

2. L'évolution des moyens de transport et d'information depuis le milieu du XIX^{ème} siècle.

Thème : « L'évolution des moyens de transport et d'information depuis le milieu du XIX^{ème} siècle. »

2.1 Mise en place et développement des réseaux d'échanges et conséquences sur l'économie.

2.2 L'exemple de la Nouvelle-Calédonie

Commentaire du thème dans le programme national et dans le programme adapté :

On part d'un exemple national.

On brosse à grands traits les étapes de la mise en place et du développement des réseaux d'échanges, puis les conséquences sur le monde industriel et agricole.

On montre comment cette évolution :

- diminue les distances et les coups
- permet les désenclavements
- étend progressivement les marchés à l'échelle *du Pacifique et du monde.*

*On prend ensuite l'exemple de la Nouvelle-Calédonie que l'on développe en ayant soin de le rapporter à l'évolution générale décrite. On pourra prendre **trois moments forts** : milieu du XIX^{ème} siècle (jusqu'en 1914), Seconde Guerre mondiale (1942), début du XXI^{ème} siècle, à partir desquels on illustrera la diminution des coûts, le désenclavement et l'ouverture sur le monde.*

Notions-clés : Communication, distance/temps, distance/coût, réseau, pôle, flux, mondialisation, médiatisation, désenclavement, système-monde.

ORIENTATIONS

Ce document d'accompagnement a pour objectif de donner aux enseignants des pistes et des éléments parfois détaillés qui leur permettront de traiter ce sujet sans altérer toutefois la liberté pédagogique qui leur appartient pour aborder ce thème. Le nombre élevé des documents permet le choix des supports adaptés au cours choisi. Un long résumé est fourni (Jean Le Borgne, *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, Ministère de l'Education, de la Jeunesse et des Sports, Nouméa, 1964.) à la fin de la mise au point scientifique car cet ouvrage est à l'heure actuelle épuisé. Il permet de se faire une idée plus précise, mais non exhaustive, de la question depuis le milieu du XIX^{ème} siècle jusque dans les années 60. Des extraits peuvent aussi constituer un fonds documentaire pour les élèves afin de montrer l'évolution générale.

La mise en œuvre de ce chapitre peut s'organiser autour d'une double problématique répondant aux deux sous parties du chapitre :

- Quelle est la part des moyens de transport et d'information dans la mise en place de ce qu'on appelle aujourd'hui le « **système-monde** » ?
- Comment s'est effectué le **désenclavement** en Nouvelle-Calédonie et quelles en ont été les conséquences ?

L'évolution des moyens de transport et d'information depuis le milieu du XIX^{ème} siècle s'inscrit dans une étude plus générale abordant les aspects des révolutions industrielles. Cette étude comprend l'évolution des techniques (Chap. 1) et l'évolution des pratiques socioculturelles (Chap. 3). Il s'agit dans le chapitre 2 de faire la liaison entre l'évolution des moyens de transport et d'information et leurs conséquences sur l'économie et le mode de vie, aussi bien en Europe qu'en Nouvelle-Calédonie. On exclut les approches sociologiques qui sont traitées au chapitre 3.

En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, on peut prendre appui sur **trois moments forts**, voire 3 périodes clé, suivant les documents disponibles :

- du milieu du XIX^{ème} siècle jusqu'en 1914
- la Seconde Guerre mondiale (1942)
- le début du XXI^{ème} siècle

Ces moments forts permettent de fixer des repères historiques précis et marquants et de montrer une évolution d'ensemble, tout en dégagant trois points principaux résultant de l'évolution :

➤ Des réseaux de transport et d'échange de plus en plus performants : l'évolution des techniques permet le développement des **réseaux** et une double diminution de la **distance / temps** et de la **distance / coût**. On peut prendre comme points de repère :

- des véhicules (train, bateau, automobile, avion) ;
- des infrastructures (lignes ferroviaires, maritimes, ouvrages d'art, canaux, autoroutes, gares, aéroports...)

- des investissements en fonction des services.

➤ Des réseaux d'information qui favorisent l'organisation des territoires : sans faire l'histoire des moyens de transport et d'information, on montre leurs conséquences sur le monde industriel et agricole, ainsi que la mise en place des **réseaux**. On remarque la mise en place de **pôles** et leur importance de plus en plus grande, ainsi que le changement de répartition dans le monde industriel et agricole (localisation des industries, répartition des cultures...).

➤ Un désenclavement spectaculaire : le **désenclavement** de l'Europe et de la Nouvelle-Calédonie permet de mettre l'accent sur l'augmentation des **flux** des hommes aussi bien que ceux des marchandises, ainsi que sur la **mondialisation** de l'économie et de l'information (**médiatisation**).

MISE AU POINT SCIENTIFIQUE

Pour la deuxième sous partie (2.2), l'exemple de la Nouvelle-Calédonie, la notion clé est le **désenclavement**, qu'il soit géographique, économique ou même culturel.

Le **réseau** de transport et de communication desservant la Nouvelle Calédonie donne une bonne idée de l'évolution générale, et constitue un sous thème très riche facilement exploitable avec les élèves, eut égard aux chiffres qui parlent d'eux même. De la goélette à l'airbus puis au téléphone, la réduction de la **distance-temps** est saisissante : on compte en mois, puis en heures, puis en secondes.

On envisage une étude du sujet grâce aux trois moments forts :

- Le premier moment fait le point sur la situation du **milieu du XIX^{ème} siècle à 1914 : isolement extrême** de la Nouvelle-Calédonie, difficultés d'approvisionnement, cherté du coût de la vie, mais aussi rapprochement économique avec l'Australie (**doc 1**), le voisin le plus développé. Jusqu'en **1914, les choses évoluent peu**, les difficultés de transport et l'isolement sont encore grands. C'est l'époque des grands voiliers (**docs 2 et 3**), remplacés peu à peu par les bateaux à vapeur. En ce qui concerne les liaisons intérieures, on cite les débuts du cabotage (**doc 4**) et les célèbres « pataches » (**doc 5**).
- **Entre les deux Guerres mondiales**, les transports intérieurs sont encore très peu développés (**doc 6**). Le plan Guyon (1925) va dynamiser le transport (les routes), sinon l'économie (**voir annexe**). De crises en évolutions, **la Nouvelle-Calédonie va changer lentement**. Le « petit train de Païta » (**doc 7**) est alors la réponse de l'industrialisation à l'isolement, mais il sera abandonné en 1939, à cause des coûts d'entretien et de développement (ponts, tunnels, etc...). Mais la Nouvelle-Calédonie se lance sur la voie de l'automobile (**doc 8**). Le « Tour de côte » (**doc 9**) est alors un des seuls liens intérieurs en Nouvelle-Calédonie. L'arrivée de l'armée américaine en **1942** va donner un réel **coup de fouet** à l'aménagement des transports et des communications (**doc 10**). **Un nouveau mode de vie se met en place**.
- **Depuis la Seconde Guerre mondiale, l'évolution est rapide et spectaculaire** : démocratisation de l'automobile, avion, téléphone, télévision, satellite... (**doc 11**) **La Nouvelle-Calédonie entre dans la modernité** des transports et des communications. Elle s'ouvre sur le monde et celui-ci apprend aussi son existence. C'est « l'omniprésence du monde extérieur » (B.Capecchi *Atlas de Nouvelle-Calédonie* p 6 Editions du Cagou, Hachette Calédonie, 1989). On peut étudier différents moyens de transports et de communication, dont l'évolution à été spectaculaire : l'OPT (**doc 12**), Air Calédonie (**doc 13**), le port de Nouméa (**doc 14**). Enfin le transport du nickel, lui aussi, subit une évolution remarquable (**doc 15**).

Il s'agit de montrer dans ces trois moments que le désenclavement a des effets progressifs sur la diminution des coûts et l'ouverture sur le monde de la Nouvelle-Calédonie.

On peut établir une comparaison avec l'Europe et remarquer que l'évolution s'est faite plus lentement en Nouvelle-Calédonie et avec un certain décalage, dû notamment à l'éloignement et au nombre réduit de la population. L'accélération de cette évolution se fait surtout sentir pendant et après la Seconde Guerre mondiale et la présence américaine.

Cette étude chronologique permet d'insister sur plusieurs aspects importants de l'évolution :

- La longueur de la période ainsi que ses différentes phases : une lente évolution entre 1850 et 1942, puis une accélération continue et rapide.
- Les progrès et les avantages matériels de cette évolution pour la Nouvelle-Calédonie : automobile, liaisons inter îles, confort matériel, etc. Ceci constitue aussi une bonne introduction au chapitre 3.1 sur l'évolution de la vie quotidienne.
- Les problèmes liés au développement des réseaux d'échange : par exemple le coût financier incompressible dû à l'isolement géographique et les méfaits apportés par l'évolution : pollution, accidents de la route, etc.

Les **trois moments forts**, permettent d'étudier **trois notions**, dégagées au travers des événements particuliers, représentatifs de l'évolution. Citons au hasard, tant les exemples sont nombreux : la « patache », la déclaration de guerre de 1914 qui arrive avec un certain retard en Nouvelle-Calédonie, la première liaison télégraphique puis aérienne, le « rééquilibrage » après les accords de Matignon... :

- Le désenclavement intérieur : on peut parler de l'évolution du réseau d'échange intérieur. De la patache et la pirogue à l'automobile et à Air Calédonie, en passant par le « tour de côte » et le petit train de Païta. De nombreux documents iconographiques sont disponibles (voir le support documentaire) pour faire prendre conscience aux élèves du caractère spectaculaire de l'évolution.
- Le désenclavement régional : après avoir rappelé que les échanges ont toujours été présents en Mélanésie et en Océanie, on peut étudier l'évolution des réseaux entre la Nouvelle-Calédonie et ses voisins, avec quelques grands repères : par exemple, la première liaison aérienne avec l'Australie dans les années 30, puis le câble télégraphique et enfin la récente expansion d'Air Calédonie international aussi bien dans l'Océanie que vers l'Asie.
- Le désenclavement mondial : cette notion permet de mettre l'accent sur l'intégration de la Nouvelle-Calédonie dans le réseau mondial d'échanges. On peut approfondir ici l'évolution (voir l'explosion de la télématique déjà étudiée en terminale BEP) par une étude sur l'Internet en Nouvelle-Calédonie. On peut enfin aborder cette notion grâce aux échanges économiques dus au nickel (minéraliers, port de Nouméa ...).

Le désenclavement géographique va bien sûr de pair avec le désenclavement économique. Cela permet d'aborder l'ouverture de l'économie calédonienne sur la zone Pacifique et le reste du monde, tant au niveau des biens et des services qu'au niveau des hommes.

En ce qui concerne le monde industriel, l'étude de cas du chapitre 1.1 sur l'exploitation minière est un bon point de départ qui permet d'étudier l'évolution des moyens de transport au travers de l'exemple de la SLN et de la mondialisation des échanges : exportation de nickel vers l'Europe puis le Japon. Il est important d'étudier l'accroissement des échanges depuis le « Boum du Nickel », et de regarder vers l'avenir : la Nouvelle-Calédonie pourrait-elle passer d'un quart des réserves mondiales de nickel à un quart de la production mondiale ? On peut enfin parler de l'augmentation des échanges prévisible avec la mise en place de « l'usine de Goro » et de « l'usine du Nord ».

Pour le monde agricole, il est intéressant d'étudier le développement des échanges intérieurs et extérieurs et leurs conséquences : développement de l'agriculture et de l'élevage, aussi bien pour la consommation locale que pour l'exportation, amélioration génétique, transformation des moyens de production. On peut donner de nombreux exemples ou réaliser des études de cas suivant le volume horaire : développement de la pêche, exportation de squash ou de letchis, aquaculture...

Dans tous les cas, il faut insister sur le fait que le développement est tributaire des transports et que la poursuite du désenclavement intérieur et extérieur de la Nouvelle-Calédonie est vitale pour son économie.

SUPPORT DOCUMENTAIRE

N.B. Le choix des documents proposé ici n'est nullement exclusif ni impératif. Tous les documents ne sont pas à intégrer dans la même séance, le professeur utilise ceux qui servent le mieux son projet de leçon. Un commentaire accompagne le document : il s'agit parfois d'un approfondissement de certains points abordés dans la partie scientifique ou de conseils quant à l'utilisation du document. Le questionnement est laissé au libre arbitre de l'enseignant.

Les documents sont classés chronologiquement afin de faciliter l'étude des trois moments forts. Les tableaux récapitulatifs sont placés en fin de support documentaire. En annexe, on trouvera quelques extraits de la *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, de Jean Le Borgne, Ed Ministère de l'Education, de la Jeunesse et des Sports, Nouméa, 1964, concernant les transports et les communications. Ces extraits sont aussi utilisables avec les élèves.

I De 1850 à 1914 :

DOCUMENT 1 : LE MOUVEMENT MARITIME ET COMMERCIAL.

« Au point de vue maritime et commercial, la colonie est encore dans l'enfance (...).

En 1873 les produits de la colonie et des îles figuraient à l'exportation uniquement pour l'étranger. La France ne recevait absolument rien de ces produits dont l'Australie absorbait la plus grande partie, comme elle contribue pour plus d'un cinquième aux importations dans la colonie. Aussi il y a à Nouméa un Vice-consul britannique (...).

Le mouvement maritime n'est pas en progrès (...).

Les transactions commerciales sont au contraire en grand développement : ainsi le montant du mouvement général des affaires a été multiplié par 10 entre 1866 et 1874. (...).

Les produits importés des îles étant de 289.100 francs, la véritable production de la Nouvelle-Calédonie n'atteignait à l'exportation que 430.580 francs. Mais cette production va chaque jour se développant et elle a pour base la mise en rapport des terres et surtout l'exploitation des mines » (...).

Source : Lemire, « La Colonisation Française en Nouvelle-Calédonie » (1878). in *La Nouvelle-Calédonie 1774-1925* (page 187), Bernard Brou, Bulletin de la Société d'Etudes Historiques (N° 9), Nouméa.

C'est le moyen de prendre connaissance avec la Nouvelle-Calédonie au XIX^{ème} siècle. Isolement, mais aussi développement commercial et contacts soutenus avec l'Australie.

DOCUMENT 2 : A BORD D'UN GRAND VOILIER.

Lorsque je pris le commandement du quatre-mâts « FELIX FAURE » au Havre en novembre 1904, le voilier venait d'effectuer son onzième ou douzième voyage en Nouvelle-Calédonie. C'était mon premier commandement (...).

Lorsqu'il avait appareillé, le « FELIX FAURE » n'avait mis que 67 jours pour aller à Nouméa en Nouvelle-Calédonie.

La plus belle traversée qu'on ait sans doute jamais faite entre la France et la Nouvelle-Calédonie, est celle d'un navire que j'ai vu arriver là-bas en 1905, à Thio, au moment où j'étais en chargement. Ce navire s'appelait le « MISTRAL » de la compagnie Marseillaise de Navigation (...).

Le « MISTRAL » était parti de Glasgow à la fin de 1904 en passant par le nord de l'Irlande et il était arrivé à Thio après 74 jours de mer. On n'a jamais battu ce record (...).

D'autres ont fait 84-85 jours pour aller d'Europe en Nouvelle-Calédonie ; moi-même j'ai mis 88 jours pour ma première traversée en tant que commandant (...).

Une fois arrivés en Nouvelle-Calédonie, nous y restions environ 45 jours puis il fallait songer au retour en Europe et quitter ce beau pays avec ses forêts, ses plages et ses récifs de corail (...).

Source : « Souvenirs du Capitaine Stephan-Nautisme » (environ 1910), in *La Nouvelle-Calédonie 1774-1925*, Bernard BROU (page 272 à 274) Bulletin de la Société d'Etudes Historiques (N° 9), Nouméa.

Comme le document 1, le document 2 montre le temps très long pour réaliser la liaison entre l'Europe et la Nouvelle-Calédonie.

Pour approfondir ces deux documents, citons Jean Le Borgne, (ouvrage cité in supra) :

« Par mer, la Nouvelle-Calédonie est desservie :

- soit par des lignes régulières qui assurent la liaison avec la France, l'Australie et les Etats-Unis ;
- soit par des cargos, japonais principalement, qui se chargent, selon les besoins, du transport des minerais.

A) Les communications avec la métropole se sont d'abord faites par le Cap puis par Suez.

Avec la métropole, les premières liaisons se sont faites par le cap de Bonne-Espérance à l'aide de voiliers. Ces bateaux mettaient de 120 à 130 jours pour faire la traversée de Bordeaux à Nouméa (...).

Après le percement du canal de Suez, en 1869, les voyages ne se firent plus par le Cap mais par le nouveau canal et leur durée en fut de beaucoup diminuée (...). La traversée n'était plus que de 53 jours. La mise en service de vapeurs permit de la réduire davantage encore (...).

La traversée ne fut plus que de trente-cinq jours environ (...).

B) Les liaisons avec la France se font aujourd'hui par Panama.

Après la première guerre mondiale, une nouvelle route maritime fut créée, celle du canal de Panama, que les Américains ouvrirent à navigation en 1914. Les bateaux des Messageries Maritimes l'empruntèrent à partir de 1923 pour relier Dunkerque à Nouméa (...).

Malheureusement, la traversée de ce côté est plus longue que par Suez. Elle est en moyenne de 50 jours. Par cette ligne la Nouvelle-Calédonie est en communication directe avec les Nouvelles-Hébrides, Tahiti, Cristobal, Panama, Curaçao et les Antilles françaises et, de l'autre côté, avec l'Australie ; elle l'est, de là, par les lignes étrangères, avec le reste du monde.

Les voyages sont au nombre de huit par an. La ligne est desservie par des cargos mixtes aménagés à la fois pour le transport des voyageurs et celui des marchandises (...).

C) Les liaisons avec l'Australie et les Etats-Unis.

Les liaisons avec l'Australie sont vitales pour la Nouvelle-Calédonie, car c'est de ce pays que viennent la plus grande partie des vivres et le charbon.

Jusqu'en 1871, ce sont des navires de guerre français qui ont assuré la liaison. Des bateaux anglais, subventionnés par le territoire, les remplacèrent ensuite. Enfin, après 1882, Nouméa fut relié régulièrement à Sydney par les navires des Messageries Maritimes et deux fois par mois par les vapeurs australiens de la ligne Sydney-Fidji (...).»

DOCUMENT 3 : VOILIER « LE NATAL » 1883.



Source : *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, Jean Le Borgne (in supra).

DOCUMENT 4 : CARTE POSTALE, LE QUAI DU CHALANDAGE.

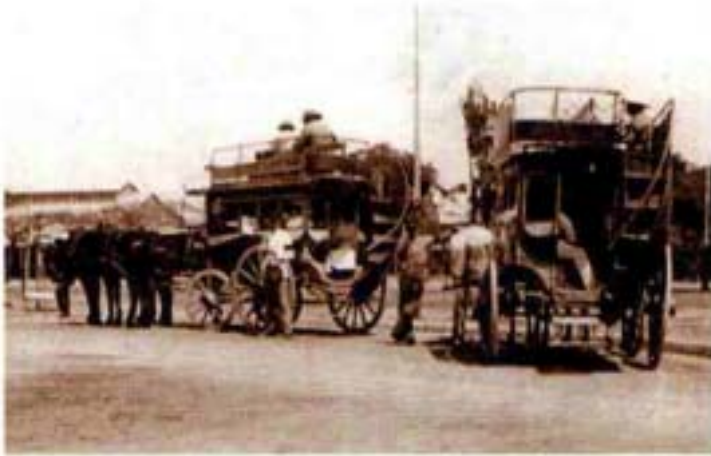


Source : fonds Barreau La Nouvelle-Calédonie en cartes postales

DOCUMENT 5 : LA PATACHE.

LA MALLE-POSTE

En 1880, la malle-poste, ou « patache », relie Nouméa à Dumbéa et Paita par le col de Tonghoué, trois fois par semaine (mardi, jeudi et dimanche). De là, un cavalier transporte chaque lundi le courrier jusqu'aux différents bureaux de poste situés avant Uraï (La Foa). Le service se poursuit alors à pied, à dos d'homme (deux Kanak qui se relaient), vers Houailou ou Ouégoa. Une autre diligence rudimentaire assure la liaison Nouméa-Pont-des-Français.



LA PATACHE À VERGÈS

En 1897, il faut compter environ douze heures de trajet – pas de tout repos – pour se rendre de Nouméa à Boulouparis. Alors qu'une lettre au départ de Nouméa met onze jours à atteindre Ouégoa. Recouverte d'une capote bâchée de toile noire, la « patache » est tirée par quatre chevaux. On la doit à Jean-Marie Vergès. D'où l'expression « la patache à Vergès ».

Source : Les transports (page 9), J.M Estournès, collection Découvertes Calédoniennes, éditions Planète Mémo

Les commentaires inclus dans le document font bien comprendre l'utilité de la malle poste et de la patache. On note aussi l'utilisation omniprésente des chevaux et les temps très longs de transport de passagers mais aussi du courrier.

II De 1914 à 1945 :

DOCUMENT 6 : GENERALITES CALEDONIENNES, vues par le gouverneur Repiquet (discours au Conseil Général du 16 octobre 1916).

« ... De Nouméa à Bourail nous avons une route empierrée que longe sur 29 kilomètres, le chemin de fer colonial. Puis, plus rien... que des pistes ou des sentiers qui deviennent impraticables ou dangereux en temps de pluie.

De toutes parts, j'ai reçu, au cours de mes tournées, les doléances des colons sur le mauvais état des chemins et la nécessité d'ouvrir des voies nouvelles. Plaintes justifiées s'il en fut et que l'Administration a le devoir, avec l'aide de l'Assemblée, de prendre en sérieuse considération.

Il y va, d'ailleurs de l'avenir agricole de la Nouvelle-Calédonie.

Si extraordinaire que cela soit, après soixante deux ans d'occupation, il n'a pas encore été dressé de plan d'ensemble pour l'établissement du réseau routier de la colonie.

Il est, vous le voyez, grand temps de s'y décider si, après la guerre, nous voulons - et il le faudra - employer l'excédent des recettes provenant des nouvelles taxes, à poursuivre méthodiquement et jusqu'à complet achèvement la construction de nos voies de communication.

Il n'est pas d'œuvre d'intérêt général qui doive désormais primer celle là. »

Source : *La Nouvelle-Calédonie 1774-1925*, Bernard Brou (page 308) Bulletin de la Société d'Etudes Historiques (N° 9), Nouméa.

On se rend compte qu'en 1916, les communications routières n'en sont qu'au début, comme l'automobile d'ailleurs. On peut mettre l'accent sur la volonté politique clairement définie de développement économique, intimement liée aux transports.

DOCUMENT 7 : LE TRAIN DE PAÏTA.



Source : *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, Jean Le Borgne (in supra).

Au sujet du chemin de fer en Nouvelle-Calédonie, citons une fois de plus Jean Le Borgne (page 278) :

Le chemin de fer :

A la fin du siècle dernier, le chemin de fer était considéré dans le monde entier comme le seul moyen de mettre en valeur un pays neuf. L'auto n'existait pas encore et pour le transport rapide des hommes et des produits, des minerais surtout, la voie ferrée paraissait l'outil indispensable.

C'est sous l'administration du **gouverneur Feillet**, en 1901, que fut commencée la première section Nouméa-Bourail prévue par le projet.

En 1906, la voie atteignit la Dumbéa, mais, faute de crédits, les travaux furent arrêtés pendant plusieurs années. Ils ne purent reprendre qu'en 1910 et, cette fois, le chemin de fer fut prolongé jusqu'à Païta. Le relief accidenté avait rendu la construction **très coûteuse**. Il avait été nécessaire de jeter plusieurs ponts importants et de percer **un tunnel** de plus de 200 mètres au col de Tonghoué. Aussi, l'idée de poursuivre les travaux au-delà de Païta fut-elle abandonnée.

La ligne n'avait que 30 Km de longueur. Elle était **trop courte** pour avoir un trafic important, la région traversée étant très faiblement peuplée (...). C'est en 1914, le chemin de fer n'avait à transporter que 30 tonnes de marchandises par semaine. C'est trop peu pour couvrir les frais de l'exploitation, la quelle fut **constamment en déficit** ; aussi, à de nombreuses reprises, sa **suppression** fut-elle envisagée.

En 1939, il fut impossible de ne pas y recourir, car de grandes dépenses pour l'achat de nouveau matériel et l'entretien de la voie et des ponts, étaient devenues indispensables. **Le chemin de fer fut supprimé** ; mais, à cette date, il avait depuis longtemps perdu sa raison d'être : la route avait atteint déjà la plupart des centres.

DOCUMENT 8 : DE L'OMNIBUS À CHEVAL À L'AUTOMOBILE.



Source : *La Nouvelle-Calédonie 1774-1925*, Bernard Brou, Bulletin de la Société d'Etudes Historiques (N° 9), Nouméa.

Ce document permet de faire la liaison entre l'âge du cheval qui décline et celui de l'automobile qui commence.

DOCUMENT 9 : AFFICHE DU « TOUR DE CÔTE ».

CORDON VITAL

Malgré les retards, les pannes, les querelles avec l'Administration française qui subventionne le trafic, les articles peu complaisants du *Bulletin du commerce*, le *Saint-Antoine*, figure de proue du cabotage calédonien, est longtemps resté le seul moyen de communication possible entre Nouméa et les centres de colonisation éloignés.

LE CONTRAT DU 10 MARS 1923

L'article 1^{er} du marché de gré à gré en date du 10 mars 1923 stipule que la Société du Tour de Côtes « s'engage envers la colonie à effectuer un service de transport maritime de correspondances, de colis postaux, de passagers et de marchandises, entre le chef-lieu et divers points des côtes ouest et est de la Nouvelle-Calédonie à raison d'un voyage par mois sur chaque côte ».



Source : *Les transports* (page 13), J.M Estournès, collection Découvertes Calédoniennes, éd. Planète Mémo

Véritable « institution calédonienne », le service du « Tour de côte » va permettre pendant des années le ravitaillement de la Grande Terre et des îles Loyauté. Il sera abandonné progressivement à partir des années 60 au profit de l'automobile, car il est trop lent et ne permet pas le transport des denrées périssables. Il demeure cependant en direction des îles Loyauté et de l'île des Pins, en se modernisant toutefois. Pour le trajet du « Tour de côte », on se reportera à la carte de l'annexe.

DOCUMENT 10 : LA PRESENCE AMERICAINE.



FLORAISSON D'AERODROMES

Débarqués en mars 1942 par vagues de 15 000 hommes depuis d'immenses paquebots transformés en transport de troupes, les soldats américains installent leur camp avancé sur la Grande-Terre. L'US Air Force construit plusieurs aérodromes : Magenta (1942), Oua Tom et Koumar (1944)... Entre Népoul et Pouembout, celui de la plaine des Gaiacs (photo) compte deux pistes de 2 000 m en chrome de fer compacté. En 1944, la plupart sont abandonnés, sauf Tontouta et Magenta, aménagés pour l'aviation civile.



TONTOUTA SUR LE PIED DE GUERRE

Dès 1941, les autorités de la France libre ont construit au PK-53 une piste de 1 525 m. Après l'attaque japonaise de Pearl Harbor (7 décembre 1941), le général Patch ordonne au 81^e Bataillon du génie de l'allonger (1 850 m), d'en tracer une seconde (1 450 m) et d'installer l'infrastructure nécessaire à l'accueil de 25 bombardiers (dont les célèbres forteresses volantes B17, à droite sur la photo) et une centaine de chasseurs (à gauche).



PISTE METALLIQUE

Les pistes de Tontouta (photo) et Magenta sont recouvertes d'un revêtement métallique préféré au goudron.

Source : *Les transports* (page 22), J.M Estournès collection Découvertes Calédoniennes, éditions Planète Mém

On pourra se reporter aux pages 22 et 23 du même ouvrage (décidément bien utile pour ce chapitre) pour avoir des précisions et d'autres documentations iconographiques sur le sujet. En ce qui concerne la présence américaine, assez bien connue des élèves, on peut faire référence aux cours de 3^{ème} et de 2^{nde} BEP. On peut citer toutefois les aéroports, le port de Nouméa, les routes...