

Les communications et les transports



Insulaire, éloignée de la France métropolitaine et faiblement peuplée, la Nouvelle-Calédonie est particulièrement sensible aux questions de transports et de communications, qui ont conditionné largement son développement. Les évolutions techniques ont ainsi joué un rôle considérable dans ses relations avec l'extérieur. Jadis isolée et à plusieurs semaines de l'Europe, elle est aujourd'hui par avion à 22 h de Paris, 8 h du Japon et 3 h de Sydney ou

d'Auckland, tandis que les mutations du transport maritime ont provoqué une spectaculaire baisse du fret. Par ailleurs, reliée depuis 2008 par câble optique sous-marin à l'Australie, sa population dispose d'une extraordinaire fenêtre sur le Monde grâce à l'internet à haut débit. Mais toutes ces évolutions n'ont pas aboli la distance, spécialement au sein de son territoire, où, en raison de faibles densités, du relief et de la fragmentation insulaire,

se posent des problèmes d'accessibilité, de circulation et de communication, pénalisant lourdement une partie de la population. Inversement, la concentration inexorable d'hommes et d'activités dans l'agglomération de Nouméa conduit à un engorgement progressif des axes. De la sorte, ce thème est intimement lié à l'organisation de l'espace néo-calédonien.

De 104 jours à 22 heures

Le bateau a été longtemps le seul moyen de communication entre la Nouvelle-Calédonie et le reste du Monde. Incapable de subvenir à ses besoins, elle devait presque tout importer, essentiellement d'Australie dans les premiers temps de la colonie. Il a fallu attendre 1882 pour que soit mise en place une liaison régulière entre Marseille et Nouméa, suite à la convention signée entre le gouvernement français et la Compagnie des messageries maritimes. Le voyage durait 104 jours. La loi Méline de 1892, qui permit aux produits français de rentrer en franchise dans la colonie pendant que les marchandises australiennes étaient soudain fortement taxées, réorienta les échanges au profit de la Métropole et au détriment de son environnement régional. Cordon ombilical extraordinairement étiré, ce lien devint un élément fondamental de sa mise en valeur. Il est d'ailleurs symptomatique de constater que la première liaison aérienne, en 1932, entre la Métropole et la Nouvelle-Calédonie, accomplie en 134 h par le trimoteur Biarritz, compte plus que le premier vol avec l'Australie, effectué l'année précédente.

Toutefois, ce n'est qu'en 1949 qu'est créée par Air France une ligne aérienne régulière entre Paris et Nouméa, via Tunis, Le Caire, Bassorah, Calcutta, Bangkok, Hô-Chi-Minh-Ville (ex-Saïgon), Djakarta, Darwin et Brisbane. Sur les 130 h que dure le trajet, il y a 65 h de vol en DC-4. La mise en service d'appareils plus rapides aux rayons d'action supérieurs va abaisser jusqu'à 22 h la durée du voyage. Les principales étapes de cette contraction de l'espace-temps correspondent à l'utilisation de nouveaux avions : le Lockheed Constellation (1953) suivi du DC-6 B (1956), puis du quadriréacteur long-courrier DC-8 (1960), du gros-porteur DC-10 (1973) et du Boeing 747 (1981). Exploitée



DC-8 de l'UTA sur le tarmac de la Tontouta dans les années 1960

par Air France jusqu'en 1956, cette ligne va l'être ensuite par TAI (Transports aériens intercontinentaux), puis par l'UTA (Union des transports aériens), issue de la fusion de TAI et UAT, de 1963 à 1992. L'intégration de l'UTA à Air France en 1992 entraîne un retour de la compagnie nationale sur le sol néo-calédonien, avant qu'un accord de partage de codes, en 2003, entre Air France et Air Calédonie International (compagnie locale fondée en 1983), ne provoque le second départ d'Air France, celle-ci ayant été à l'origine du changement de route à partir de 1995. La « route des Indes » est remplacée par une relation via le Japon, et la Corée du Sud depuis 2008.

Une intégration tardive et incomplète à l'espace économique de l'Asie-Pacifique

La desserte aérienne de la Nouvelle-Calédonie ne se réduit toutefois pas à la liaison avec la Métropole, puisque, dès 1940, la PANAM en fait une de ses escales sur sa liaison trans-pacifique

assurée à partir de 1945 par un DC-4 reliant San Francisco à Sydney, via Honolulu, Kanton (Kiribati), Nadi (Fidji) et Tontouta. Court-circuité, à partir de 1951, le Territoire est marginalisé dans l'aire Pacifique, ce qui renforce le rôle de la liaison avec la Métropole. Cette relation majeure en termes de trafic passager, démontre les liens privilégiés unissant la collectivité à la France, soulignés par la mise en place d'un dispositif de « continuité territoriale ».

Les marchandises circulent essentiellement par la voie maritime et si, en valeurs, la France reste le principal fournisseur de la Nouvelle-Calédonie (22 % des importations en 2010), on constate, en volumes, une réorientation des échanges vers

Le dispositif de continuité territoriale en Nouvelle-Calédonie

La loi de programme pour l'outre-mer n° 2003-660 du 21 juillet 2003 (LOPOM) a créé une dotation de continuité territoriale (DCT) destinée à faciliter les déplacements des résidents de l'outre-mer en Métropole. Mise en place le 1^{er} octobre 2004 en Nouvelle-Calédonie, elle bénéficie annuellement à près de 10 000 personnes dont un quart du prix du billet en moyenne a été pris en charge par l'État, unique bailleur de fonds de la DCT. Ce sont les jeunes et les personnes ayant de faibles revenus qui sont les principaux bénéficiaires, mais des fraudes ont été décelées. En 2009, la loi pour le développement économique des outre-mer (LODEOM) a réorganisé les aides afin d'éviter les dérives.



Bateaux déchargeant au quai du Commerce international

L'Asie du Sud et de l'Est, la Nouvelle-Calédonie bénéficiant de l'impressionnante croissance économique asiatique. Au début des années 1990, moins du cinquième des marchandises importées provenait d'Asie, contre 55 % en 2011. La Chine est devenue très rapidement un partenaire majeur, puisqu'elle a vendu à la Nouvelle-Calédonie plus de 77 800 t en 2011 contre 62 t en 1995. Véhicules, matériaux de construction, clinker (matière première du ciment) sont de plus en plus achetés aux pays asiatiques, tandis que les produits pétroliers originaires du golfe Persique transitent ou sont raffinés à Singapour, ce qui en fait le premier fournisseur de la Nouvelle-Calédonie. À lui seul, ce micro-État représente, en 2011, 36 % des 1,610 million de tonnes arrivant au port de Nouméa. Ce dernier est, avec 5,192 millions de tonnes embarquées ou débarquées en 2011, le premier port de l'outre-mer français et le dixième port français, en raison du nickel, qui représente presque les deux tiers du trafic (3,2 millions de tonnes débarqués au port privé de la SLN), auquel il faut rajouter les 172 000 t de produits métallurgiques (mattes* et ferro-nickel* surtout) qui ressortent de l'usine métallurgique de Doniambo et qui sont expédiés pour près des deux tiers vers l'Asie (Japon, Taïwan, Corée du Sud et Chine) et pour un tiers vers l'Europe (France, Espagne, Italie et Pays-Bas).

Avec la disparition de la ligne « Tour du monde », la Nouvelle-Calédonie est de plus en plus intégrée à la nouvelle logique des réseaux maritimes reposant sur les *hubs** et le *feederling**, en dépit du service pendulaire Le Havre-Nouméa via New York, Panama, Tahiti et Lautoka (Fidji) assuré par la CMA-CGM et Maersk. Désormais, les grands ports qui

redistribuent le trafic conteneurisé dans le Pacifique sud sont Singapour, Auckland, Brisbane et Sydney, entre les mains de Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk, Tasman Orient Line (TOL), Pacific Direct Line (PDL) ou Greater Bali Hai (GBH).

Les infrastructures portuaires de Nouméa ont connu des évolutions notables, la plus importante étant le glissement de la plus grande partie de l'activité de la Petite Rade à la Grande Rade au début des années 1970. Aujourd'hui, le port autonome occupe, sur plus de 1 000 ha, plusieurs sites : SLN, Numbo, baie des Dames, quai du Commerce international, quais à paquebots, quais en Petite Rade... Des évolutions sont programmées ou en cours, comme la relocalisation de la zone de cabotage vers les îles Loyauté et des Pins en Grande Rade ou le dragage à 12,50 m du chenal en Grande Rade avec comme objectif l'accueil de porte-conteneurs de plus grande capacité, jusqu'à 3 000 boîtes ou EVP* (équivalent vingt pieds) contre 2 200 actuellement. Il faut dire que le trafic conteneurisé a fortement progressé (fig.).

Pour la ville de Nouméa, le départ du cabotage constitue une opportunité, puisqu'il s'agit de reconquérir son front de mer, processus déjà en cours avec l'ouverture, en 1992, de la gare maritime pour les croisiéristes*, qui ont été 202 201 en 2011 à faire escale à Nouméa, premier port de croisière de l'outre-mer français (voir planche 43). Toutefois, Nouméa, contrairement à l'aéroport de la Tontouta pour l'aérien, n'est pas l'unique porte maritime communiquant avec l'extérieur, puisque de nombreuses croisières ont touché ces dernières

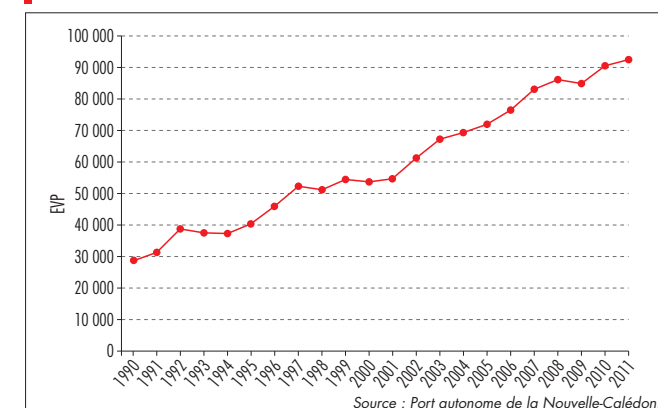
années Lifou, Ouvéa, l'île des Pins ou Poum. Par ailleurs, il existe plusieurs ports minéraliers en Grande Terre, alimentés par la noria des camions des rouleurs*, qui approvisionnent l'usine de la SLN à Nouméa et/ou exportent le nickel extrait des mines proches, ces deux trafics, l'interne et l'externe, proches en 2008 et 2009, ont évolué différemment avec respectivement 3,21 et 4,36 millions de tonnes en 2011. L'Australie reste le principal importateur de minerai brut (50 %), devant la Corée du Sud (25 %) et le Japon (23 %).

Le transport minier autour de la Grande Terre nous rappelle que les rivages néo-calédoniens ont été essentiels pour le fonctionnement de la colonie, avec le service subventionné du « tour de côtes ». Le cabotage palliait de la sorte les faiblesses du transport terrestre.

Un territoire présentant de fortes disparités en matière de communication

Avec une densité moyenne inférieure à 15 hab./km², une Chaîne centrale accidentée, une bande côtière entrecoupée de larges cours d'eau et des îles regroupant un douzième de la population totale, le réseau de transport néo-calédonien présente d'importantes disparités. En générant de faibles trafics, la vacuité du territoire rend les gros investissements non rentables. Par exemple, la ligne de chemin de fer, qui devait relier Nouméa à Bourail, ne fonctionna que de 1904 à 1939 et ne dépassa jamais Païta. Ni le plan Guyon, du nom du gouverneur de l'époque, lancé en 1925, ni le rôle des États-Unis durant la Seconde Guerre mondiale ne permirent de désenclaver l'ensemble du territoire. Certes, on construisit des routes, des ponts, quelques transversales, des pistes d'aviation, mais en 1963 il n'y avait encore que 200 km goudronnés et de nombreux bacs ralentissaient les déplacements sur la côte est.

Figure
Évolution du nombre de conteneurs manipulés par le port autonome de la Nouvelle-Calédonie

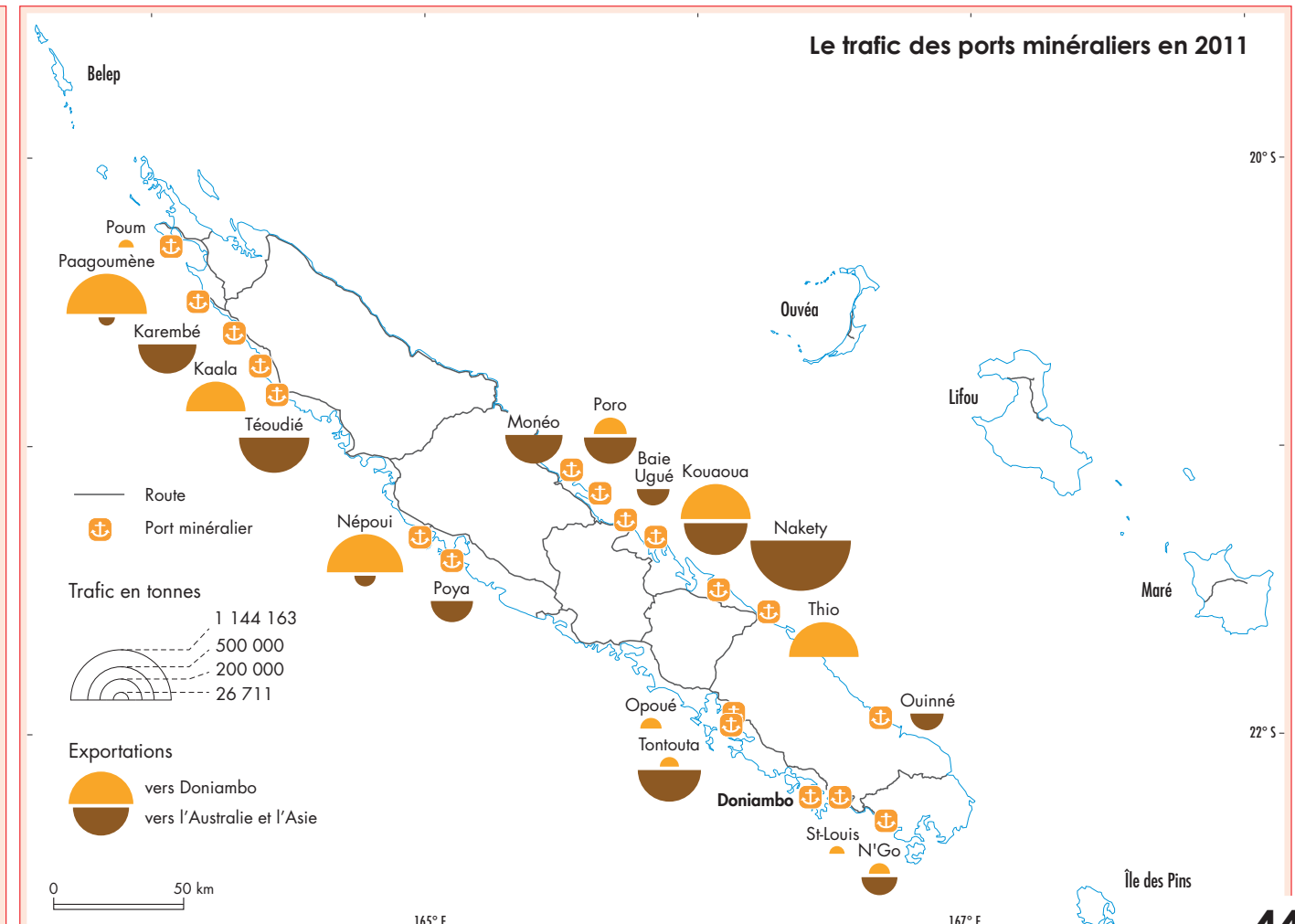
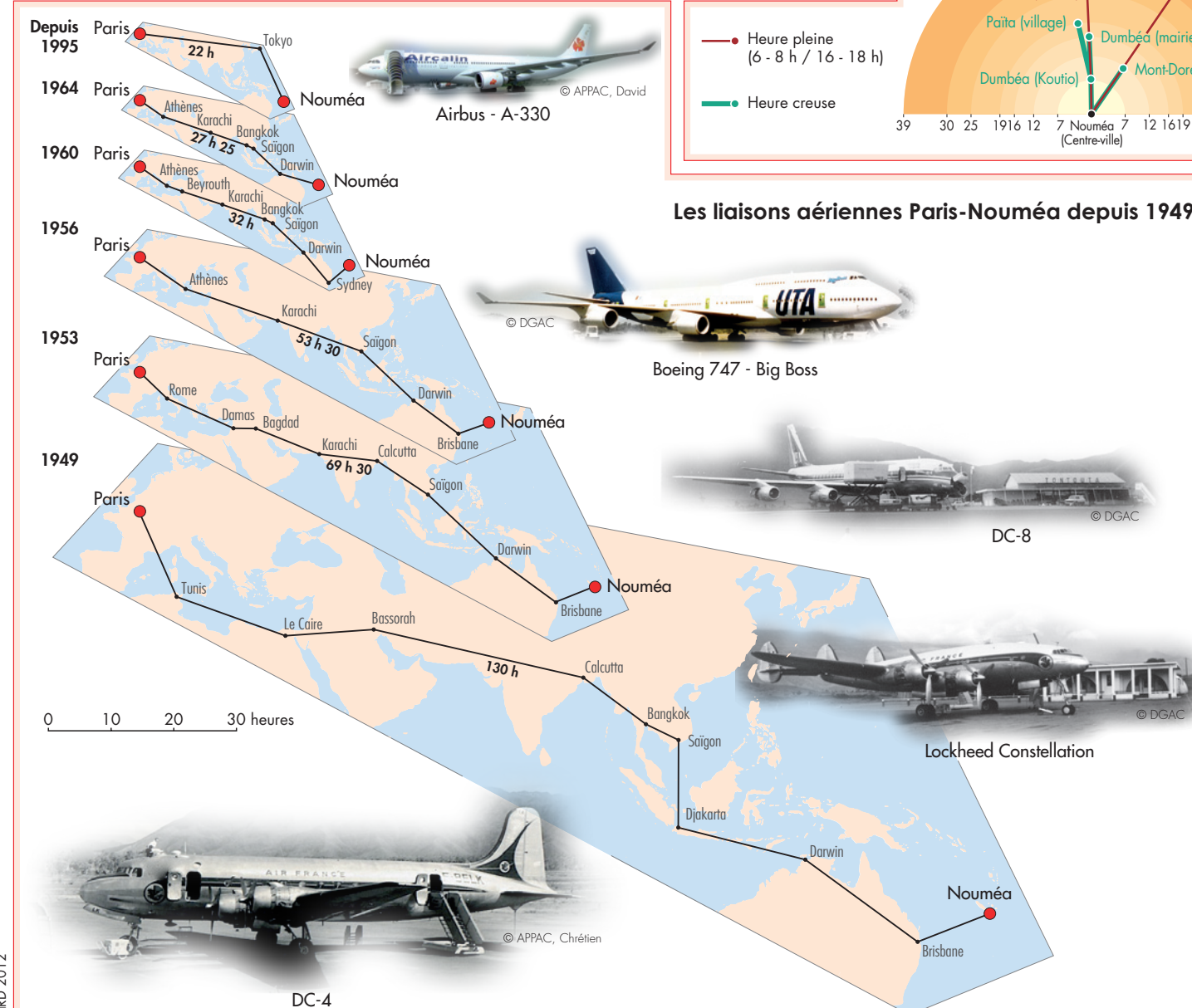
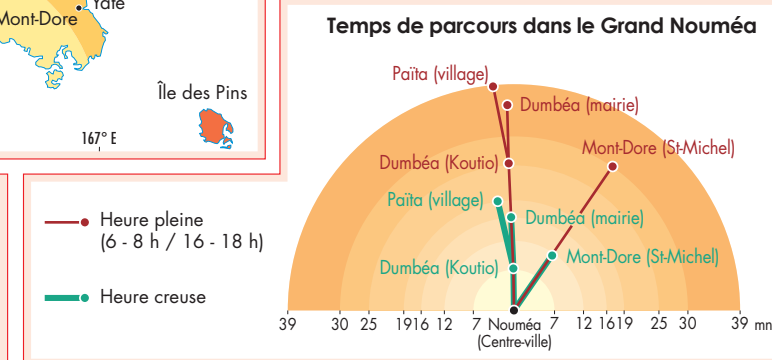
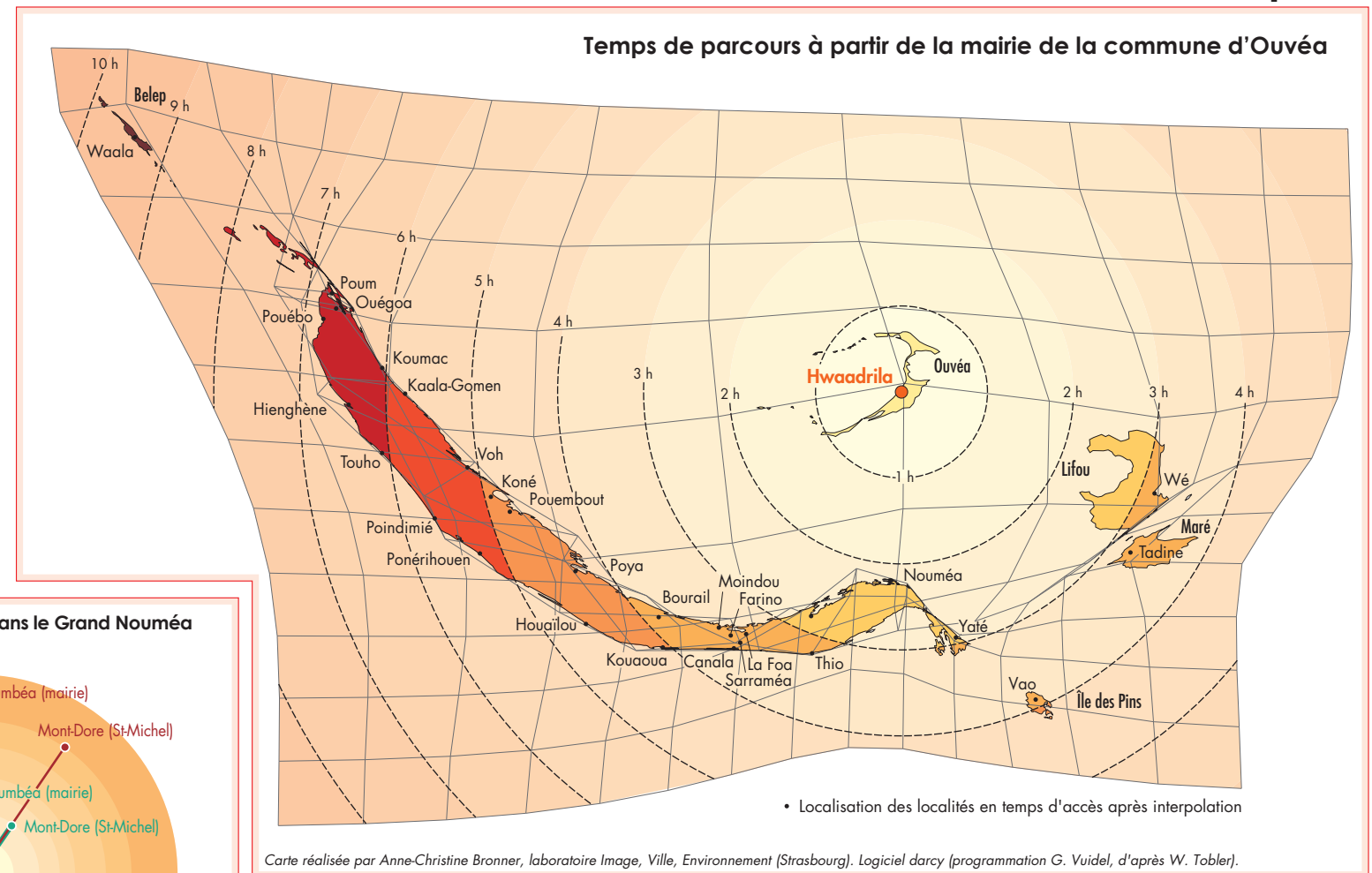
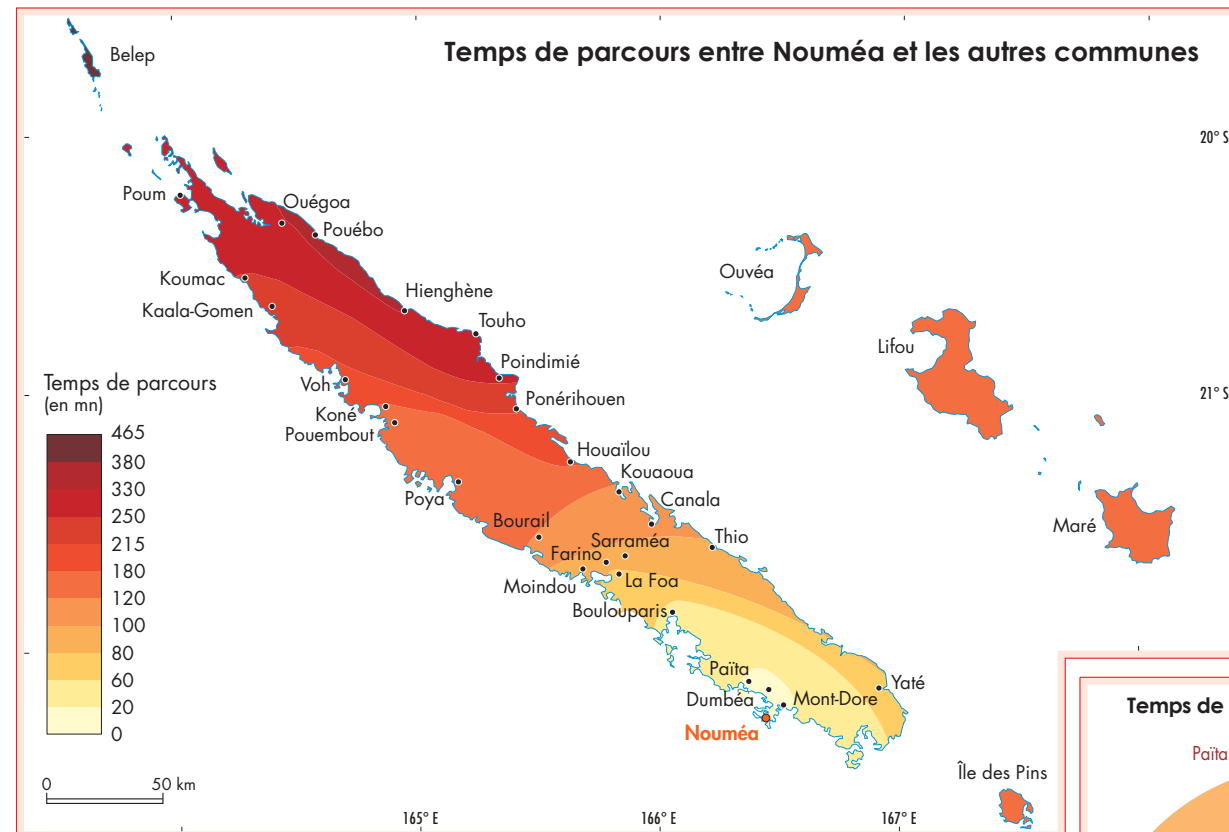


Comment les cartes en isochrone et en anamorphose ont-elles été établies ?

En l'absence de données fiables sur les temps de parcours routiers, il a été nécessaire de les mesurer nous-même. Les mairies ont servi de point de référence à nos mesures, arrondies au multiple de 5 mn le plus proche, effectuées avec une automobile de tourisme roulant sous la vitesse autorisée par temps clément et sans encombrement. Pour les déplacements entre les îles et la Grande Terre, nos données sont multimodales, puisqu'à la durée du vol se rajoutent les temps d'attente (enregistrement, embarquement, débarquement) et les tronçons routiers aéroport-mairie, sauf pour Belep où nous avons pris en compte la liaison maritime Belep-Koumac, vu la rareté de la desserte aérienne.

La carte des temps de parcours à partir de Nouméa révèle les zones actuelles de rugosité et de fluidité. La dissymétrie observée entre la côte ouest et la côte est résulte à la fois de la qualité de la route territoriale 1 (RT 1), axe le plus fréquenté et le mieux équipé, bien qu'il ne compte qu'une vingtaine de kilomètres de voies express à 2 x 2 chaussées séparées, du rôle d'obstacle de la Chaîne, malgré l'ouverture, en 2000, de la route Koné-Tiwaka, et du caractère perfectible de l'axe routier oriental. L'anamorphose à partir d'Ouvéa présente une image étonnante de la Nouvelle-Calédonie. En effet, la côte ouest se trouve face aux îles Loyauté, une inversion due à l'absence de liaisons directes avec la côte est. De même, la médiocrité des liaisons entre les îles Loyauté explique la dilatation de cet archipel.

En période d'intempéries, les temps de parcours sont bien plus longs, avec des radiers submergés par l'eau des creeks* sur les axes secondaires et des axes principaux qui peuvent être aussi inondés, isolant parfois pendant plusieurs jours des milliers d'habitants. Poum, par exemple, a été inaccessible pendant 14 jours, en mars 2009 ! Ces problèmes affectent souvent les populations les moins motorisées, notamment celles en tribus, tandis que ce sont les territoires les plus mal desservis par les transports collectifs et donc les plus enclavés, comme le prouve l'importance de l'autostop chez les Kanak. D'une manière générale, l'offre de transports en commun est très insuffisante : les lignes d'autocars sont rares ; les véhicules sont vétustes ; leur fréquence est insuffisante... Certes, la dispersion de la population et les densités très faibles ne sont pas propices aux transports en commun, mais les investissements dans ce domaine ont été insuffisants



et les usagers jugent souvent sévèrement les pouvoirs publics. Ce sentiment est conforté par une insécurité routière inquiétante liée à l'alcoolisme, la vétusté des véhicules ou l'état de la chaussée, avec 48 % de routes non revêtues (tabl.) et des axes principaux pas toujours en excellent état.

Tableau
Les trois catégories de routes

	Longueur (km)	Part des tronçons revêtus (%)
Routes « territoriales »	562	99
Routes provinciales	779	82
Routes communales	4 100	39
Ensemble des routes	5 441	52

Source : DITTT

Les dessertes aérienne et maritime ne sont, elles aussi, pas exemptes de critiques. Il n'existe notamment pas de connexion directe entre le transport aérien international et le transport aérien domestique, assuré par Air Calédonie, les aéroports de Tontouta (492 830 passagers en 2011) et de Magenta (344 141 passagers en 2011) étant distants d'une cinquantaine de kilomètres, ce qui est particulièrement préjudiciable au développement touristique des îles (voir planche 43). On peut noter que peu de communes sont desservies sur la Grande Terre et aucun aérodrome n'a de piste suffisamment longue pour utiliser à pleine capacité les ATR 72, des problèmes fonciers retardent les travaux à Ouvéa et Maré. Quant au service maritime des Loyauté, il a été particulièrement agité, avec faillite, conflits politiques, non-autorisation de desserte, naufrage et échouage ou changement de navires (ferry *Président Yeiwéné*, catamaran *Marie-Hélène*...).

Après le téléphone fixe, accessible à toute la population, spécialement grâce aux cabines publiques en tribus, c'est au tour du téléphone mobile et de l'internet à haut débit de partir à la conquête du territoire néo-calédonien avec une extension progressive de leur zone de couverture. Le réseau GSM/GPRS ne couvre pas totalement les axes routiers majeurs et, en 2008, plus de la moitié des bâtiments en province Nord sont en zones d'ombre, contre 31 % aux Loyauté et 19 % en province Sud, les disparités étant encore plus fortes pour l'ADSL.

Nouméa, une capitale en voie d'asphyxie

La situation de Nouméa et de son agglomération peut paraître enviable par rapport aux problèmes de circulation que connaissent les autres villes de l'outre-mer, mais la croissance démographique et l'étalement de l'habitat, très rapides, conduisent progressivement à une saturation routière. Les habitants du Grand Nouméa ne sont pas prêts à abandonner leur véhicule au profit des transports en commun, vu la médiocrité de l'offre et la timidité des politiques publiques dans ce domaine. Une étude de 2009 révélait que les bus de Nouméa étaient majoritairement utilisés par des femmes (62 %) et par les Mélanésiens (65,5 %), une clientèle captive sans autre mode de locomotion.

Pourtant, la situation s'est nettement améliorée avec la disparition des fameux *baby-cars**, minibus fonctionnant sur le principe des taxis, puisque la mairie accordait des licences à des conducteurs-artisans propriétaires desservant des lignes sans horaires et sans abribus, et la création du GIE TCN (transport en commun de Nouméa), en 1999, introduisant la tarification unique et proposant de nouveaux bus. Conventionné en 2001 par la ville de Nouméa, qui lui verse une subvention d'exploitation forfaitaire sur ses fonds propres, en l'absence d'un versement transport, le réseau Karuïa véhicule de 15 000 à 18 000 voyageurs/jour actuellement. Depuis le 1^{er} janvier 2010, un nouveau contrat, conclu pour huit ans, lie le GIE et la ville. En 2002, était mis en place un réseau suburbain*, dont l'exploitation a été confiée par la province Sud à la société Carsud, filiale du groupe Veolia.

Dans une agglomération où 16 % des ménages ne sont pas motorisés, la question des transports en commun est capitale ; or, pour le moment, il s'agit d'un choix par défaut en raison de ses déficiences : fréquence insuffisante, non-respect des horaires, coût élevé, nombreux arrêts non équipés et pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, défaut de tarification unique et de correspondance entre Carsud et Karuïa, révélateurs du manque de coopération entre les autorités organisatrices des transports publics. On peut regretter également l'absence de lignes maritimes, qui pourraient être une alternative intéressante au bus, ou de volonté de promouvoir des modes de



© J. Ch. Gay

Voie express à 7 h du matin à proximité de l'usine SLN

transport plus doux tels que le vélo ou la marche à pied. Autant dire que le recours à l'automobile est massif avec, de surcroît, un parc sur-motorisé par l'augmentation, entre autres, des pick-up, véhicules tout-terrain à double cabine munis d'un espace ouvert à l'arrière, qui bénéficient de moindres taxes à l'importation. Encombrants, polluants et gros consommateurs d'énergie, leur achat est également encouragé par des carburants moins onéreux qu'en Europe, car moins taxés.

Souhaitons que le Plan de déplacement de l'agglomération nouméenne (PDAN), version locale des Plans de déplacements urbains (PDU) métropolitains ici purement facultatifs et sans caractère prescriptif, puisque la loi SRU ne s'applique pas à la Nouvelle-Calédonie, soit suivi d'effets. Car la progression du trafic est impressionnante sur les axes d'accès à Nouméa : + 11 % par an sur la voie express venant de Païta entre 2000 et 2005 ; + 6 % sur la liaison VDE1-RP1 entre 2003 et 2007... Les embouteillages aux entrées de la ville se multiplient entre 6 et 7 h, entre 7 h et 8 h dans Nouméa. La pointe du trafic de sortie est moins marquée car plus étalée, allant de 16 à 18 h. De la sorte, les différences de temps de parcours entre heures de pointe et heures creuses s'accroissent.

Une double opposition éclaire donc la problématique des transports et des communications en Nouvelle-Calédonie : à l'échelle du territoire, celle de la vacuité de la Brousse face au remplissage progressif des quatre communes composant le Grand Nouméa ; à l'échelle mondiale, celle du maintien d'une relation étroite à la France métropolitaine face au développement des échanges avec l'Asie-Pacifique.

Communication and transport

Evolutions in communication have led to a spectacular reduction in time-space. The time required to travel from metropolitan France to Nouméa has been reduced from 104 days by sea at the end of the 19th century to 22 h at the end of the 20th century with air travel. Despite the location of New Caledonia in the Asian-Pacific zone close to Australia and New Zealand, the close links between the territory and metropolitan France continue to influence exchanges. Indeed, in terms of value, France is still the main supplier of goods, while in terms of volume there is a reorientation towards south-east Asia, with New Caledonia drawing benefit from the impressive Asian economic growth. The port of Nouméa is the largest French overseas port on account of the nickel industry which represents around two thirds of its activity.

On a different scale of analysis, the transport network in New Caledonia shows marked disparities. There are areas of fluidity, and areas of resistance to flow, leading to a contraction of time-space on the west coast and its expansion on the east coast and along the intersecting side roads. The areas with the lowest proportions of car-owners are often the most isolated, in particular among the tribes. These areas have poor and very inadequate public transport services. Airlines and boat services can also be criticised in this respect. In particular, services to the Loyalty Islands are particularly poor, and the same is true for the mobile phone network, which does not provide complete cover along the main routes. While the situation of Nouméa can be viewed as enviable with regard to the traffic problems of other cities in the French overseas territories, the increasing population and urban sprawl are rapidly leading to a situation of road traffic saturation.

Jean-Christophe Gay

ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

ESTOURNÈS J.-M., 2002 – *Les transports*. Nouméa, Planète Mémo, 61 p.

Statistiques du port autonome de la Nouvelle-Calédonie, de l'ISSE, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), de l'Office des postes et télécommunications.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU GRAND NOUMÉA, 2008 – *Plan de déplacement de l'agglomération nouméenne*. 188 p.