

I.2 Les espaces français du Pacifique.

I.2.3 Des aménagements sous le signe du rééquilibrage.

- A) Les transports urbains et suburbains
- B) Le SDAU Voh-Koné-Pouembout

COMMENTAIRE

Il s'agit de mettre en évidence les différentes politiques d'aménagement réalisées et envisagées qui doivent contribuer au rééquilibrage des trois provinces.

NOTIONS : *réseau de transports, urbain, suburbain, interurbain, agglomération, délégation de service public, Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Plan d'Occupation des Sols, pôle économique, emplois directs et indirects, lotissement.*

ORIENTATIONS

Lors de la provincialisation adoptée en 1989, il a été constaté une forte différence de développement entre le Sud, le Nord et les Iles Loyauté. Suite à cela, chaque province a mis en place une politique d'aménagement planifiée en fonction de ses besoins et de ses perspectives d'avenir. Cette politique s'applique dans différents domaines mais deux axes d'études ont été choisis :

- Les transports urbains et suburbains ;
- Le SDAU Voh-Koné-Pouembout

Le premier axe concerne la ville de Nouméa et l'agglomération du Grand Nouméa (qui comprend les communes du Mont-Dore, de Nouméa, de Dumbéa et de Païta). Selon le contrat d'agglomération 2000-2004, la rénovation et la modernisation du système de transport en commun auparavant obsolète, peu fiable et coûteux a été décidé. L'objectif est d'aboutir à une politique tarifaire accessible aux plus défavorisés pour effectuer des déplacements dans l'agglomération entre les zones d'habitat et d'emplois éventuels.

Le deuxième axe répond à la volonté de l'ensemble des signataires de l'Accord de Nouméa de prévoir l'aménagement accompagnant l'implantation de l'usine du Nord et l'exploitation minière du massif de Koniambo. Les acteurs institutionnels locaux (mairies et Province) se chargent de la mise en œuvre au niveau des équipements nécessaires à la bonne réalisation de ce projet. L'enjeu est de créer un pôle économique de développement dans la région Voh-Koné-Pouembout (VKP).

L'horaire dévolu à cette séance est d'une heure sur un volume de cinq heures. Il est judicieux de traiter ce thème après avoir étudié la ruralité.

Dans ce dossier d'accompagnement, l'aménagement en province des Iles n'a pas été traité mais les professeurs intéressés peuvent envisager de traiter l'adduction en eau potable à Ouvéa ou encore un aménagement touristique.

Les documents complémentaires se trouvent à la fin de ce dossier.

MISE AU POINT SCIENTIFIQUE

Lors de la mise en place des accords de Matignon-Oudinot en 1988, il a été décidé des priorités en matière d'aménagement suite à l'attribution des compétences qui incombaient à l'Etat vers les trois provinces nouvellement créées. Ces priorités ont concerné divers domaines tels que : l'enseignement primaire et l'équipement du secondaire, les infrastructures routières sur le territoire provincial, de la santé, de la culture et du développement économique (aménagement touristique). Une période d'une décennie avait été fixée pour parvenir à la réalisation de l'objectif qui avait été décidé, à savoir le rééquilibrage économique entre les provinces. Le bilan a été négatif puisque il y a encore un grand décalage entre la Province Sud et les Provinces Nord et Iles.

Ainsi lors de l'Accord de Nouméa (1998), les priorités se sont alors réorientées vers d'autres secteurs tels que l'industrie (projets de l'usine du Nord et Goronickel), l'agro-alimentaire (les pêcheries, l'agriculture, les fermes aquacoles)... Mais il a persisté une continuité dans les secteurs importants (Santé, Enseignement et Formation, Habitat, Culture) qui ont découlé des Accords de Matignon.

A) Les transports urbains et suburbains (dans Nouméa et le Grand Nouméa) :

Le réseau urbain

Avant la rénovation et la modernisation du système de transport en commun. Il existait une sorte de taxi collectif (babycar) soumis à des agréments donnés à des transporteurs (chauffeurs de cars patentés) sur des circuits et des horaires déterminés par la municipalité de Nouméa. Le réseau prenait une forme d'étoile dont le centre correspondait à l'ancienne gare routière avec des radiales reliant les différents quartiers de la ville. L'utilisateur devait prendre le bus dans son quartier, descendre au centre ville et prendre une correspondance afin de se rendre à son lieu de travail. Ce système a été jugé obsolète, peu fiable et coûteux.

En 1993, le BETURE (cabinet de prospection métropolitain) a été sollicité par la mairie afin d'établir un plan de déplacement urbain, de juger le pourcentage d'utilisation actuelle, d'émettre des projections et de retracer les circuits en tenant compte des zones d'habitat et d'emplois.

La délibération 540 du 25 janvier 1995 du Congrès est la première de ce nom en Nouvelle-Calédonie. Celle-ci fixe les conditions d'accès à la profession (entrepreneurs et chauffeurs), les obligations (par exemple la billetterie); en clair, elle impose le conventionnement.

Document 1 : Extrait de la délibération susdite : articles 29 et 30.

Les réseaux urbains et suburbains ne sont rentables que sur Nouméa et sur le Grand Nouméa.

Le réseau urbain est géré par le GIE (Groupe d'intérêt Economique) KARUIA depuis le 24 novembre 1999 par délégation de service public. La délégation de service public est un contrat de gré à gré entre une collectivité (ici la municipalité) et une entreprise privée.

Les bus (nom donné à un transport en commun dans lequel les passagers peuvent être soit assis, soit debout) sont modernes et confortables. Les circuits ont été repensés différemment afin d'éviter les attroupements de population au centre-ville, la nouvelle gare routière est située désormais entre Doniambo et Montravel. Cette gare étant localisée loin de la ville, l'effet escompté s'est révélé un échec puisque la population se rassemble désormais sur la place de la Marne, qui correspond à un arrêt de bus. Les trajets sont plus longs qu'auparavant, mais les bus sont plus réguliers. Certaines zones qui n'étaient pas desservies le sont maintenant, comme le quartier de Numbo.

Document 2 : carte du réseau KARUIA.

Notons qu'il y a des arrêts de bus devant les établissements scolaires de la ville (collèges et lycées), ce qui permet aux élèves de rejoindre leur lieu d'étude plus facilement et plus rapidement. Les trajets correspondent aux lieux d'émission et de réception de flux (maison/travail/maison). Environ 90 à 95% des circuits actuels sont figés. La municipalité souhaite que les Nouméens utilisent autant ce moyen de transport pour se rendre sur les lieux de loisirs que pour se rendre sur le lieu de travail.

Le réseau suburbain

En ce qui concerne le réseau suburbain, il s'agit aussi d'une délégation de service public, mais cette fois-ci entre la province Sud et l'entreprise CARSUD datant de mai 2001. Le réseau a été actif à partir de février 2002 et concerne l'agglomération du Grand Nouméa.

Document 3 : Carte du réseau CAR SUD.

L'agglomération a été divisée en 5 zones : Païta, Dumbéa, Nouméa, Boulari et Mont-Dore. Le réseau est composé de lignes principales qui ont pour point de convergence Nouméa (Gare de Montravel) ; elles sont appelées aussi lignes primaires et correspondent aux lieux de travail, contrairement aux lignes secondaires qui sont en relation avec les zones d'habitat. L'objectif de créer des mini-réseaux locaux à partir de ces lignes secondaires a été abandonné à Païta, Dumbéa-Rivière et Koutio. L'utilisateur devait prendre la ligne secondaire de son « quartier » pour rejoindre le terminus et emprunter la correspondance pour la ligne primaire qui le conduirait à Nouméa. Ce changement de véhicule a suscité le mécontentement du public qui ne semble pas habitué à ce système. En revanche, celui-ci fonctionne très bien au Mont-Dore et dans la zone Robinson et Mairie-Annexe (Plum). Cela peut s'expliquer par le fait que le sud de l'agglomération est beaucoup moins fréquenté par les cars interurbains que le nord. En effet, lorsqu'une personne veut faire une course en ville au départ de Païta, elle monte dans un car qui descend de Brousse et qui s'arrête à la gare routière en ville ; pour le retour, elle prend le car en ville et descend à Païta. Le « pouce » (autostop) est aussi une habitude des gens pour se rendre d'un endroit à un autre.

Le bilan après deux ans de service est plutôt positif en ce qui concerne la fréquentation du réseau : un million de passagers a été transporté en 2002 et un million deux cent mille en 2003. Le réseau est en constante amélioration et les décideurs accordent les circuits pour desservir les nouveaux lotissements comme celui de Nakutakoin et Julisa.

Document 4 : extrait d'un article paru aux Nouvelles Calédoniennes datant du 7 février 2004.

***Le réseau interurbain**

Le réseau interurbain concerne la liaison entre les différents villages en dehors de l'agglomération du Grand Nouméa ou d'un village émetteur de passagers vers Nouméa. Il s'agit d'un réseau très fréquenté et qui permet de relier la province Nord et la province Sud mais aussi l'intérieur de la province Sud avec l'agglomération. Cette continuité territoriale concerne la DITTT (Direction des Infrastructures et des Transports Territoriaux) et les provinces concernées. La desserte est assurée par des entrepreneurs privés qui sont sous contrat avec la DITTT, les provinces et les municipalités.

Poya est la commune qui pose problème puisqu'il y a franchissement de frontière de province. Il y a ici un flou juridique.

Actuellement, il existe deux grands transporteurs interurbains : l'entreprise Dubois qui dessert presque toute la côte ouest (par exemple la ligne Koumac-Nouméa) et l'entreprise Poanoui pour la quasi-totalité de la côte est (Poindimié-Nouméa).

B) Le SDAU VKP (le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme Voh-Koné-Pouembout):

Définitions :

Le SDAU est un plan d'urbanisme (1/50 000^e) qui fixe les orientations de l'urbanisation future. Conçu pour les grandes agglomérations, il est révisé périodiquement et sert de référence pour le POS (Plan d'Occupation des Sols).

Le POS distingue plusieurs zones : zone urbaine, zone industrielle, zone inconstructible car zone agricole à protéger.

« La réalisation de l'Usine du Nord pour l'exploitation minière du massif de Koniambo constitue un des objectifs essentiels en matière de rééquilibrage, voulu par l'ensemble des signataires de l'Accord de Nouméa ».

Afin de répondre à cette volonté politique, la Province Nord ainsi que les acteurs institutionnels locaux se doivent d'accompagner ce projet d'usine afin qu'il se réalise au mieux.

Il a donc été décidé l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme sur le périmètre des trois communes Voh-Koné-Pouembout.

A l'heure actuelle, ce territoire est essentiellement rural. Il est donc nécessaire de prévoir et de planifier les bouleversements importants que la construction de cette usine provoquera dans de nombreux domaines. L'enjeu de ce SDAU est de répondre au mieux aux besoins des populations qui viendront s'installer dans la région lors de la réalisation de l'usine tout en tenant compte de l'existence de la population déjà en place.

Il convient alors d'anticiper les besoins en emplois directs et en emplois indirects, de prévoir les zones d'habitat, d'évaluer les besoins en infrastructures scolaires et post-bac et de créer un véritable pôle économique dans la région.

Le SDAU est prévu sur une durée de quinze années avec des études réactualisables en matière démographique et économique.

Document 5 : Extrait du cahier des clauses techniques particulières du SDAU VKP : Objectifs de l'étude et présentation des acteurs.

Le développement économique :

Le SDAU s'appuie sur les activités préexistantes à la construction de l'usine et prévoit de développer plusieurs pôles (BTP, enseignement, agro-alimentaire...). Ainsi, la commune de Voh accueillera le pôle industriel à Vavuto du fait de sa proximité. S'y installeront les sous-traitants directs, la zone industrielle et artisanale et la restauration sur place. Il est aussi prévu un pôle de diffusion touristique avec un centre d'information qui devrait associer les tribus alentour.

Le pôle des commerces et des services sera à Koné afin de renforcer son caractère de chef-lieu. Une grande et une moyenne surfaces, une galerie commerciale et divers commerces donneront au centre de Koné un aspect moins rural. Les services médicaux qui existent déjà seront renforcés par un centre médical et un laboratoire d'analyses. Loisirs et équipements sportifs accompagneront ces implantations. Le pôle BTP sera à la sortie de Baco près de la transversale Koné-Tiwaka (lien avec la côte est).

Le pôle enseignement se trouve actuellement à Pouembout où il existe déjà le lycée agricole qui possède une filière professionnelle, générale et technologique et une filière post-bac (BTS). Il a été décidé la construction d'un lycée d'enseignement public à vocation générale et technologique. Pouembout conservera son caractère agricole avec la mise en place d'un pôle agro-alimentaire.

Document 6 : Fiche présentant le développement économique.

L'habitat :

Les projections démographiques estiment la population à environ 3 545 ménages à l'horizon 2015. Il est à noter que Koné sera la commune la plus peuplée, du fait de son importance mais aussi de sa situation. Sur l'ensemble du territoire, les besoins en logements ont été envisagés :
-environ 700 logements en tribus seront nécessaires soit une cinquantaine de logements par an
-près de 1 850 logements hors tribus (dus à l'accroissement de la population résidente et l'apport des populations extérieures).

Au total, il y a 16 projets de lotissements (hors tribu) à construire d'ici 2015 à savoir :

- 6 à Voh dont 3 qui seront livrés en 2005-2006
- 8 à Koné dont 1 qui a débuté en 2003
- 2 à Pouembout qui seront livrés en 2005-2006.

L'enseignement primaire :

En ce qui concerne l'enseignement primaire, la province poursuivra ses efforts pour développer les écoles de proximité, agrandir les groupes scolaires existants et en créer de nouveaux. Les écoles de proximité se situent en tribu et accueillent les enfants de la pré-élémentaire jusqu'au CE1 pour certaines et jusqu'au CM2 pour d'autres. A la fin du cursus primaire, les élèves rejoignent les collèges du secteur : le collège public à Koné et le collège protestant de Tieta (à Voh).

Le SDAU VKP est en cours de réalisation. La deuxième tranche doit être finalisée en mars 2004 et la troisième tranche dans le courant de la même année.

La revue mensuelle *Tour de côte*, traitant de la province nord est un outil essentiel pour s'informer.

SUPPORT DOCUMENTAIRE

Document 1. Extrait de la délibération 540 du 25 janvier 1995, articles 29 et 30.

Cette délibération du Congrès est la première du type en Nouvelle-Calédonie concernant les transports. L'article 29 définit les transports publics urbains et l'article 30 pose les conditions de la billetterie. Auparavant, les usagers payaient de « main à main » au chauffeur qui ne délivrait aucun ticket. La billetterie permet le contrôle des passagers mais aussi celui du chauffeur.

Article 30 Billetterie

Tout service de transport régulier ou à la demande doit impérativement donner lieu à la délivrance de billets ou de tickets individuels comportant au moins, outre la raison sociale de l'entreprise, l'indication de la ligne utilisée et du trajet parcouru, chaque ticket portant un numéro d'ordre.

Il pourra également être délivré des abonnements pour une partie ou pour l'ensemble du réseau des transports publics en commun sous forme de tickets ou de cartes qui comporteront obligatoirement la durée de validité, la zone concernée ainsi qu'un numéro d'ordre.

Tout service occasionnel doit donner lieu également à la délivrance de billets individuels ou d'un billet collectif revêtus du cachet de l'entreprise et transport sur lesquels sont indiqués le nom et l'adresse de l'établissement, de l'association ou des groupes pour le compte desquels le service est exécuté, le motif du déplacement, le nombre de personnes transportées, l'itinéraire, la date et le prix du transport, la mention de ce prix pouvant être remplacée par la référence à une facture. Les billets, qu'ils soient individuels ou collectifs, doivent se trouver à bord du véhicule afin d'être présentés à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Document 2. Carte du réseau KARUIA (la carte est disponible à l'agence KARUIA ou dans l'annuaire).

Les différents quartiers de Nouméa sont tous desservis mais on peut voir que le centre-ville reste le point névralgique du réseau puisque la plupart des lignes y convergent par rapport à la gare d'échange de Montravel.

Document 3. Carte du réseau Carsud (la carte est disponible au point Carsud ou dans l'annuaire).

La ville de Nouméa est le lieu de réception des flux puisque les différentes lignes y convergent par le biais de la gare de Montravel. Le tracé des lignes secondaires vers les lignes primaires est bien signalé : le réseau dessert toute l'agglomération, de Tontouta jusqu'à Plum.



Cet article dresse le bilan de deux ans de service actif du réseau Carsud, précise les améliorations à apporter et les changements tarifaires.

Nouveautés sur le réseau de Carsud

Pour la rentrée, Carsud annonce plusieurs nouveautés : modifications sur le réseau, réduction avec la carte Isic... En revanche, les tarifs augmenteront légèrement dès lundi prochain.

Carsud fête le 4 février son deuxième anniversaire. Depuis sa création, il a transporté un million de passagers en 2002 et 1.2 millions en 2003. En comparant la période de février à décembre sur les deux années, l'augmentation de la fréquentation s'élève à 9 %.

Le panel des tarifs s'est étoffé avec la mise en place de diverses formules d'abonnement, qui, selon la direction de Carsud, « entrent doucement mais sûrement dans les habitudes. »

Pour activer le phénomène, la société a augmenté les tarifs des tickets simples. Une mesure déjà décidée en 2002 et qui avait permis, selon la directrice commerciale, Barbara Gauvain : « un petit report sur les abonnements. »

Un autre but de Carsud est de « fidéliser » ses passagers. C'est pour quoi les tarifs des abonnements n'ont pas évolué depuis la création de l'entreprise.

Autre mesure : une per-

manence sera assurée chaque week-end sur un marché du Grand-Nouméa : celui du Parc Fayard (le premier samedi de chaque mois), de Koutio (le troisième dimanche de chaque mois), de la Coulée et celui de Nouméa, qui débutera la série, le samedi 14 février.

Amélioration du réseau

« Les cartes d'abonnement pourront être créées sur place alors que, jusqu'à présent, elles ne pouvaient l'être qu'à la gare de Mont-Dore, ce qui obligeait les passagers à faire un détour », constate Barbara Gauvain.

Hormis le développement des abonnements, l'autre but de Carsud est d'améliorer le réseau pour tenter d'épouser les besoins de la population qui utilise ses bus pour se rendre au travail, aller faire des courses, sortir dans le centre de Nouméa ou à la plage...

« Le soleil est toujours le même : gagner du temps. Certains cars rejoignent donc Païta, la Tontouta ou le Mont-Dore en empruntant la Savexpress. Le nombre de départs quotidiens a augmenté sur certaines lignes, comme les lignes C et D qui drainent plus de 50 % des passagers. » Aux heures de pointe, certains cars étaient en limite de capacité », note la directrice commerciale.

De nouvelles modifications sont effectuées pour

la rentrée 2004 afin de raccourcir l'attente lors de correspondances ou de desservir certains quartiers jusqu'à maintenant hors du réseau comme Nakutakoin ou le lotissement Julisa à Païta (lire en encadré).

Anne Gaignaire
Illustrations Carsud

Fiche technique de Carsud

- 11 lignes, dont cinq principales, pour desservir le centre de Nouméa.
- 400 départs quotidiens en semaine
- 368 points d'arrêt
- 75 salariés, dont 64 conducteurs
- 34 autocars dont 23 de grande capacité, 9 de moyenne et 2 de petite.
- Plus d'un million de km ont été parcourus en 2003.

La carte Isic

Les étudiants bénéficient de la carte Isic bénéficiant d'une réduction de 30 % sur les abonnements mensuels.

- Pass mensuel 1 zone 3 150 F au lieu de 4 500 F
 - Pass mensuel 2 zones 4 130 F au lieu de 5 900 F
 - Pass mensuel 3 zones 6 230 F au lieu de 8 900 F
- Renseignements : 25 16 15

Document 5. Extrait du cahier des clauses techniques particulières du SDA VKP.

**SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT
DE KONE/VOH/POUEMBOUT**

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES

1. OBJECTIFS DE L'ETUDE

La réalisation de l'usine du Nord pour l'exploitation minière du massif de KONIAMBO constitue un des objectifs essentiels en matière de rééquilibrage, voulu par l'ensemble des signataires des accords de NOUMEA.

A côté du porteur de projet SMSP/FALCONBRIDGE, à qui incombe l'ensemble des études préparatoires au choix final ainsi que la définition des éléments clé du projet (localisation, port en eau profonde, ressources en eau, énergie, transport de minerais, ressources humaines), il appartiendra aux acteurs institutionnels locaux d'accompagner la mise en œuvre de ce projet avec l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme sur le périmètre des trois communes concernées de KONE, VOH, POUEMBOUT, constituées en syndicat intercommunal d'aménagement.

Le territoire des trois communes précitées de KONE, VOH, POUEMBOUT est un territoire essentiellement rural à l'heure actuelle. Le projet d'usine du Nord va entraîner, à terme, le doublement de la population vivant de façon permanente sur les trois communes et des bouleversements importants dans de nombreux domaines.

L'attention des cabinets d'études est attirée sur la place de la culture mélanésienne en Nouvelle Calédonie et en particulier de deux aspects importants : le foncier et le droit coutumier.

La juxtaposition sur le territoire objet de l'étude, de cultures mélanésienne et européenne nécessitera plusieurs angles d'approche.

Ce schéma directeur d'aménagement aura pour objectif, d'apporter une réponse au développement économique, social et culturel qui accompagnera la montée en régime du projet d'usine du Nord.

Il permettra une réponse concrète aux besoins exprimés en matière foncière, économique, habitat, environnement, agriculture, équipements socioculturels, tourisme, durant les 15 prochaines années en distinguant plusieurs phases et leurs moyens de mise en œuvre pour la première phase.

La mise en place des filières de formation impose en phase préalable immédiate l'étude complète (réactualisable), démographique et économique (en population active induite) et en phase calendaire des emplois induits par l'arrivée de l'usine du Nord sur zone.

L'extrait choisi présente les objectifs de l'étude, le cadre de travail et les acteurs concernés. Il convient d'insister sur le fait que la future « agglomération » VKP sera une création ex-nihilo et insister sur la prise en compte des populations déjà implantées.

Document 6. Fiche sur le développement économique.

**REUNION DE TRAVAIL DES ELUS
DU SIVU ET DE LA PROVINCE**

le 03 février 2003



DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

USINE à Vavuto

PÔLE INDUSTRIEL sur Vavuto

- + Sous-traitants directs de l'usine
- + Restauration sur place
- + Zone industrielle et artisanale de Voh

PÔLE DE DIFFUSION TOURISTIQUE à Pwadawaup

- + Information,
- + Ouverture sur la chaîne,
- + Marché,
- + Artisanat.

PÔLE COMMERCIAL au centre de Koné

- + Un centre commercial comprenant :
 - 1 GMS (Grand et Moyenne Surface) : 1 300m²
 - 1 galerie : 1 200m²
 - 1 poissonnerie
 - 1 commerce de textile
 - 1 commerce d'habillement
 - 1 commerce d'équipement du foyer
 - 1 IARD
 - 1 coiffeur
 - 1 commerce de Hi-Fi
- + Un centre médical et un laboratoire d'analyse
- + Un pôle service (comptabilité, imprimerie,...)
- + Un pôle loisir (cinéma)
- + Un pôle équipements sportifs avec piscine

PÔLE BTP à Baco

Regrouper les activités relatives au bâtiment sur la future zone artisanale de Baco.

PÔLE TERTIAIRE au Pont blanc

PÔLE AGRO-ALIMENTAIRE sur Pouembout

Regroupement des activités agro-alimentaires afin de créer un véritable pôle. Ses activités intéressent aussi bien le territoire de VKP que le reste du Nord :

- Abattoir du Nord,
- Atelier de découpe et ligne de steaks hachés,
- Centre de tri et de conditionnement,
- Pôle froid - Usine de crevettes,
- Ramener l'usine de poulets près du pôle agro-alimentaire (?)

Ce regroupement d'activités agro-alimentaires permettrait le traitement de leur rejets par :

- Centrale d'épuration biologique/chimique (+ boues valorisables pour l'agriculture)

Ce document montre les différents pôles à créer et à développer et leurs détails. Insister sur la finalité du pôle économique VKP : bassin d'emplois directs et indirects, industrialisation du Nord, lien avec le reste de la province (Koné se trouve au carrefour de la côte ouest et maintient le lien avec la côte est par la transversale Koné-Tiwaka) et la volonté de la province et des communes de fixer la population.

RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Personnes / Services ressources :

- Service de l'urbanisme de la Mairie de Nouméa : Monsieur GEORGELIN
- Service de l'équipement de la province Sud
- Direction de l'Aménagement Nord.

Remarques :

Les documents officiels proposés en supports documentaires peuvent être consultés dans les services précités.

A ce jour, il n'y a pas d'ouvrage traitant des aménagements dans chaque province. On peut conseiller aux professeurs de s'informer auprès des parutions publiées par chaque province.

Célestine BELEOUVOUDI, 28 février 2004.