et accès difficile des atolls à fleur d'eau.⁽⁶⁾ Entre 1967 et 1979, Mooréa, les Îles sous le

Vent, les Marquises et les Australes sont équipées. Aux Tuamotu-Gambier, où 40 atolls sont habités sur près d'une centaine étirés sur plus de 1500 km, dont 3 seulement par plus de 500 habitants à la fin des années 70, Rangiroa reçoit en 1967 la piste de dégagement de Faaa (2100 m). Hao, Fangataufa et Moruroa ont été dotées de pistes long courriers pour les besoins du CEP dès les années 60. En 1983, 85 % de la population des Tuamotu (moins de 12000 habitants) avait accès au transport aérien. La Polynésie est desservie par 35 aérodromes civils dont 5 privés (fermes de perliculture aux Tuamotu), et 2 uniquement militaires. La moitié des pistes sont accessibles aux Twin Otter, le quart aux Fokker, de capacité double.⁽⁷⁾

Seule Moorea est desservie régulièrement par des avions plus petits (BN 2A). La gestion des pistes du réseau intérieur est territoriale. Faaa, Rangiroa, Bora-Bora et Raiatea sont des aérodromes d'Etat gérés en concession comme l'aérodrome international de Nouvelle-Calédonie.⁽⁸⁾

II.5 Poste et Télécommunications

Plus récemment encore que l'avion, les moyens modernes de télécommunications ont achevé de désenclaver les trois territoires, facilitant et multipliant notamment les contacts avec la France, mais également entre les territoires eux-mêmes, du fait de la présence d'une importante minorité de Polynésiens en

Nouvelle-Calédonie, et bien entendu entre les îles. Après la vulgarisation de la radio, la télévision, dont les deux plus importants territoires sont parmi les seuls archipels et îles du Pacifique Sud à être équipés, et qui équipera bientôt Wallis, a connu un grand succès. La généralisation du téléphone se poursuit, même si l'équipement reste fortement déséquilibré au profit des capitales.

Wallis et surtout Futuna restent à cet égard les plus défavorisées : la première est reliée au monde extérieur par Nouméa, au moyen de 5 circuits non permanents dont 4 automatiques (BLI). Les liaisons entre Futuna et Wallis sont manuelles et médiocres (BLU). En témoigne le déséquilibre des équipements : 75 abonnés privés et 72 lignes officielles à Wallis (essentiellement à Mata Utu, capitale administrative et politique) contre 8 et 15 à Futuna pour une population inférieure d'1/2 mais dépassant quand même 4000 habitants. La radio est aujourd'hui présente dans presque tous les foyers, mais les émissions de la station locale sont mal captées à Futuna.

En matière de télécommunications, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie connaissent un niveau d'équipement assez voisin (voir tableau B). La Poste et les Télécommunications font l'objet d'une gestion mixte par le territoire, sous la forme d'un Office, et l'Etat, responsable des liaisons avec le monde extérieur. Une des originalités de l'équipement postal en Nouvelle-Calédonie est l'existence de circuits de poste mobile (26 en 1983, dont 22 en Grande Terre) développés pour faire face aux besoins particuliers

nés de la dispersion de la population dans la grande île. Le courrier intérieur est acheminé par voie de terre dans celle-ci, notamment par des entreprises agréées de transports en commun, et par avion vers les îles.

De 5000 en 1970, le nombre d'abonnés au téléphone est passé à 16620 en 1983 et le taux d'automatisation atteignait 98 % en 1984. Mais la localisation de l'équipement est très déséquilibrée : Nouméa et la zone péri-urbaine ont près de 80 % des lignes principales. Avec les communes limitrophes de Dumbéa et du Mont Dore, la capitale abritait 60,5 % des ménages en 1983, mais ceux-ci disposaient de plus de 84 % des postes téléphoniques privés (Recensement). Plus de 220 postes municipaux et publics, dont 36 permettent d'atteindre directement la France et Tahiti, sont à la disposition de la population. Les îles (sauf Lifou), les points les plus éloignés du nord et du sud de la Grande Terre par rapport à Nouméa, échappaient encore en 1984 à l'automatisation des relations téléphoniques qui devait intervenir rapidement pour Maré, l'Île des Pins, le sud de la Grande Terre. Enfin, tandis que les points les plus mal desservis du nord, du nord-est, des îles et du sud-est sont reliés à Nouméa par un réseau radiotéléphonique de sécurité, une station radio côtière permet comme en Polynésie le contact avec les caboteurs des îles et les navires à l'approche.

Avec l'extérieur, un progrès décisif a été acquis par l'installation en 1976 d'une station terrestre reliant la Nouvelle-Calédonie au système de télécommunications satellitaires INTELSAT permettant les communications téléphoniques

internationales et les transmissions d'émissions de télévision. Une centaine de circuits sont utilisés. Les liaisons téléphoniques sont automatiques dans les deux sens avec la France (24 circuits) et la Polynésie (12). Elles sont automatiques à l'arrivée et manuelles au départ pour l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Etats-Unis, le Vanuatu (28 circuits dont 15 pour l'Australie). Elles sont manuelles dans les deux sens avec Wallis. L'automatisation devait progresser sensiblement en 1985.⁽⁹⁾

En Polynésie, le nombre élevé des bureaux de poste est révélateur de la dispersion et de l'isolement insulaire (44 aux Tuamotu-Gambier) ou même terrestre (21 aux Marquises) de populations permanentes d'effectifs pourtant réduits.

Il y a aujourd'hui près de 20000 abonnés au téléphone, dont près des 2/3 à Papeete. Cette proportion, légèrement en baisse, atteste les progrès de l'équipement du reste du Territoire. Les Iles du Vent (Moorea et Tahiti) pourraient avoir dans quelques années un taux d'équipement équivalent de celui de la France actuelle. Le réseau y est entièrement automatisé ainsi qu'à Bora-Bora, Raiatea et Huahiné aux Iles Sous Le Vent, et complètement interconnecté.

Dans les autres archipels, Tubuai et Rurutu (Australes), Atuona (Hiva Oa), Taiohae (Nuku Hiva) et Ua Pou (Marquises), Rangiroa et bientôt Hao (Tuamotu) ont un réseau propre semi-automatique et environ 500 abonnés. Les autres îles sont reliées entre elles et à Tahiti par radio-téléphone et les

habitants doivent se rendre à la station radio pour communiquer. L'ensemble des îles de la Société pourrait être doté d'un réseau automatique entièrement électronique en 1986. L'équipement public est voisin de celui de la Nouvelle-Calédonie.

La station radio-côtière couvre un rayon de 100 miles nautiques autour de Tahiti. L'installation d'une autre station à Raiatea permettra le contact permanent avec les navires circulant entre les îles sous le Vent et Tahiti, et celui des abonnés du réseau téléphonique avec ces navires.

Grâce à une station terrestre analogue à celle de Nouméa, installée en 1979, la Polynésie est reliée à 54 pays en 1983. Avec la Nouvelle-Calédonie, 12 circuits sont utilisés. Avec la France, 48. L'acheminement des communications, au delà du Pacifique, se fait par transit terrestre à travers les Etats-Unis puis cable sous-marin. Les émissions de télévision sont acheminées par Singapour, comme pour Nouméa.⁽⁹⁾

III - LA DESSERTE ET LE TRAFIC

III.1 L'utilisation de la route

Restés embryonnaires dans les deux petites îles de Wallis et Futuna, les transports terrestres ne revêtent une réelle importance

qu'en Nouvelle-Calédonie (Grande Terre) en fonction de distances déjà importantes, d'une dilution remarquable de la population vivant hors de Nouméa et de sa zone péri-urbaine, et d'un équipement routier de bon niveau. Ils jouent un rôle notable à Tahiti pour le transport des personnes, en raison notamment du besoin créé par les migrations de travail dans la zone d'urbanisation continue développée autour de Papeete.

Encore les facilités de la navigation côtière ont-elles fait continuer le cabotage côtier ("tour de côte") jusqu'au milieu des années 50 à l'ouest, des années 60 à l'est de la Grande Terre en Nouvelle-Calédonie où les progrès des routes ont été lents.

L'extrême centralisation du réseau sur une capitale excentrée, au poids démographique élevé, conditionne les liaisons qui n'opèrent qu'au long des grands axes reliant les petits centres de "la brousse" selon la terminologie locale. Tous les centres de l'Ouest et de l'Est sont reliés quotidiennement à Nouméa, ainsi que le liseré de population côtière de l'extrême sud (Yaté). En outre, 6 rotations hebdomadaires subventionnées, à tarif inférieur de 30 à 50 % au tarif normal, desservent l'itinéraire allant jusqu'aux principaux centres de la côte Ouest (Koumac), Est (Hienghène) et Sud (Yaté). Le tronçon le plus fréquenté de l'Est (Pouébo-Hienghène-Poindimié) et une transversale Nord (Pouébo-Koumac-Poum) sont aussi desservis de cette manière en sus de la desserte des compagnies privées opérant dans le cadre de la réglementation territoriale.

Aux îles Loyauté, 3 itinéraires à Ouvéa, 5 à Lifou, 5 à Maré, centrés sur l'aérodrome et dont les horaires coïncident avec la desserte aérienne depuis Nouméa, sont également subventionnés. Les services des îles Loyauté ont absorbé 55 % de la subvention territoriale (400000 US \$ - 65.9 millions de F. CFP) affectée en 1983 à ces transports. Dans ces îles, le groupement de la population en petits centres établis le long des routes permet une desserte quasi intégrale. Il n'en va pas de même sur la grande Terre où la plupart des groupements autochtones (Tribus), dont la population constitue une large partie de la clientèle des transports en commun, sont établis hors des axes routiers principaux, parfois à distance raisonnable des petits centres desservis, mais souvent fort loin. Intéressante en dépit d'horaires moins commodes destinés à limiter une concurrence trop forte aux compagnies privées, la desserte subventionnée depuis Nouméa se fait elle au détriment d'une clientèle plus concernée par des relations locales à l'intérieur de la Grande Terre ? On envisageait en 1984 de conserver le système des îles Loyauté mais de faire de Bourail, localité centrale de la côte Ouest à 160 km de Nouméa, le point de départ des dessertes subventionnées. L'absence totale de statistiques du mouvement des voyageurs ne permet guère d'apprécier, à l'heure actuelle, la physionomie économique du réseau. Quant au réseau urbain de Nouméa, la ramification naturelle des quartiers épousant le site d'une ville jusque là à l'aise dans son espace, a permis une desserte assez rationnelle. Le principal problème est celui posé par la clientèle modeste des quartiers d'habitat périphériques du nord, pénalisée par une tarification à

la distance pour se rendre dans le centre ou le sud.

La centralisation du réseau sur une gare routière établie à proximité du marché est d'autre part loin de poser les problèmes d'engorgement que crée à Papeete la convergence des lignes de trucks desservant la ville et les districts, et surtout la partie ouest de Tahiti. L'absence des lignes intermédiaires n'est pas ici entièrement rachetée par les variations de détail de l'itinéraire octroyées à la demande des passagers. Si la surmotorisation semble limiter leur rôle, les transports en commun de personnes restent à Tahiti et secondairement aux Iles sous le Vent, un élément important de mobilité des catégories modestes. Leur rôle est compromis par la prolifération urbaine, qui éloigne paradoxalement les quartiers d'habitat, où réside leur clientèle, des axes les plus fréquentés.

III.2 Les relations maritimes avec l'extérieur

Avec la desserte maritime de ces territoires, on retrouve la dissymétrie des échanges, courante dans les petits pays insulaires du pacifique, renforcée ici par leurs relations privilégiées avec la France, répercutée dans les relations maritimes intérieures organisées à partir de leur port international.

Dans le cas de Wallis et Futuna, ces relations avec l'extérieur se font aujourd'hui entièrement par l'intermédiaire de

Nouméa, alors que les deux îles sont restées dans la mouvance commerciale de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande par le relais de Fiji jusque dans les années 30. Les relations régulières avec la Nouvelle-Calédonie se sont instaurées à la suite de la fermeture volontaire de la source d'approvisionnement fijiennne soucieuse de se protéger du parasite *Oryctes Rhinoceros* qui ravageait les cocoteraies de Wallis. Elles ont résulté de la création et du renforcement consécutifs du courant d'échanges depuis Nouméa, de l'établissement corrélatif d'une dépendance politique et administrative plus étroite des autorités d'un territoire plus important, mieux relié au monde extérieur et où Wallisiens et Futuniens ont commencé à émigrer dès les années 50. Toutefois, si la desserte maritime régulière s'est alors organisée parallèlement à la desserte aérienne, la moitié des importations provenaient encore de Fiji à la fin des années 60 après la réouverture du port de Suva aux bateaux fréquentant Wallis. Les bateaux fréquentant Sigave et Mata Utu ont presque toujours été des unités petites et vétustes, à la mesure d'un trafic limité et d'infrastructures précaires. Depuis la fin des années 70, un petit cargo mixte (1040 t. de port en lourd), immatriculé à Mata Utu et possédé par un armateur ayant des liens dans les deux autres territoires, a pris la suite des armements purement calédoniens, son agent à Nouméa est la grande compagnie de commerce Ballande, fortement implantée à Wallis. Il assure, moyennant une subvention d'Etat portant sur les salaires de l'équipage, le transport des passagers, des marchandises dites de première nécessité (une gamme de produits alimentaires de base), des hydrocarbures et, à l'exportation, des trocas à nacre, une desserte régulière au moins mensuelle des deux

îles habitées. Il passe d'abord par Futuna puis y repasse au retour afin d'assurer les échanges entre les deux îles. Les Futuniens sont toujours majoritaires parmi les passagers en provenance de Nouméa, mais le navire, autorisé à transporter 72 passagers entre les deux îles, s'avère parfois trop petit lors d'évènements (fêtes, pèlerinages, rencontres sportives) suscitant des échanges exceptionnels. Des incidents révélateurs de la persistance de la médiocrité des liaisons entre les deux îles (fréquence insuffisante de la liaison maritime, capacité insuffisante de la desserte aérienne et disparité excessive des coûts -de 1 à 6- entre le bateau et l'avion) se produisent alors. Le trafic maritime passagers, encore voisin de celui de l'avion au début des années 60, n'a guère changé en volume au contraire de ce dernier, qui a décuplé. Depuis la fin des années 70, le bateau transporte plus de passagers, et les retours de familles de migrants chassés de Nouvelle-Calédonie par la crise minière, le sous-emploi consécutif et l'expectative politique sont sensibles. En 1983, le trafic extérieur a ainsi porté sur 428 passagers (pour la presque totalité de et vers Nouméa) dont 278 arrivées. Le trafic interîles a été de 656 passagers, soit le tiers environ du trafic avion alors que dans le cas du trafic extérieur le rapport est de 1 à 12.

Les importations de marchandises étaient, ces dernières années, supérieures à 8500 tonnes. Elles ont dépassé 10000 tonnes en 1983, dont 60 à 70 % de produits alimentaires, matériaux de construction et hydrocarbures. Le fret de retour est dérisoire, en règle générale inférieur au 1/5^e du tonnage des importations. Plus de la moitié de celles-ci provenaient soit de Nouvelle-Calédonie,

soit d'Europe (France et CEE) et plus du tiers de Fiji, dont une partie d'Australie et de Nouvelle-Zélande en transit par Suva. Le reste transite également par Nouméa.

Le système économique actuel des deux autres territoires français du Pacifique sud, tel qu'il a été brièvement évoqué, rend, beaucoup plus que pour le petit territoire de Wallis et Futuna, les échanges maritimes avec l'extérieur d'une importance capitale. Les relations privilégiées existant avec la France, et à travers elle aujourd'hui avec l'Europe, se sont établies suivant la logique du système colonial parallèlement au contrôle politique.

Pour la Nouvelle-Calédonie en particulier, l'établissement d'une colonisation pénitentiaire et de peuplement a imposé la création de relations rapides d'abord par le Cap de Bonne Espérance (4 mois de voyage au moins), puis par Suez (2 mois). A la fin du siècle dernier, la liaison Marseille-Nouméa peut se faire en 35 jours. La France est reliée en 50 jours par Panama après la première guerre mondiale. Depuis lors, la durée des liaisons n'a guère changé mais elles se sont diversifiées pour les deux territoires. Pour la Nouvelle-Calédonie, elles restent importantes avec l'Australie et secondairement la Nouvelle-Zélande. Elles sont désormais aussi régulières avec l'Amérique du Nord, l'Asie du Sud Est et l'Extrême-Orient. Enfin la Nouvelle-Calédonie a longtemps joué vis à vis du Vanuatu le rôle qu'elle continue à jouer vis à vis de Wallis et Futuna.

La desserte de Nouméa et de Papeete est largement dominée par

les armements groupés au sein d'une "Entente de fret" opérant à partir des ports européens. La Compagnie Générale Maritime (CGM), compagnie nationalisée issue en 1973 de la fusion des principales compagnies de navigation françaises dont l'une (Messageries Maritimes) desservait jusque là les Territoires du Pacifique, domine cette Entente. Comme dans les autres conférences maritimes de ce type, les armateurs appliquent un fret commun, indépendant de la distance et variant seulement avec la nature des marchandises transportées. Ils s'engagent en contrepartie à assurer la régularité de la desserte des ports qu'ils visitent. Le risque de monopole est atténué par la présence d'outsiders sur les mêmes lignes, la pression des chargeurs, des importateurs et l'intervention des Etats. Celle du Gouvernement français se fait par concertation amiable car il n'existe pas pour les relations maritimes de protection officielle des armements nationaux reposant, comme dans le cas de la desserte aérienne, sur l'extension de la notion de cabotage national. A l'inverse, un régime de libéralisme intégral compromettrait les efforts d'adaptation aux conditions particulières de la desserte (nécessité de la régularité, absence de fret de retour), d'autant que les accords de l'Entente ne concernent que le trafic d'importation des Territoires. De fait, l'armement français apparaît favorisé par la force des choses puisque l'essentiel du fret de retour, quoique réduit, est transporté par ses navires de même que les marchandises destinées à l'Armée. Le problème est de concilier la régularité du service avec les intérêts locaux et ceux des compagnies (donc de l'Etat dans le cas de la CGM) qui divergent. La fixation des taux de fret a bien entendu des implications politiques autant

qu'économiques. Le Gouvernement français cherche à intervenir pour limiter son augmentation pour les navires français autant pour éviter de favoriser les armements et les approvisionnements étrangers que pour limiter les tendances inflationnistes d'économies très dépendantes de l'extérieur. La guerre des frets est au contraire favorable aux intérêts économiques et politiques locaux qui n'hésitent pas à en jouer. La politique des taux de fret de l'Entente est étonnante si l'on considère les distances séparant les points desservis du Pacifique et si l'on admet que le volume du fret varie en raison inverse de la distance, conformément au modèle de gravité qui se vérifie notamment sur les échanges entre l'Australie, Nouméa et Papeete. Il semble que les compagnies compensent l'uniformité du paramètre de la distance et les aménagements tarifaires consentis sur les produits de première nécessité par les tarifs appliqués aux produits chers et de faible volume. Outre la CGM, qui assure à destination du Pacifique sud un départ tous les 21 jours des ports d'Europe du Nord et de la Méditerranée, la NSU (Nedlloyd) Hollandaise (8 voyages par an), la Hamburg Sud (Columbus line) (RFA) (4 à 5 voyages), la Bank Line (britannique) (1 desserte mensuelle) desservent Nouméa et Papeete dans le cadre de l'Entente depuis l'Europe du Nord. C'est aussi d'Europe qu'opère la compagnie polonaise Polish Ocean Line, principal outsider concurrent de l'Entente, dont les tarifs sont en moyenne de 10 % inférieurs à ceux du groupe d'armateurs et dont les conditions d'opération (lenteur, escales prolongées, fret de retour quasi nul), laissent surtout pressentir le désir de "montrer le pavillon". Les autres compagnies de l'Entente équilibrent leur activité en incorporant leurs unités à d'autres conférences de la

région comportant notamment la desserte de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

En Nouvelle-Calédonie, les navires de la CGM assurent 50 % du trafic extérieur à l'exclusion du minerai, dont 65 % des entrées, et transportent plus des 3/4 des marchandises générales en provenance d'Europe. Plus de la moitié de ces marchandises venaient de France en 1983. La quasi totalité des marchandises sortant du port de Nouméa à destination de l'Europe du Nord et du Sud est aussi transportée par cette compagnie, et notamment plus des 3/4 des produits de la métallurgie du nickel (92500 t. en 1983, tonnage en baisse de plus de 50 % depuis 5 ans). Le reste est acheminé vers le Japon, l'Asie du Sud-Est, les Etats-Unis.

Plus de la moitié du trafic extérieur du port de Nouméa se fait ainsi avec l'Europe, dont 38.6 % avec l'Europe du Nord et surtout la France. Avec l'Australie, le trafic représente à peine 20 % et moins de 10 % avec la Nouvelle-Zélande. Concurrencée sur l'Europe par la Polish Line (17 % du trafic Long Cours du port), l'Entente l'est aussi sur les autres destinations par les 5 navires des deux armements locaux opérant dans la région, et par les autres armements allemands, britanniques, scandinaves et japonais.

Ces derniers assurent notamment le transport des véhicules automobiles. Des agences maritimes locales passent des accords avec certains de ces armements, notamment pour le trafic avec l'Australie assuré par des compagnies comme la PAD (Pacific Australia Direct), compagnie allemande opérant entre l'Amérique du

Nord Ouest et les ports australiens. Enfin des compagnies régionales comme la Pacific Forum Line desservent aussi Nouméa dans le cadre de leurs activités de cabotage international.

Si l'on met de côté le trafic de transit des touristes de croisière (plus de 66500 en 1983) venant surtout d'Australie, l'essentiel du trafic passagers se résume aux échanges avec Wallis et surtout Futuna, par Fiji. En 1983, sur 242 arrivées, 112 passagers venaient de Futuna, 92 de Fiji. Sur 350 départs, 211 avaient Futuna pour destination.

En Polynésie, la CGM domine également l'ensemble du trafic (52 % en 1983), et elle assure l'essentiel des transports au retour : essentiellement l'huile de coprah (moins de 20000 t.) et les bagages des fonctionnaires. La compagnie joue surtout un rôle particulier par l'approvisionnement du CEP, son principal client, en marchandises et matériaux divers. L'installation du CEP a fait plus que doubler les importations de la Polynésie française au début des années 60. En 1978, plus de 35 % du fret CGM acheminé vers les Territoires Français du Pacifique était destiné au CEP. En 1982-83, la proportion représentait 60 % du trafic de la compagnie vers la Polynésie. Plus de 80 % du fret destiné au CEP est acheminé directement à Mururoa sans rupture de charge à Papeete. Le site d'expérimentation est doté des équipements portuaires nécessaires à l'accueil des naviers rouliers. Exceptionnellement, d'autres navires français à équipage agréé que ceux de la CGM touchent l'atoll pour des transports spéciaux.

La prépondérance des relations avec l'Europe, grâce aux navires de l'Entente, est révélée par la ventilation géographique des importations en poids et valeur (Tableau E). Moins du tiers des navires touchant Papeete proviennent pourtant des ports de cette région. La quasi totalité des autres ont pour origine les pays du pourtour du Pacifique et acheminent notamment les hydrocarbures. La position géographique de Tahiti permet ici à l'Amérique du Nord de prendre la place occupée par l'Australie dans l'Ouest du Pacifique.

La composition du trafic portuaire de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie diffère malgré tout sensiblement du fait de la spécialisation économique du premier territoire : la moitié de la production de minerai de nickel (2,4 millions de tonnes en 1983, en baisse de 47 % depuis 1980) est en effet expédiée vers le Japon. Aux entrées, le trafic des produits servant à la fusion du nickel, 1/3 de celui des hydrocarbures (280000 t.) et aux sorties, près de 100000 t. de produits métallurgiques, constituent le trafic du port privé de Doniambo dans la grande rade de Nouméa. En dehors des hydrocarbures et de pondéreux tels que les clinkers, les installations publiques enregistraient ces dernières années un trafic de marchandises générales affecté lui aussi par la crise minière, mais dont le déséquilibre restait révélateur de la spécialisation d'une économie peu diversifiée aux activités agropastorales défailantes et tournées exclusivement, comme les rares industries de transformation, vers le marché intérieur.

Aux entrées, 12000 t provenant du cabotage intérieur

s'ajoutaient 166500 t. de marchandises générales. Aux sorties, la même année (1983) le tonnage du cabotage intérieur (30700 t.), était de peu inférieur aux exportations réelles (35000 t).

Le trafic du Port de Papeete est plus déséquilibré encore. En 1983, 240 000 t. d'hydrocarbures, 1100 t. de produits de la pêche et 283000 t. de marchandises générales composaient les entrées, à la suite il est vrai de besoins exceptionnels suscités par une série de cyclones (250000 t. de marchandises générales en 1979). Les dommages avaient un effet inverse sur les sorties (13500 t. contre 20000 en 1982), accroissant le déséquilibre des échanges jusqu'à la caricature. Sans différer très sensiblement sur ce point de la situation de beaucoup de petits pays insulaires ou d'archipels du Pacifique Sud, celle des ports de Nouméa et de Papeete est accentuée par le caractère artificiel des besoins d'une économie assistée et par l'inefficience partielle des moyens développés pour la servir : la conteneurisation généralisée depuis 1976 par la mise en service de 4 navires rouliers modernes de la CGM et très vite des unités d'autres lignes fréquentant ces ports (Columbus, PAD, Forum Line) a rendu nécessaire leur adaptation technique, accentué la mécanisation de la manutention au détriment de l'emploi local, alors qu'une fraction importante des conteneurs repart à vide.

III.3 La navigation intérieure

Par opposition à la desserte et au trafic extérieurs, le cabotage maritime intérieur des deux territoires (si l'on exclut celui de Wallis et Futuna, réduit à l'échange mensuel du bateau de Nouméa), reflète, par son faible volume, les particularités de la distribution du peuplement. Il apparaît bien entendu beaucoup plus diversifié en Polynésie, encore que fortement déséquilibré par les échanges entre Tahiti et Moorea, qu'en Nouvelle-Calédonie où seule la desserte des îles jouxtant l'île principale et des Loyauté a survécu à la disparition de la desserte maritime généralisée dont le "tour de côte" de la Grande Terre constituait un élément essentiel. Au cabotage intérieur proprement dit s'ajoute le trafic des minéraliers transportant le minerai de nickel jusqu'à la fonderie de Nouméa (1,2 millions de t. en 1983), celui de petits pétroliers convoyant les hydrocarbures vers les centres d'extraction et les îles (plus de 8000 t), les transports de sable etc... Ce trafic, auquel ont participé 373 navires en 1983, dont 77 minéraliers et 175 caboteurs, est le fait d'armements français et surtout locaux.

Le service des 3 petits caboteurs, appartenant à 3 sociétés locales desservant les îles, est subventionné pour un montant révisable annuellement par le gouvernement territorial pour le transport des passagers et des denrées alimentaires. Les conditions d'opération des navires, qui doivent être immatriculés à Nouméa (fréquence des rotations, itinéraires, tarifs) sont réglementées par les autorités locales. Maré et Lifou sont desservis une fois par semaine par une des sociétés. La seconde dessert l'ensemble des îles Loyauté et l'île des Pins toutes les deux semaines. Les

petites îles secondaires de Tiga et Mouli aux Loyauté ne sont visitées qu'une fois par mois. Le petit caboteur de la troisième société dessert l'archipel des Belep (Ile Art), au large de la pointe nord de la Grande Terre, et l'Ile Ouen, au sud-est de Nouméa, tous les 45 jours. La Société SOLENAV, qui dessert l'ensemble des îles Loyauté et l'Ile des Pins, assure 54 % du trafic marchandises et les 2/3 des transports vers Nouméa. Le trafic total n'a porté que sur 43000 t. en 1983, dont 72 % à l'embarquement à Nouméa. Belep et l'île Ouen, abritant des collectivités autochtones réduites, sans activité touristique, comptent pour 1000 t. à peine. Le tonnage importé par habitant est un peu inférieur pour Lifou, un peu supérieur à l'Ile des Pins, à celui des autres îles. Toutes sont peuplées de collectivités mélanésiennes quasi homogènes, ce qui rend la comparaison possible et permet peut-être d'attribuer ces nuances à une autosuffisance plus marquée à Lifou, aux besoins de l'activité touristique dont l'île des Pins, la plus proche de Nouméa, est la seule à avoir toléré un certain développement.

Le trafic passagers, portant sur 10624 personnes la même année (soit moins de 10 % du trafic avion, pour un prix de passage inférieur de moitié) est moins déséquilibré : 58 % des passagers au départ de Nouméa. Il est en progrès depuis 5 ans, alors que celui des marchandises a diminué. Cette évolution divergente paraît bien liée à la conjoncture.

Le trafic interinsulaire et les conditions de la desserte des archipels dépendant de Papeete sont aussi réglementés en Polynésie

Française par le Gouvernement territorial. La desserte des îles habitées en permanence est définie comme un service public. Les textes officiels qui précisent les obligations des armateurs depuis 1977 ont introduit une certaine rationalité dans un domaine caractérisé auparavant par une concurrence anarchique pour le fret de retour. En même temps, l'autorité responsable (ministre local des transports depuis la mise en application du nouveau statut en 1984), s'est efforcé d'encadrer la profession pour concilier la rentabilité des entreprises et la qualité du service.

Comme en Nouvelle-Calédonie, le trafic passagers connaît un certain accroissement, mais il reste dans le rapport 1 à 3 avec le trafic aérien. Ce rapport est peut-être supérieur, car l'enregistrement des passagers et du fret par les manifestes est souvent incomplet. Pour le second, les données sont faussées par l'absence de renseignements précis sur le commerce dit "à l'aventure" auquel se livrent la plupart des armateurs dans les îles qu'ils desservent, soit dans le cadre d'une boutique de bord lors des escales, soit en honorant des commandes de particuliers parfois réglées en coprah en dehors de toute tractation monétaire.

Le tableau F donne une idée des caractéristiques actuelles du trafic passagers du cabotage interinsulaire. Il est dominé par les échanges entre Tahiti et Mooréa qui ont représenté plus de 8 fois le trafic des autres îles en 1983 et connu un accroissement spectaculaire depuis 5 ans. Le fret (enregistré), qui représenterait environ le 1/3 de celui des autres archipels, progresserait peu. Le coût du transport, sur des distances variant

dans le rapport 1 à 100, est modulé par la longueur des trajets. Les produits alimentaires par exemple paient 1200 F CFP (7 US \$) par tonne pour MOOREA (moins de 20 km), mais 10500 F CFP (plus de 60 US \$) pour GAMBIER, à plus de 1500 km de Papeete. Le prix des passages bateau est dans le rapport 1 à 7 avec le coût du transport aérien dans les conditions les plus inconfortables et sur les plus longs trajets.

Le trafic marchandises connu a porté sur plus de 72000 t. à l'embarquement à Papeete et moins de 20000 t. au débarquement en 1983 (Tableau G). Ces chiffres ont été modifiés en sens inverse par les besoins particuliers créés par les cyclones et leurs destructions. Les tonnages de 1982 (65000 et 27000 t.) sont plus conformes au rapport réel. Vers les îles, ce trafic est constitué pour 60 % du tonnage par les hydrocarbures et les matériaux de construction, pour 20 % au moins par les produits alimentaires. Au retour, le coprah intervient pour les 2/3 (sauf en 1983), devant les produits de la pêche. Le déséquilibre du trafic passagers, pour des raisons qu'on imagine, est l'inverse de celui des marchandises. Les navires administratifs, très sollicités en 1983-84, transporteraient jusqu'à l'équivalent de la moitié du tonnage du fret de la flotille privée et le 1/5 au moins de l'effectif de ses passagers vers les îles pour le compte des services publics ou de collectivités variées.

III.4 La desserte aérienne (Wallis et Futuna, Nouvelle-Calédonie)

Si l'avion n'a pas entièrement mis fin au pittoresque des liaisons interinsulaires, il en a considérablement atténué le monopole pour le transport des passagers et s'est entièrement substitué à la voie maritime pour les échanges de personnes avec l'extérieur.

Wallis et Futuna est le seul des trois territoires qui maintienne encore, à cet égard, un courant limité avec Nouméa. Encore celui-ci ne représente-t'il que les 1/10 environ du trafic aérien qui se fait aujourd'hui entièrement avec la Nouvelle-Calédonie après l'interruption d'essais peu concluants de liaisons avec Fiji et Samoa occidental. C'est au cours des années 60 que la régularité de la desserte, sanctionnée par l'intervention de la compagnie UTA, a popularisé l'avion, à la faveur de l'appel de main d'oeuvre du boom minier de Nouvelle-Calédonie, tari à la fin des années 70 : les départs (476 sur 688) dominaient le trafic passagers de Hihifo (Wallis) en 1961. En 1979, départs et arrivées se partageaient également les 6738 passagers, chiffre porté à 7142 en 1983. Dès 1976, la compagnie UTA a utilisé sur cette ligne un moyen courrier B. 737 loué à Air Nauru pour sa liaison hebdomadaire avec Nouméa.

Le trafic intérieur reste limité par le coût élevé du voyage et l'adaptation médiocre de l'appareil utilisé. Il stagne à 2000 passagers par an avec des liaisons tri-hebdomadaires. Le fret est dérisoire. Une augmentation de la fréquence des rotations

diminuerait sans doute l'importance des frais fixes par rapport aux frais en vol. La demande d'une population avide d'échanges, mais à faibles revenus monétaires, répondrait-elle toutefois suffisamment à cette offre pour atténuer le déficit, triplé entre 1975 et 1983 (130000 US \$) enregistré sur cette relation et couvert par une subvention d'Etat ?

Reliée à l'Australie et aux Etats Unis par hydravion à la veille de la seconde guerre mondiale, grâce à son rôle d'escale, la Nouvelle-Calédonie n'est vraiment entrée dans le système des relations aériennes internationales qu'au cours des années 50. C'est au début des années 60 que se sont fixées les grandes lignes des liaisons actuelles avec l'Europe par l'Asie du sud-est et l'Inde d'une part, Tahiti et les Etats-Unis d'autre part, et avec les destinations majeures du Pacifique occidental incluses dans ce système (Australie, Nouvelle-Zélande), ayant avec le Territoire des liens particuliers (Vanuatu, Wallis), ou prospectées plus tard en tant que marchés de la spéculation touristique (Japon). L'effectif des passagers est passé de 11419 en 1959 à 78000 en 1969. Il a connu un fort accroissement au cours de la période suivante (fin de boom, adoption des gros porteurs, activité temporaire de la Compagnie Thai), mais stagne aujourd'hui et a même un peu diminué en 1983 (252114 passagers et plus de 39000 en transit). Le fret a suivi le même mouvement. En baisse de 1000 t. par rapport à 1980, il a totalisé 5367 t. en 1983. Le tableau H récapitule les fréquences et le poids relatif des différentes liaisons, ainsi que leur évolution récente. Sur les grands itinéraires, les modifications de la fréquence ont pu être accompagnées de

changement d'appareils (substitution du B 747 au DC 10). L'Australie et la Nouvelle-Zélande, fournissent 43 % des passagers, loin devant la "route des Indes" (plus de 17 %) et le Vanuatu. On remarquera la stabilité des échanges avec les deux autres territoires, liée notamment à la présence en Nouvelle-Calédonie des minorités qui en sont originaires, et aux relations administratives et commerciales de tous ordres. La compagnie UTA assurerait plus de 45 % de ses recettes sur la destination de Nouméa grâce au transport des personnels effectués pour le compte de l'Etat au tarif Ataf du "cabotage intérieur". Elle transporte à cette date plus de 54 % des passagers et assure plus de la moitié des mouvements commerciaux de l'aéroport de Tontouta, loin devant Qantas, Air New Zealand et les petites compagnies océaniques. Cette situation, aujourd'hui modifiée, pourrait l'être encore plus radicalement par le redéploiement de ses activités dans la région Pacifique.

UTA participe, pour une part limitée du capital, à la Société AirCal possédée pour plus des 3/4 par le gouvernement territorial, qui opère sur le réseau intérieur de la Nouvelle-Calédonie avec les obligations d'un service public. Une subvention permet de compenser le déficit d'exploitation résultant du transport à prix réduit de certaines catégories de passagers (personnes âgées, scolaires) et de l'opération de dessertes conventionnées (Grande-Terre et Belep). La subvention atteignait ces dernières années près de 1/3 du montant du chiffre d'affaires (plus de 600 millions CFP - 3.5 millions US \$ en 1983). Bien que le coût des passages par avion soient en moyenne deux fois celui des traversées par caboteurs, les

passagers aériens dépassaient le double des passagers bateau dès 1959. En 1955 alors que la desserte aérienne n'en était qu'à ses débuts, l'avion transportait déjà près de 6000 personnes. Il en a transporté 138600 en 1983, effectif en accroissement de 30 % en 5 ans, avec 788 t. de frêt et plus de 28 t. de poste. Les Loyauté (plus de 52 %, dont Lifou 28 %), près de 8 % aux liaisons d'île à île, et l'île des Pins (plus de 33 %) assuraient l'essentiel du trafic passagers qui représentait encore 18 % du total en 1979 sur les autres destinations. La fréquence des vols (2 et 4/7) sur les aérodromes de la Grande Terre, dont 3 à l'Ouest et 2 à l'Est demeurent desservis, a beaucoup diminué par rapport à celle des îles où les principales destinations sont toutes assurées de plus d'un vol quotidien, voire (Lifou, Ile des Pins) de deux. Les progrès de la route, alliés à une conjoncture économique et politique défavorable, ont souligné récemment la vulnérabilité de l'aviation locale : chute de l'aviation privée, difficultés des compagnies de taxi aérien, sensibilité de la clientèle locale aux hausses de tarif et de la clientèle touristique à la modification de la capacité d'accueil d'infrastructures rares et peu diversifiées.

III.5 La desserte aérienne (Polynésie Française)

Il est significatif que les premières liaisons commerciales aériennes régulières de la Polynésie Française avec l'extérieur aient eu lieu avec la Nouvelle-Calédonie après la seconde guerre

mondiale, puis avec les escales du Pacifique central et occidental d'une ligne d'hydravions néo-zélandaise. L'organisation progressive d'un réseau Pacifique par la compagnie française TAI, puis la construction de l'aérodrome de Faaa, ont été les étapes déterminantes du désenclavement aérien du Territoire auquel le gouvernement central entend alors assigner un rôle de carrefour, appuyé notamment sur une activité touristique servie par le mythe qui reste attaché à Tahiti. Au cours des années 60, les grandes directions actuelles de la desserte s'établissent, vers l'Ouest avec l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie et au delà l'Asie du sud-est et l'Europe ; vers l'est avec les Etats-Unis et la métropole européenne, mais aussi avec l'Amérique du Sud. Le déséquilibre de la desserte vers l'est s'est avéré permanent. En 1972, sur près de 150000 passagers internationaux passant par Faaa, UTA en a transporté 37000, la compagnie américaine Pan Am deux fois plus vers les Etats-Unis par Samoa et Hawaii. Aujourd'hui, après le retrait de Pan Am en 1979, la compagnie Française assure 50 % d'un trafic porté à 275000 passagers (1983), donc assez sensiblement supérieur au trafic international de la Nouvelle-Calédonie. Mais plus de la moitié de l'ensemble de ce trafic s'opère sur le tronçon Papeete-Los Angeles, et UTA en assure les 2/3, transportant entre ces 2 points les 3/4 de ses passagers passant par Faaa. La rentabilité de cette liaison est assurée par les touristes d'Amérique du Nord et la compagnie a transporté ces dernières années plus de 60 % du total des touristes fréquentant la Polynésie Française. En effet, 30 % seulement des passagers UTA de Faaa ont Paris comme point d'origine ou destination finale, soit 31 % de ceux passant par Los Angeles et 14 % de ceux passant par la route

dite des Indes et la Nouvelle-Calédonie. Depuis le retrait de Pan Am, Qantas et Air New-Zealand (20 % du trafic passagers chacune), sont avec UTA les principaux transporteurs. Ils alimentent aussi à plus de 90 % le trafic de transit (plus de 182000 passagers en 1983). UTA contrôle l'essentiel du reste. C'est dire que la quasi totalité s'effectue entre l'ouest du Pacifique (Sydney, Auckland et très secondairement Nouméa) et l'est (Los Angeles). La liaison régulière, d'intérêt touristique, maintenue par Lan Chile avec Santiago et l'île de Pâques, reste donc d'importance très secondaire, tout comme celles des petites compagnies nationales ou régionales océaniques dont aucune, en dehors de celle qui assure avec Honolulu une liaison hebdomadaire, n'atteint un coefficient de remplissage de 55 %.

Si la centralisation de la desserte extérieure et intérieure, vaut, à la différence de la Nouvelle-Calédonie, un trafic important à l'aéroport international (38648 mouvements, 686000 passagers - dont plus de 40 % pour les liaisons internationales - en 1983, contre 33400 en 1964), on y observe la même précarité conjoncturelle d'une partie des échanges. La sensibilité aux modes, aux événements politiques, voire aux aléas climatiques (diminution de 3.6 % du trafic passagers international en 1983, probablement consécutive aux cyclones), d'aéroports n'appartenant pas à de vastes marchés où les déplacements obéissent à des impératifs économiques, met ces derniers à la merci de changements d'itinéraires dictés par de simples considérations techniques. (11)
Ainsi de la disparition de Qantas à Faaa entre 1976 et 1981.

Cependant, les trois territoires considérés restent à des titres divers par leur position dans le Pacifique des escales intéressantes pour les pays de la bordure. Ils utilisent Faaa et secondairement Tontouta pour améliorer à un coût marginal le coefficient de remplissage des avions de leurs compagnies en exploitant des mythes auxquels le dynamisme et la qualité du produit touristique ne répondent pas toujours parfaitement.

Sensiblement plus important en volume que celui de la Nouvelle-Calédonie, même mis à part le courant d'échanges très particulier du type navette entre Tahiti et Mooréa, le trafic aérien intérieur de la Polynésie présente une répartition qui tient à la fois à l'éloignement relatif des îles desservies et à leurs activités. Le Tableau J en donne une récapitulation. Plus de la moitié du trafic se fait avec Moorea en 1983, et sur 29200 vols, près de 80 % sont le fait d'Air Tahiti, compagnie privée locale, spécialisée dans cette desserte et le transport touristique à la demande. La compagnie transporte 70 % des passagers sur cette liaison, qui représente 95 % de son activité. Elle l'assurera seule désormais, en subissant la concurrence de plus en plus vive des ferries après le retrait d'Air Polynesie. Cette seconde compagnie, filiale d'UTA avec participation du gouvernement local, assure pour l'essentiel la desserte de la plupart des îles dans les conditions d'un service public, avec un matériel différent (Fokker 27 et Twin Otter). Le nombre de passagers transportés est d'environ 200000 pour près de 7300 vols (1983). Les Îles sous le Vent, les plus proches de Tahiti, qui groupent près de 44 % de la population des archipels hors de l'ensemble Tahiti-Mooréa, assurent les 3/4 de ce

trafic grâce à leur activité touristique et à leur position. L'essentiel du reste du trafic s'opère avec les Tuamotu-Gambier, où existe aussi une certaine activité touristique, mais où l'effet de proximité joue également pour une partie de l'archipel avec lequel existaient 20 liaisons commerciales en 1983.

Cet effet s'estompe pour les Marquises et les Australes (respectivement 4 et 2 liaisons commerciales) pour un ensemble de population équivalent. Le tableau K permet de prendre la mesure du rôle relatif de l'éloignement par rapport à Faaa, de la population desservie et de l'activité touristique des principaux pôles de la desserte intérieure, notamment des 5 premiers. On peut considérer comme sous-évaluée l'estimation récente selon laquelle 30 % environ du trafic aérien intérieur serait imputable au tourisme.

III.6 Le trafic postal et téléphonique

Rôle accru à l'intérieur et vers l'extérieur des télécommunications, à la faveur de la modernisation de l'équipement, prépondérance de plus en plus marquée de la poste aérienne, déséquilibre des échanges en faveur de la métropole par rapport au reste du monde et à la région caractérisent enfin le dernier aspect de l'activité de relations analysé à propos des territoires français du Pacifique. Le caractère unilatéral et réduit les échanges de Wallis et Futuna a conduit à limiter

l'analyse à la situation des deux autres territoires.

Le dispositif géographique particulier de la Nouvelle-Calédonie et la répartition de sa population expliquent que 91 % du courrier y soit acheminé localement par voie terrestre. L'accroissement des échanges postaux est rapide. Vers les îles, où l'acheminement du courrier est exclusivement aérien, l'augmentation en poids a dépassé 35 % dans les 5 dernières années, à facilités équivalentes. En nombre total d'objets, l'accroissement a été proche de 70 % dans le même temps, pour l'ensemble du courrier du territoire, dont plus de 98 % arrive par voie aérienne. La poste maritime ne se maintient que pour les échanges régionaux. Pour le courrier aérien. Le rapport des départs aux arrivées est de 1 à 2.5, plus de 80 % du courrier a la France et les territoires français (DOM-TOM) comme point de départ ou de destination. Les colis au départ sont surtout expédiés par voie aérienne. Les arrivées des colis par voie maritime sont numériquement beaucoup plus importantes et les 3/4 au moins viennent de France, soulignant l'importance des relations commerciales (ventes par correspondance), familiales, culturelles, et la dépendance technique (pièces détachées, échantillons, etc.) vis à vis de la métropole.

Dans le domaine des télécommunications extérieures, en réponse à la répartition des équipements, on retrouve la prépondérance des relations avec la France. Elles sont supérieures, en temps taxé, à l'ensemble des autres destinations, près de 4 fois celles avec l'Australie, plus de 4 fois celles avec la Polynésie Française. Il

est intéressant de noter, en fonction de la position et de la nature des liens, l'importance relative des relations avec l'Australie, le Vanuatu (moins de 8 % seulement toutefois du temps de communication avec la France) et la faiblesse de celles existant avec d'autres grands pays voisins comme la Nouvelle-Zélande, de peu supérieures à celles enregistrées la même année (1983) avec Wallis. Le trafic du telex, automatique et permanent avec la France depuis 1974, et aujourd'hui avec la Polynésie et la plupart des pays voisins, reproduit ces tendances. Ce service comptait 163 abonnés en 1983 contre moins de 100 en 1977. Le déséquilibre existant dans le domaine des télécommunications extérieures entre les liaisons avec la métropole et le reste des liaisons internationales se retrouve, à l'intérieur, entre le milieu urbain de Nouméa et de sa périphérie et le reste du territoire, comme le laissait présager la répartition des équipements. La somme des communications échangées à Nouméa et depuis la ville est 100 fois plus élevée que celle des communications urbaines et interurbaines taxées dans le reste de l'archipel.

En Polynésie, le système postal, centré sur Tahiti pour d'évidentes raisons, se caractérise aujourd'hui par la prépondérance d'un trafic aérien en croissance rapide (8 - 10 % par an) et celle, marquée, des échanges avec la France (85 % des arrivées, 70 % des départs pour le courrier, 73 et 37 % pour les colis). Il est intéressant de relever que les Etats-Unis (en fonction notamment des relations avec Hawaii) occupent dans ces échanges la place intermédiaire de l'Australie dans les échanges de la Nouvelle-Calédonie. Le courant postal avec ce territoire le

place en troisième position et il a pour destination 20 % des colis postaux partis de Tahiti, indice de la pérennité des liens avec la minorité polynésienne qui y vit. Le trafic maritime, (inférieur de plus de moitié aux arrivées, de plus des 3/4 aux départs par rapport au trafic aérien pour les colis), et très fortement déséquilibré en faveur des arrivées (1 à 20 et plus, suivant les catégories) est, lui aussi, dominé par les échanges avec la France.

Quant au trafic intérieur (moins de 2 % du trafic extérieur des mêmes catégories d'objets), il souligne a contrario, s'il en était besoin, l'étroite dépendance de l'extérieur en même temps que la forte polarisation de la population sur l'île de Tahiti et dans le grand Papeete.

Les progrès rapides et constants des échanges avec l'extérieur au plan des télécommunications (le trafic, exprimé en impulsions, a progressé de 265 % depuis 1979, de 95 % par voie manuelle en minutes taxées), ont surtout porté sur les relations avec la France, auxquelles sont affectées plus de la moitié des circuits disponibles du trafic international. De fait, en 1983, les communications avec la France ont porté sur près des 2/3 du temps taxé, contre 10.6 % avec la Nouvelle-Calédonie, 26.5 % avec les autres destinations. Les progrès du téléphone et du Telex (accroissement de 70 % du trafic international pour ce dernier) ont eu pour contrepartie la chute de l'utilisation du télégraphe pour les relations avec l'extérieur. La stabilité relative du trafic télégraphique intérieur illustre en revanche les inégalités qui subsistent dans la mise à disposition de moyens de communications

modernes et fiables pour toutes les communautés des divers archipels. Toutefois, les progrès de l'utilisation du téléphone à l'intérieur du territoire ont été considérables, notamment du fait de l'automatisation : près de 82 % d'augmentation des impulsions taxées en 1983 par rapport à 1979. Comme en Nouvelle-Calédonie, la part de la capitale, celle de Tahiti, malgré l'interconnexion du réseau des îles sous le Vent, restent bien entendu prépondérantes.

IV - ATTENUER LES DESEQUILIBRES ?

Au terme de l'examen de la situation actuelle en matière d'équipements et des conditions de la desserte de ces Territoires, il convient de revenir sur les insuffisances et les problèmes particuliers à chacun d'entre eux en évoquant les possibilités d'amélioration et les efforts entrepris.

IV.1 Wallis et Futuna

La situation de Wallis et Futuna est apparue la plus médiocre, tant au plan des infrastructures existantes que des liaisons extérieures et intérieures. Avec moins de 10 % de sa population vivant dans des conditions proches de l'urbanisation, une économie ne reposant que sur les transferts, les salaires de la fonction publique et une agriculture de subsistance active, le territoire n'offre guère un terrain favorable à l'accroissement des échanges et de la vie de relations. Le tourisme est au surplus inexistant. Or, à l'intérieur, la mauvaise desserte de l'île de Futuna,

longtemps négligée, reproduit les disparités relevées dans les autres territoires. Les transports en commun, embryonnaires, y sont concurrencés par le système des véhicules privés collectifs. Aucun progrès décisif du système routier n'est prévu, si ce n'est le bouclage de la route côtière de ceinture, sur quelques centaines de mètres, il est vrai extrêmement difficiles à franchir, en cours d'achèvement en mai 1984. Aucune route d'accès vers l'intérieur de l'île n'est actuellement envisagée. L'espacement de la liaison maritime interinsulaire, dont la fréquence est la même que la liaison extérieure, ne compense pas la médiocrité de la desserte aérienne depuis Wallis (coût élevé, faible capacité et rotations insuffisantes pour garantir la rentabilité de l'appareil). Comme Futuna est desservi avant Wallis depuis Nouméa avant de l'être à nouveau au retour, les voyageurs Futuniens allant à Mata Utu et qui ne peuvent recourir à l'avion ont le choix entre les quelques jours de l'escale et l'intervalle d'un mois entre deux rotations. Dans le sens contraire, la possibilité se résume à l'obligation d'un séjour de quatre semaines au moins. Il arrive de plus, on l'a vu, que la capacité du navire soit inadaptée aux besoins du transport des passagers d'une île à l'autre. Ces carences ne sont pas rachetées, tant s'en faut, par le système des télécommunications que l'établissement de liaisons FM troposphériques, prévu au cours des prochaines années, devrait toutefois améliorer de manière décisive. Il s'agit là d'une priorité plus urgente que la télévision dont l'installation prochaine envisagée risque de profiter d'abord à Wallis, comme c'est encore aujourd'hui le cas pour la Radio. Sans doute le radio-téléphone de certains services officiels (Météorologie, Gendarmerie) constitue t'il une garantie de

sécurité. Mais dans cette situation classique de couple insulaire où l'une des îles souffre du déséquilibre des relations et des équipements, avec une population équivalente à la moitié de celle de Wallis, Futuna reçoit moins du quart des importations de l'archipel. Cet indice d'une moindre diversification de l'appareil commercial et administratif, en même temps que de revenus plus limités, n'est pas justifié par l'existence à Wallis de courants de consommation extérieurs puisque toutes les relations se font avec Nouméa, à l'exception de rares échanges avec Suva, quatre fois plus proche, et alors qu'aucune relation n'existe avec Samoa occidental, cinq fois plus proche. Le rôle d'escale aérienne, rendu possible par la position et un bon équipement de base, entre Nouméa et Papeete, Nadi (Fiji) et Apia (Samoa occidental), Nuku Alofa (Tonga) et Nauru, a pu être envisagé, mais les essais (1975-1980) n'ont guère été concluants, faute peut-être d'une infrastructure hôtelière. Il n'est d'ailleurs pas certain, au moment où, sur la desserte avec Nouméa assurée jusque là par UTA, la compagnie est relayée par une compagnie contrôlée par des intérêts néo-calédoniens, que ces échanges soient vus d'un bon oeil alors que le coefficient de remplissage de l'avion hebdomadaire est de 50 % seulement. Dans le même temps, le projet d'extension de la piste de Hihifo pour recevoir les DC 10, et de nouvelle aérogare, prélude t'il à une desserte aérienne régulière des 3 territoires par une compagnie régionale relayant UTA dans le Pacifique ? L'ouverture au monde de Wallis et Futuna, aujourd'hui desservies par deux compagnies très vulnérables, pourrait s'en trouver enfin élargie.

IV.2 La Nouvelle-Calédonie

En Nouvelle-Calédonie, le niveau général des infrastructures de transports et de communications, ainsi que de la desserte intérieure et extérieure est apparu beaucoup plus diversifié. L'économie reste très largement tributaire de l'extérieur car la mine et la métallurgie ont empêché le développement d'un secteur agro-pastoral suffisant, même pour la satisfaction des besoins locaux (3 % du PIB sans l'agriculture mélanésienne de subsistance). Depuis le début de la crise du nickel, le niveau de vie moyen, élevé par rapport au reste du Pacifique insulaire, n'a été maintenu que par l'accroissement des transferts de la France (221 000 F CFP par habitant - 1280 US \$ en 1982, hausse moyenne 18 % par an). Dans ce contexte, qu'il faut compléter par la lenteur des progrès d'une spéculation touristique récente et fragile (90000 touristes en 1983, dont plus du tiers d'Australie et Nouvelle-Zélande, près du quart du Japon), ni l'accroissement des liaisons intérieures et une récente amélioration sensible des infrastructures, ni le renforcement d'une décentralisation administrative timide n'ont suffi à susciter un centre équilibrant la concentration urbaine de Nouméa et de sa périphérie. Celle-ci a centralisé abusivement le système des communications, entretenu la pérennisation d'un réseau unidirectionnel peu hiérarchisé à l'intérieur du reste de la Grande Terre qu'il est aisé de couper de la ville, a fortiori les îles qui en dépendent étroitement. En 1983, plus de 45 % de la population recensée ne résidant pas dans sa commune de naissance était originaire des communes insulaires du pourtour de la Grande Terre et vivait pour l'essentiel dans le foyer urbain de la capitale. L'effet d'entraînement créé dès l'origine de la colonisation par la polarisation des flux sur la capitale administrative et bientôt,

par le port, sur la capitale économique, a empêché, -peut être aussi dans le cadre d'une politique concertée-, la mise en relation systématique de régions proches et pouvant devenir complémentaires (côte est de la Grande Terre et Iles Loyauté par exemple). La bipolarité de l'espace rural de la grande île, opposant un ouest blanc à un est noir, s'en est trouvée accentuée, notamment par la rareté des transversales et leur médiocrité prolongée, empêchant l'émergence d'un centre fonctionnel secondaire. On a enfin relevé le caractère souvent néfaste de la superposition des compétences territoriales et d'Etat, confirmée récemment par l'implication accrue du second alors même que l'autorité territoriale se voyait dotée d'une autonomie croissante. Le statut de 1984 devait placer communes (32) et subdivisions (4) sous la seule autorité du Gouvernement Territorial, mais cette simplification était rachetée par l'instauration hâtive d'un autre découpage permettant théoriquement aux prérogatives coutumières mélanésiennes de s'exercer, et qui devait se superposer aux autres. L'application de ce système est aujourd'hui remise en question par le tour aigu pris récemment par la revendication d'indépendance des autochtones, de même d'ailleurs que les actions envisagées par le plan triennal 1984-1986 au profit du rééquilibrage du territoire. Celles-ci concernaient la création d'un second pôle urbain et industriel d'une vingtaine de milliers d'habitants dans la moitié nord de la Grande Terre ou le renforcement de plusieurs des centres existants de l'est et de l'ouest jusqu'à 5000 habitants. L'amélioration des transversales, l'établissement de nouvelles liaisons régionales n'ayant pas Nouméa comme point de passage obligé, la décentralisation des services, le désenclavement des collectivités

isolées (principalement mélanésiennes) par la route et le téléphone, en même temps que la modernisation d'itinéraires intérieurs en considération des besoins locaux, de préférence à la construction d'ouvrages d'art coûteux et sous-utilisés, et la création de lieux et d'occasions d'échanges, étaient envisagés pour dévier et répartir au profit de la vie de l'intérieur du pays le flux monopolisé par Nouméa. On sait que ce problème d'organisation de l'espace n'est aujourd'hui que la partie la plus visible d'une réalité sociale que traduit la répartition des moyens individuels (Tableau B). Des efforts ont été faits : subvention de certains itinéraires de transport terrestre, des transports maritimes et aériens intérieurs, multiplication des circuits de poste mobile, fort accroissement récent de l'équipement téléphonique pour répondre notamment à la demande des îles (demandes d'abonnements en hausse de 40 % au cours des trois dernières années). La desserte interinsulaire peut encore être améliorée si l'on considère l'importance que conserve (et reprend peut-être) le bateau dans la vie des îles, et celle qu'a pris l'avion. Les progrès peuvent porter sur la redéfinition des rotations, les liaisons inter-îles, la desserte de points encore mal intégrés (île de Tiga, points côtiers de la Grande Terre). Enfin l'adaptation des unités devrait permettre à la fois une desserte plus souple des îles les plus proches (Iles du nord, île Ouen) et l'extension régionale du cabotage (Vanuatu). S'agissant des transports aériens intérieurs, le réseau existant d'aérodromes ne nécessite que des travaux d'entretien et d'aménagement, en vue notamment de l'adoption de nouveaux appareils de capacité moyenne. Les hésitations qui persistent à cet égard paraissent révélatrices des difficultés de

la compagnie locale dont le service subventionné n'est assuré que grâce à l'intervention de l'Etat dans les dépenses alors que le Gouvernement local doit recourir à l'emprunt pour faire face à ses obligations. Les liaisons locales hors-Nouméa, l'amélioration de l'articulation avec le trafic touristique international (qui est conditionnée par les progrès de celui-ci, et d'abord par l'acceptation, par les populations locales de cette industrie controversée) pourraient aussi être des directions de progrès.

Les liaisons aériennes avec l'extérieur posent pour la Nouvelle-Calédonie, comme d'ailleurs pour les deux autres territoires, le problème de la politique des grandes compagnies aériennes internationales. Aucune obligation de principe ne contraint UTA, compagnie privée, à assurer la desserte régulière des territoires français du Pacifique sud, même si l'on considère son monopole du transport des personnels de la fonction publique ou la nécessité politique moins monnayable en apparence de "montrer le pavillon". Le retrait récent de la compagnie du Vanuatu et de Wallis et Futuna après l'abandon des hôtels de sa chaîne dans le Pacifique occidental a coïncidé avec la création de la compagnie Air Calédonie International. Le relais a été pris sur ces destinations, d'abord en louant des avions d'Air Nauru qui avaient remplacé les appareils à hélice (Fokker F. 27) d'UTA dans les mêmes conditions dès avant le retrait de cette compagnie, puis en exploitant des sièges sur des appareils Qantas et en prospectant ainsi de nouvelles destinations régionales (Melbourne). Air Calédonie International, apparue en 1983, est possédée à 30 % par le Gouvernement du territoire de Nouvelle-Calédonie. Des intérêts

privés locaux (Société d'acconage, armement et agence maritime) et bancaires français (PARIBAS) complètent cette participation. Après une année de fonctionnement déficitaire, Air Nauru a repris son B. 737 et la compagnie a dû louer un moyen courrier ancien (Caravelle) à une compagnie régionale française pour assurer ses liaisons. L'apparition d'une telle compagnie, les projets de remodelage de l'aérodrome de Wallis, les bruits de création d'une compagnie analogue en Polynésie Française (Pacific-Magazine Sept-Oct. 1984) annoncent-ils, avec le retrait progressif d'UTA, la volonté de cette compagnie de limiter à terme sa desserte aux bordures les plus rentables du Pacifique ? Elle laisserait des compagnies océaniques, voire une compagnie régionale des territoires français (où elle interviendrait aux côtés des gouvernements locaux) rentabiliser ses DC 10 vieillissants, les liaisons régionales plus courtes étant assurées avec un moyen courrier d'occasion depuis Nouméa et Papeete. Ainsi la situation des territoires français évoluerait-elle du point de vue des liaisons aériennes internationales vers celle qui, dans la logique des dominations en chaîne, caractérise dans le reste du Pacifique les relations entre les petites compagnies nationales opérant difficilement dans la région, et les grandes compagnies internationales des pays du pourtour ou des anciennes métropoles, auxquelles elles restent économiquement et techniquement inféodées.⁽¹²⁾

IV.3 La Polynésie Française

Plus encore que pour les deux autres territoires, la distance, même si elle a cessé d'être une véritable barrière matérielle, reste pour l'économie de la Polynésie française, dominée par les activités de service et presque complètement dépendante de l'extérieur, une contrainte économique majeure. Plus de la moitié⁽¹³⁾ des importations du territoire en tonnage et en valeur font 18 000 km avant d'atteindre le port de Papeete. Tahiti reste le point de transit obligatoire de la quasi totalité des passagers et des marchandises. Il s'ensuit à l'intérieur un surcroît de pénalisation parfois considérable. Alors que le système du fret des navires de l'Entente, par exemple, ne fait pas entrer la distance en ligne de compte pour l'ensemble des destinations du Pacifique, le coût du transport du ciment d'Europe à Papeete est doublé par le cabotage qui l'achemine de là à Gambier (1500 km). Le surcoût du transport résultant de l'éclatement archipélagique de la Polynésie par rapport à une situation de destination unique est considérable. Outre les coûts directement liés à la distance interviennent ceux qui découlent de l'étroitesse des flux d'une économie peu diversifiée et d'une population réduite. Ces facteurs limitent les fréquences et accroissent les délais des dessertes. Ils créent un cercle vicieux qui entretient le handicap lorsqu'il ne l'aggrave pas, freine l'exploitation des opportunités locales (productions périssables de la pêche et de l'horticulture par exemple). On retrouve dans ce cas la dépendance des marchés étroits vis à vis de facteurs externes impossibles à maîtriser (fret, énergie, cours des monnaies ...) qui s'ajoutent aux contraintes objectives de la distance, même si celles-ci s'expriment aujourd'hui en termes moins insurmontables que celui de la durée des anciens voyages. Les

mesures prises pour atténuer ces désavantages au plan des transports visent d'abord à favoriser le maintien et le développement des activités humaines dans des archipels vampirisés par l'île de Tahiti. Les subventions au transport des produits de première nécessité et des passagers, à l'acheminement des productions des archipels, ainsi que la réglementation des prix qui y sont pratiqués et les aides de tous ordres au tourisme, à la pêche, à la cocoteraie, sont assimilables à cet égard à une transfusion. En 1983, 60 % des recettes de l'armement local provenaient des interventions publiques. La réglementation des conditions de desserte, l'amélioration et l'adaptation des équipements en fonction d'un plan de décentralisation cohérent, procèdent en revanche d'une rééducation, dont on peut seulement se demander si elle ne vient pas trop tard. De la politique conduite depuis 1977 en faveur des archipels et dont relèvent l'encadrement des armateurs, la rénovation de la flotille, l'amélioration des conditions de la desserte, on retiendra surtout l'effort significatif consenti au plan de la navigation interinsulaire en faveur d'un schéma portuaire mieux hiérarchisé. L'établissement d'un port principal dans chaque archipel, à partir duquel des unités plus petites opéreront une desserte régionale, implique une certaine normalisation des ouvrages.

Les ouvrages principaux devraient comporter des quais à moins 5 m., une rampe pour LCT, une darse à bonitiers et des installations pour le carénage des petites unités, des installations adéquates de stockage. Les ouvrages secondaires seront dotés de quais accessibles à de plus petites unités (tirant

d'eau inférieur à 3 m), d'une rampe LCT, d'une darse et de moyens annexes moins diversifiés. Une cale de halage de moins de 100 t. aux Marquises (Nuku Hiva) et aux Iles Sous Le Vent (Raïatea) compléteront cet équipement. Enfin chaque archipel doit être doté d'un ou de plusieurs dépôts régionaux d'hydrocarbures suivant les besoins et les conditions locales de la desserte, et qui seront alimentés par un petit pétrolier opérant pour le compte des autorités territoriales. La hiérarchisation en cours des installations portuaires est récapitulée par le Tableau L. Le coût des travaux pour la période 1981 - 1985 devait atteindre 16 millions de US \$. Cet effort, compromis par les cyclones de 1982-83 dont les dégâts aux infrastructures portuaires ont été particulièrement graves aux Tuamotu, se poursuit.

Mais l'ensemble de la desserte maritime de la Polynésie Française, intérieure comme extérieure, demeure hypothéquée par le déséquilibre des échanges et l'insuffisance du fret de retour. A peine atténué dans le cas des relations de la Nouvelle-Calédonie avec l'extérieur, ce handicap est commun aux trois territoires et accentué par le niveau général élevé de la consommation. Les efforts entrepris pour sauvegarder et accroître les productions traditionnelles des archipels polynésiens (coprah), en créer de nouvelles (pêche), étoffer le flux touristique, appellent l'augmentation du nombre et de la régularité des rotations. C'est à quoi tend le renforcement récent (1983) de la réglementation de 1977. Il s'agit de rendre le bateau complémentaire de l'avion dans l'animation d'une organisation régionale véritable et non complice

avec lui de l'exploitation des archipels depuis Tahiti, moyen de l'hémorragie irréversible de leur potentiel humain déjà considérablement affaibli. La vulgarisation des transports aériens a sans doute contribué effectivement, toutes choses égales d'ailleurs, à la fixation de la population des archipels en dépit de la centralisation excessive du réseau intérieur. Plus de la moitié du trafic se fait, on l'a vu, sur moins de 20 km, dans le cadre d'une desserte assimilable à une navette suburbaine. En dehors de ce cas particulier, il est plus significatif de relever que 70 % du reste des échanges aériens intérieurs ont lieu entre Tahiti et les Iles sous le Vent, sur moins de 300 km, avec un groupe où vit moins de 45 % de la population des archipels hors de l'ensemble Tahiti-Mooréa. Il l'est tout autant d'observer que la série catastrophique des cyclones de 1983, au cours de laquelle des villages entiers des Tuamotu ont été rasés, n'a provoqué que quelques déplacements temporaires de personnes vers Tahiti. Le bilan, miraculeusement limité, des pertes humaines et l'organisation rapide et dans l'ensemble efficace des secours et de la reconstruction n'auraient pas suffi à retenir des populations aussi éprouvées sans la garantie de liaisons rapides fiables avec Papeete. Il reste que, en dépit d'une réorganisation de la desserte intérieure qui s'opère, à la faveur de la crise, au profit du bateau sur les axes les plus rentables de l'archipel de la Société, le système aérien de la Polynésie Française doit supporter des contraintes techniques et économiques sérieuses. La multiplicité des pistes et des distances souvent importantes pour un trafic faible rendent problématique l'atténuation de la part relative des frais fixes par rapport aux frais en vol. Les tarifs se ressentent

des coûts de gestion, proportionnellement élevés si on les compare à ceux de pays qui ne sont pas intégrés au système économique d'un pays industrialisé.

Plus encore peut-être que dans le cas de la desserte intérieure, la desserte extérieure de la Polynésie tout comme celle de la Nouvelle-Calédonie, à la nuance près de la proximité relative des grands états de la bordure occidentale du Pacifique et de Fiji, apparaît fragile. Elle repose sur des liens politiques susceptibles d'une évolution radicale, que ne suffisent pas à conforter les justifications économiques inconstantes du tourisme. Les revenus de cette activité, pour être devenus les premiers, ne représentent en valeur relative qu'une petite fraction des transferts de la Métropole. Or la Polynésie reste pour les transporteurs aériens un marché excentré et limité, n'autorisant que des résultats très en deça du seuil de rentabilité que seule la compagnie UTA atteindrait sur le tronçon Papeete-Los Angeles. Quant au produit touristique local, il apparaît à la fois vulnérable et assez peu dynamique, malgré une meilleure intégration qu'en Nouvelle-Calédonie.

En dépit d'une articulation imparfaite et inégale des liaisons internationales avec les transports intérieurs, le tourisme est pris en compte par les projets de restructuration et d'amélioration qui concernent ces derniers, y compris le système des transports en commun terrestres. Celui-ci est aujourd'hui gravement menacé à Tahiti par la croissance urbaine. Sa survie pose le double problème social des petites entreprises qui le composent et de ses usagers. Elle paraît passer par une refonte radicale du réseau et la

décentralisation de la desserte.

Le même besoin de décentralisation s'impose dans le domaine des télécommunications. Les progrès spectaculaires des échanges qui ont répondu à leur vulgarisation ont surtout servi Papeete et les relations avec le monde extérieur. Une des préoccupations actuelles est la constitution de réseaux locaux, mieux adaptés aux besoins des usagers et garantissant une sécurité accrue aux groupes isolés des archipels. A cet égard, les Tuamotu-Gambier apparaissent prioritaires.

CONCLUSION

Les trois territoires Français du Pacifique Sud, reliés à l'extérieur en fonction de la nécessité politique qui en a fait jusqu'ici les dépendances d'une métropole européenne, bénéficient (à des degrés divers) d'un système de transports et de télécommunications que ni leurs activités domestiques, ni les résultats de leur économie, ne paraissent justifier entièrement.

Ils partagent avec de nombreux pays d'archipels du Pacifique les handicaps de l'émiettement insulaire d'une population réduite, nuancés par des particularités géographiques à l'origine de situations très différentes.

La langue française, la tutelle politique et les intérêts économiques qui y sont représentés polarisent fortement leurs relations avec l'extérieur. Des mouvements unilatéraux récents d'Océaniens ont créés entre eux des liens supplémentaires sinon une unité, et contribuent au renforcement des flux qui les unissent.

Dans les deux principaux de ces territoires, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie Française, des cités capitales hypertrophiées monopolisent les fonctions d'échanges et les équipements au détriment du reste de l'espace géographique et humain. En l'absence d'une causalité économique de nature à modifier cette situation acquise, tout rééquilibrage ne peut être que de nature volontariste. Il implique notamment la réorganisation du système des transports et des communications au bénéfice du développement de pôles intermédiaires.

REFERENCES

- (1) Atlas de la Nouvelle-Calédonie et Dépendances.
ORSTOM 1981. 53 planches et textes. PARIS.
- (2) CHAMPAUD J. : Les Trucks de Tahiti
ORSTOM. Notes et documents de Géographie 1981/21. 57 p.
PAPEETE
- (3) DELEPLANCQUE H. : La desserte maritime interinsulaire en
Polynésie Française
1982. 40 p. Service de l'Equipement. Arrondissement Maritime.
PAPEETE.
- (4) Port autonome de Nouméa. Ports et rades de Nouvelle-Calédonie
1982. 116 p. Nouméa. IEM.
- (5) MEUNIER G. : Les liaisons aériennes dans le Pacifique Sud et
l'aérodrome de TAHITI-FAAA
Journal de la Société des Océanistes. N° 15 - 12, 1959. pp.
210-225. PARIS.
- (6) AN. : L'aérodrome dans l'atoll - La construction des Pistes.
MANUREVA, bulletin DAC de Polynésie Française n° 25/4 - 1982.
pp. 4-18
- (7) Directions de l'Aviation Civile en Nouvelle-Calédonie et en
Polynésie Française. Rapport annuel.

- (8) AN. : Les concessions aéroportuaires en Polynésie Française
MANUREVA, Bulletin DAC de Polynésie Française n° 29/1 - 1984.
pp.5-31
- (9) Offices des Postes et Télécommunications de
Nouvelle-Calédonie et Polynésie Française : Rapport annuel.
- (10) AN. : "Via Los Angeles".
MANUREVA, Bulletin DAC de Polynésie Française n° 27/2 - 1983.
pp. 5-13.
- (11) AN. : La desserte aérienne de la Polynésie Française
MANUREVA, Bulletin de la Direction de l'Aviation Civile de
Polynésie Française. n° 24/3. 1982. pp. 4-15.
- (12) TAYLOR M.J. - KISSLING C.C. : Dualisme et segmentation
économique dans le système des compagnies aériennes internationales
du Pacifique.
L'Espace Géographique n° 3, 1983 pp. 173-184. DOIN, PARIS.
- (13) BLANCHARD P. : Vers une politique d'aménagement du territoire
réaliste et ambitieuse pour la Polynésie Française.
3 volumes, 47, 156 et 63 p. 1983 - PAPEETE.

Outre les ouvrages, articles et rapports ci-dessus, la
documentation des services publics suivants des territoires a été
utilisée : Travaux Publics, Equipement, Capitaineries et Direction

des Ports autonomes, Affaires Maritimes, Affaires Economiques,
Direction du Plan, Services des Statistiques, ainsi que les
renseignements fournis par les agences et les compagnies.

(Distances en Km)

	Europe (France)	Et. Unis (San Fco)	Australie (Sydney)	N. Zél. (Auckland)	Japon (Yokohama)	P.F.	N.C.	W.F.
PF	17000	6000	6100	4100	9000		4700	2700
NC	20000	10000	2000	1900	7000	4700	-	2000
WF	20000	7000	4700	2800	7200	2700	2000	

Tableau : Les distances entre les territoires français du Pacifique sud
- A - et les principales destinations extérieures de leurs échanges

P.F. : Polynésie Française

N.C. : Nouvelle-Calédonie

W.F. : Wallis et Futuna

	Automobile	2 Roues moteur	Bateau	Téléphone	Téléviseur	Radio	proportion des ménages de chaque subdivision Territoriale
Moyenne Polynésie	59.5	20.2	15	36.3	73.5	70.5	
TAHITI	71	18.5	6.6	45.5	85.1	70.4	72.8
MOOREA	48.7	33.3	29	21.7	51.8	85.2	4.3
ISLV	32	33	44.7	12.1	57.8	72.7	10.6
TTU-GAM	13	18.2	40.8	0.8	17.7	71.8	5.6
MARQ.	21.5	13.4	30.7	16	36.5	59	3.5
AUSTRALES	24.4	23	37	11.3	28.7	57.8	3.2

100

Moyenne Nouvelle- Calédonie	62.3	6.5	9.9	28	69.5	65.9	
NOUMEA	73.6	9.9	8.2	39.5	87.2	64.8	47.5
SUD	69	5.4	13	28.1	74	66.6	24.4
OUEST	53.8	3	17.5	12.6	51.8	64.8	10.6
EST	30	1	8.8	9.2	32.4	66.4	9.3
ILES	24.6	1.6	1.9	3	18.6	69.5	8.2

100

Tableau : Proportion des ménages équipés de moyens de transport
et de communication en Polynésie Française et
- B - Nouvelle-Calédonie dans les différentes subdivisions
(Recensement de 1983) - (En %).

I.S.L.V. : Iles Sous Le Vent
TTU-GAM : Tuamotu-Gambier
Marq. : Marquises

	Nouméa et sa région	Est Grande Terre	Ouest Grande Terre	Iles	Total
Colporteurs	14	4	20	2	40
(dont fruits et légumes)	(8)	(2)	(18)	(1)	(29)
(dont produits de la pêche)	(5)	(2)			(7)
Roulage mines	8	29	13		50
Autres transports routiers	37	15	9		61
Transports en commun voyageurs	41	5	5	4	55
Taxis	49	42	21	1	113
Total	149	95	68	7	319

(Source : RIDET - Service des statistiques)

Tableau : Transporteurs routiers figurant au répertoire d'identification des entreprises de Nouvelle-Calédonie.
- C -

(Toutes les entreprises ne sont pas encore enregistrées. Elles sont localisées par les adresses des chefs d'entreprises. Certaines disparités sont possibles entre les données de ce tableau et les ordres de grandeur indiqués par ailleurs).

	Polynésie Française								Nouvelle-Calédonie			Wallis-Futuna
	I.V.	I.S.L.V.	TU - O	TU - C	TU - E	Gambier	Marquises	Australes	GT - Ouest	GT - Est	Iles	
Quais gros navires				HAO		MORUROA						
Quais navires moyens		BORA-BORA RAIATEA							NEPOUI	THIO KOUAOUA PORO UGUE		
Quais "Goëlettes" (300-1000 t PL)		HUAHINE	APATAKI				NUKU-HIVA	TUBUAI				UVEA
Quais Caboteurs (100-200 t PL)	MOOREA	MAUPITI TAHAA	TIKEHAU RANGIROA	MANIHI TAKAROA FAKARAVA TAENGA		MANGAREVA	UA POU HIVA OA	RAIVAVAE	PAAGOUMENE	TOUHO	BELEP OUVEA LIFOU I. PINS MARE	
Wharfs sur platier et classiques			KAUKURA	FANTAGAU HIKUERU NAPUKA NIHIRU PUKA PUKA TAKAPOTO TAUERE	AKIAKI NUKUTA- VAKE		UA HUKA TAHUATA FATU HIVA					FUTUNA
Havres ou Quai à Baleinières	MAIAO		ARUTUA MAKATEA MATAIVA	AHE, ANAA AMANU ARATIKA FAKAHINA HERE HERE TUE KAUEHI MAKEMO MAROKAU MARUTEA/N RAROIA	PUKARUA REAO TATAKOTO VAHITAHU	FANGATAU- FA TUREIA VAIRAATEA		RAPA RURUTU				
Passe sans ouvrage				RARAKA TAHANEA TOAU								
Mouillage rade									PAAGOUMENE KAREMBE TEOUDIE POYA BOURAIL N'GO	MONEO KOUAOUA NAKETY N'GOYE QUINNE		

Tableau : Les équipements portuaires des Territoires français du Pacifique Sud.
- D - (Source : Equipement-Affaires Maritimes-Capitaineries)

	Europe Afrique	Amér. N.	N. Zel.	Aust.	Japon	H - Kong Singapour	Divers Amér.	Divers Asie	Reste Océanie
Poids	38.6	32	9.36	4.42	0.82	13.9	0.28	0.46	0.16
Valeur	55.9	19.8	9	3	4.2	6	0.22	1.67	0.16

Tableau : Part relative des importations de la Polynésie Française
- E - en poids et valeur par provenances (1983), (en %)

	Nombre de navires	Tonnage	Capacité passagers	Fréquence (sur nombre de jours)	Population desservie	Nombre de passagers (manifestes) 1983
I S L V	3	2166	300	1/7	19060	17573
TTU Ouest	8	1619	40	1/15-30	} 11793	} 4579
TTU Centre	2	1018	24	1/30		
TTU Centre S	1	350	70	1/30-50		
TTU Centre N	3	2120	49	1/30-50		
TTU Est	2	1452	95	1/30-50		
Gambier	1	350	70	1/30-50		
Australes	1	694	140	1/30-90	6283	5121
Marquises	3	4372	173	1/30-50	6548	1598
	24	14141	961		43684	28871 *

Tableau : La desserte maritime interinsulaire en Polynésie Française, (Source : Affaires Economiques).

- F -

* Au cours de la même année, le quai de Mooréa dans le Port de Papeete a vu passer près de 240.000 passagers.

	1982			1983		
	E	D	TOTAL	E	D	TOTAL
I S L V	30848	8409	39257	35490	7755	43245
TTU - Gam	13210	12800	26010	14758	8259	23017
Australes	8872	1650	10522	11065	1846	12911
Marquises	11874	4146	16020	10752	2022	12774
TOTAL	64804	27005	91809	72065	19882	91947

(Sources : Affaires Economiques)

Tableau : Trafic contrôlé des marchandises entre les
- G - archipels et le Port de Papeete (en tonnes)
E : Embarquement (vers les îles)
D : Débarquement (à Papeete)

		Australie - N. Zélande			Paris par Indes			Japon	Vanuatu	Wallis	Divers				
		Auckland	Brisb.	Sydn.	Paris	Djak.	Singa.	Tokyo	P. Vila	Hihifo	Fidji Nadi	Poly.F Ppte	Nauru	USA Los. A	Divers
1978	F.H.	2/7	3/7	3/7	3/7	2/7	3/7	1/7	11/7	1/7	6/7	3/7	2/7	3/7	
	Part du Trafic (%)	8.1	3.3	28.8	10.9	1	2.8	6.3	23.8	2.6	3.8	7.6	0.2	0.4	0.4
1982	F.H.	2/7	2/7	3/7	2/7	2/7	2/7	1/7	7/7	1/7	3/7	2/7	2/7	2/7	2/7
	Part du Trafic	11.2	3.9	28	12.9	1.3	3.2	10.4	16	2.7	1.8	6.9	0.2	0.9	1.6 *

Tableau : Desserte internationale et ventilation du trafic passagers de la
- H - Nouvelle-Calédonie 1978 et 1982

F.H. : Fréquence Hebdomadaire

* Desserte THAI (dernière année)

	MOOREA	ISLV	TTU - GAM	MARQ. AUSTR.	TOTAL
Trafic FAAA	206000	149000	35000	15000	405000
Trafic interiles		25600	4950 (1)	4920 (2)	35470

(1) dont plus de 86 % à partir de RANGIROA

(2) dont plus de 86 % aux Marquises (Nuku Hiva)

Tableau : Récapitulation du trafic aérien intérieur en Polynésie Française

- J -

Aérodrome	Passagers Transportés	Population commune (1983)	Distance de Faaa (km)	Archipel	C.R. (%)
MOOREA	206271	7249	18	IV	63.3
BORA BORA	98669	3238	260	ISLV	66.7
RAIATEA	58342	7400	218	ISLV	71.3
HUAHINE	37793	3877	180	ISLV	77.1
RANGIROA	24304	1674	355	TTU.O.	67.3
NUKU A TAHA	8527	1797	1405	M	67.4
TETIAROA	6700	-	60	IV	Privé
MANIHI	5837	455	515	TTU.C	38
MAUPITI	5013	794	310	ISLV	67.2
TUBUAI	4920	1741	650	A	52.7
RURUTU	4490	1971	570	A	63.9
ATUONA	2501	1522	1435	M	58.3
HAO	1604	1315	910	TTU.E	59.8
TAKAPOTO	1547	471	565	TTU.N	75.9
UAPOU	1463	1791	1375	M	49.2

C.R. Coefficient de remplissage

Source : DAC

Tableau : Les quinze premiers aérodromes de Polynésie Française (hors FAAA)

- K -

I.V. : Iles du Vent
 I.S.L.V : Iles sous le Vent
 T.T.U. : Tuamotu O (Ouest) C (Centre), E (Est), N (Nord)
 M. : Marquises
 A. : Australes

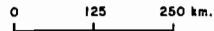
	Société	TTU - Gambier	Marquises	Australes
Ports principaux	TAHITI RAIATEA	RANGIROA, HAO <u>MAKEMO</u> MANGAREVA	<u>HIVA OA</u> <u>NUKU HIWA</u>	RURUTU <u>TUBUAT</u>
Ports secondaires	BORA BORA HUAHINE MAUPITI MOOREA TAHAA	ANAA APATAKI MANIHI	<u>UA POU</u>	RAPA RAIVAVAE
Ouvrages minimum	MAIAO	*	UA HUKA TAHUATA FATUHIVA	RIMATARA

- * Le service de l'Équipement considère que chaque île ou atoll des Tuamotu-Gambier devrait posséder à terme l'une des installations minimales des types suivants :
- Quai dans une passe avec chenal accessible aux baleinières dans le lagon
 - Darse à baleinières creusée dans le récif frangeant
 - Wharf accessible depuis l'océan au moins aux baléinières.

Tableau : La hiérarchisation en cours des équipements portuaires dans
- L - les archipels de Polynésie Française. (Source : Équipement)
(Souligné : travaux 1981-1985).

POLYNÉSIE FRANÇAISE

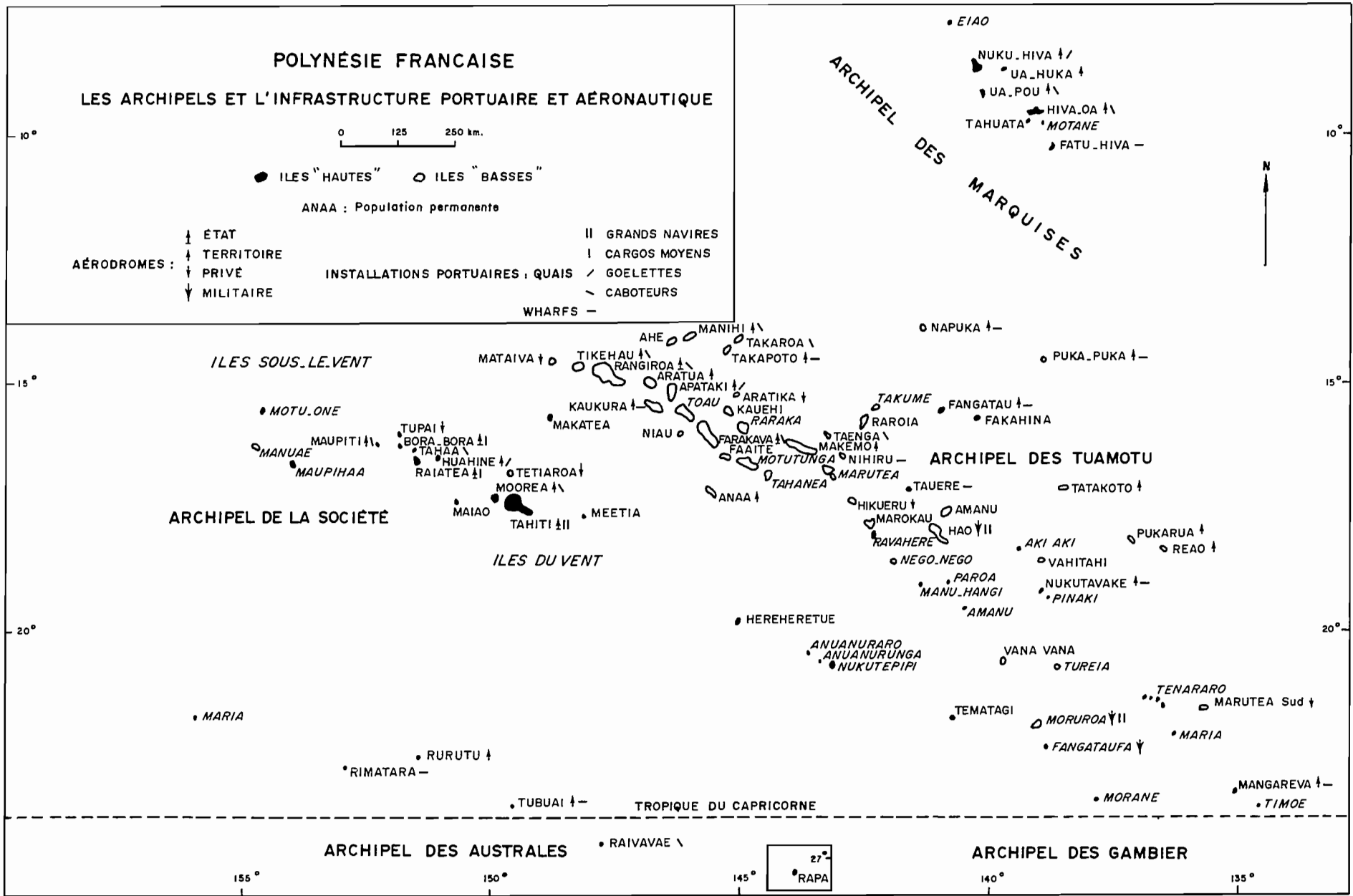
LES ARCHIPELS ET L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE ET AÉRONAUTIQUE

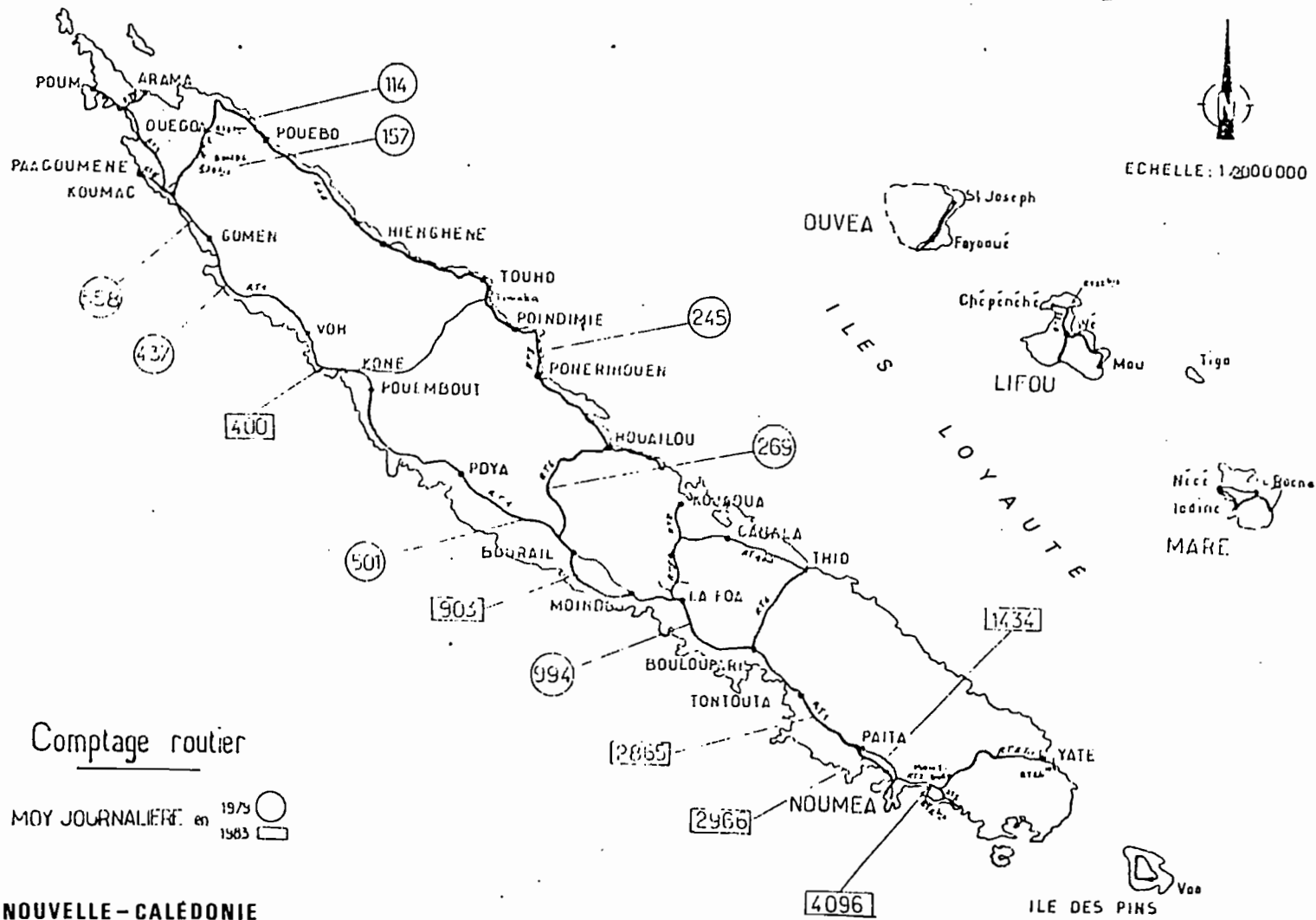


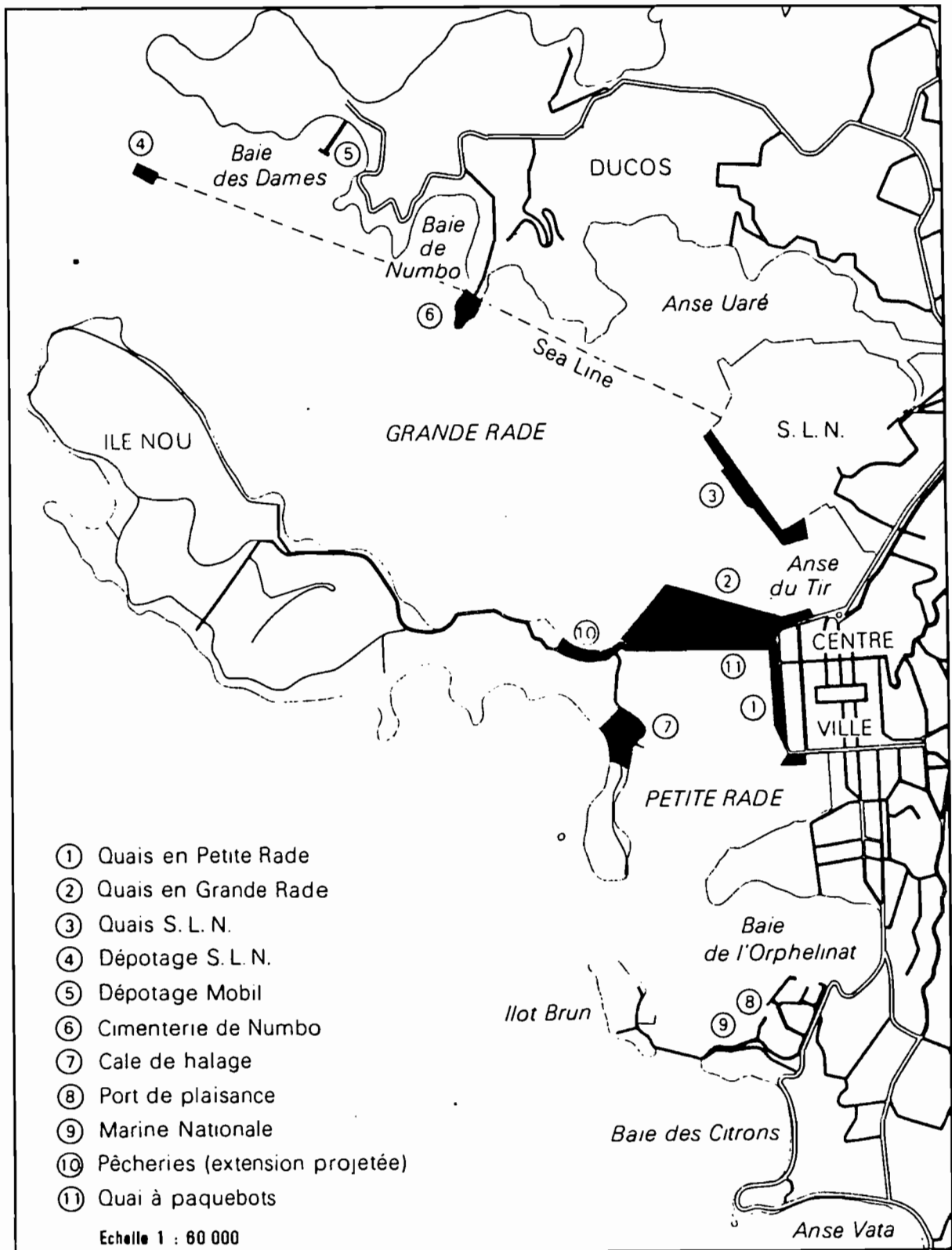
● ILES "HAUTES" ○ ILES "BASSES"

ANAA : Population permanente

- | | | | |
|---|------------|---|---------------------------------|
| ↑ | ÉTAT | | GRANDS NAVIRES |
| ↑ | TERRITOIRE | | CARGOS MOYENS |
| ↑ | PRIVÉ | / | GOELETTES |
| ↓ | MILITAIRE | ~ | CABOTEURS |
| | | — | WHARFS |
| | | | INSTALLATIONS PORTUAIRES, QUAIS |







LE PORT DE NOUMEA

(Source : Atlas de Nouvelle Calédonie - ORSTOM 1981)

UVEA (WALLIS)



NUKUTAPU

176° 10'

VAILALA

VAITUPU

Aérodrome

DISTRICT DE HIHIFO

13° 15'

M^t LULU FAKAHEGA
▲ 149 m.

LIKU

Havelu

MATA UTU

DISTRICT DE HAHAKE

Lac KIKILA

FALALEU

Lac LALOLOLO

VAIMALAU

DISTRICT DE MUA

13° 20'

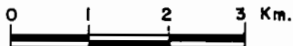
GAHI

HALALO

Matalaa

KOLOPOPO

MALAEFOOU



CARTE DE SITUATION

Territoire de **WALLIS et FUTUNA** UVEA (Wallis)

FUTUNA ALOFI 0 100 km.

178°00' 14°15'

1/10 000 000

