

### III De 1945 à nos jours :

#### DOCUMENT 11 : COMMERCE ET TRANSPORT MODERNE.

Au cours du dernier quart de siècle, le développement des relations aériennes et des télécommunications a permis de rompre l'isolement du territoire par rapport à la métropole et aux autres pays de la zone.

- Si les grandes lignes du réseau routier ont été tracées de 1925 à 1945, c'est seulement en 1965 qu'était réalisé le « tour de Calédonie » (tronçon Hienghène-Pouébo), et après 1970 que furent entrepris de grands travaux d'amélioration (ponts, bitumage, rectification des virages...) sur les principaux axes et en particulier sur l'axe essentiel de la côte ouest, Nouméa – Poum (route territoriale n°1 ou RT1). La Nouvelle-Calédonie disposait fin 1988 de 1 140 km de routes territoriales (dont 950 km revêtus), 2 700 km de routes communales, et 2 500 km de chemins ruraux. Le parc de véhicules est estimé à près de 60 000 unités, concentrées essentiellement dans le grand Nouméa, et le trafic automobile décroît fortement en s'éloignant de la capitale. (Plus de 15 000 véhicules/jour à l'entrée du Mont-Dore, 100 seulement entre Touho et Hienghène).

- Le trafic aérien intérieur est favorisé par les conditions géographiques (longueur et relief de la Grande Terre, desserte des îles) et économiques (dispersion des centres miniers). Il est assuré par une compagnie commerciale, Air Calédonie, et plusieurs entreprises privées, s'appuyant sur une trentaine d'aérodromes, dont surtout celui de Nouméa-Magenta (plus de 8 800 mouvements d'avions commerciaux en 1988, et 165 000 passagers à destination ou en provenance des Loyauté ou de l'Île des Pins pour 95%).

- Tout le trafic aérien avec l'extérieur transite par l'aéroport international de Nouméa-La Tontouta, géré par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nouvelle-Calédonie (...).

- Le Port Autonome de Nouméa, établissement public, est à la fois le port d'approvisionnement de la Nouvelle-Calédonie (pétroliers, cargos, porte-conteneurs), le port industriel du nickel, le port de transbordement pour la desserte des îles et territoires avoisinants, et la fenêtre française sur le Pacifique Sud (...). Si l'on excepte l'exportation directe de minerais (chrome et surtout nickel) depuis les centres miniers, le port de Nouméa assure la totalité du trafic maritime intérieur et international. Avec plus de 3 400 000 t manipulées en 1988, il prend place parmi les principaux ports français. Mais ce trafic est extrêmement déséquilibré, les sorties représentant moins de 7% du tonnage total.

- Enfin les communications, c'est aussi à notre époque le trafic postal et les télécommunications, confiés sur le Territoire à un Office des Postes et Télécommunications (OPT), en activité depuis 1958 (...). Les communications téléphoniques sont assurées par un réseau automatisé désormais à 100% ; le trafic international est assuré grâce à une centaine de circuits satellites (...).

*Atlas de Nouvelle-Calédonie (1989) Editions du Cagou, page 74 J. Mathieu-Daudé*

Même s'il date de 1989, ce document a le mérite de préciser l'état des communications et des transports à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle. Son caractère extrêmement complet peut en faire un outil précieux pour un travail avec les élèves.

## DOCUMENT 12 : L'OPT EN CHIFFRES DE 1958 À 2001.

### Evolution du courrier et du téléphone en Nouvelle-Calédonie de 1958 à 1990

	1958	1970	1980	1990	2000
<b>COURRIER (nombre d'objets)</b>					
<b>Intérieur (NC/NC)</b>	1 610 000	5 500 000	7 374 000	17 400 000	11 900 000
<b>Voie de surface (bateau)</b>					
Arrivée de l'extérieur	612 000	876 000	1 310 000	800 000	?
Départ vers l'extérieur	43 000	77 000	43 600	?	?
<b>Trafic aérien</b>					
Arrivée de l'extérieur	780 000	2 815 000	3 576 000	5 200 000	7 700 000
Départ vers l'extérieur	603 000	2 032 000	3 077 000	2 800 000	3 300 000
	<b>1958</b>	<b>1970</b>	<b>1980</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>
<b>TELECOM</b>					
Postes publics puis publiphones (1990)	78	204	212	113	865
Abonnés fixes				26 643	51 005
Abonnés mobilis et Liberté					49 948
Appels intérieurs (NC)	1 738 000	5 728 000	16 000 000		
Appels extérieurs Métropole/internat.	829	66 500	2 000 000		
Minutes taxées intérieur (Tél fixe)				46 084 000	309 816 000
Minutes taxées extérieur (Tél fixe)				5 465 000	17 981 000

Source : OPT, sur des recherches de Mlle Cécile Bonnet (2003)

A noter : l'explosion du téléphone et du portable qui égale maintenant le téléphone fixe ainsi que la baisse du trafic du courrier intérieur, remplacé par le fax et Internet. Au sujet d'Internet, on peut travailler avec les élèves sur ses possibilités, l'utilisation qui en est faite et ce qu'elle peut remplacer par ailleurs (courrier, téléphone...).

## DOCUMENT 13 : RECORD POUR AIR CALEDONIE EN 2001.

### **Un record pour Aircal : 301 979 passagers (200-2001)**

**Pour la première fois de son histoire, la compagnie locale Air Calédonie dépasse la barre des 300 000 passagers durant sa saison 2000/2001.**

La compagnie termine sa saison (1er avril/31 mars) avec 301 979 passagers. Un record. Le directoire avait établi son budget sur la base de 295 800 passagers alors que depuis trois ans elle enregistre entre 282 000 et 285 000 passagers. La barre des 300 000 a été franchie deux jours avant la fin de l'exercice 2000/2001.

« La hausse de la fréquentation de touristes, + 13 % l'an dernier, est l'une des causes de ce résultat » souligne Olivier Razavet, membre du directoire d'Aircal.

La clientèle touristique, locale et internationale, représente cette année plus de 80 000 passagers transportés, soit 27 % du trafic total. Cette part de marché est en progression de 17 % par rapport à l'année 1999/2000 soit plus de 11 000 touristes supplémentaires transportés sur l'année sur l'ensemble des destinations. Les autres sont des résidents. En voyageant toujours aussi nombreux par avion, ils affichent leur confiance dans la compagnie domestique locale malgré la concurrence du bateau.

Le trafic s'est réparti à 30 % sur Lifou, 30 % sur l'île des Pins, 16 % sur Maré, 16 % sur Ouvéa, 5 % sur Tige et l'interîles Loyauté et 3 % sur les destinations de la Grande Terre et Bélep.

Les prévisions budgétaires d'Aircal pour la prochaine saison ont été calculées à partir d'une estimation de 307 000 passagers. Le retrait des deux vols hebdomadaires AOM et la suppression d'une rotation d'Air France devraient notablement diminuer le nombre de touristes cette année et par incidence celui des passagers d'Aircal.

Le directoire va donc devoir revoir ses prévisions.

O.B

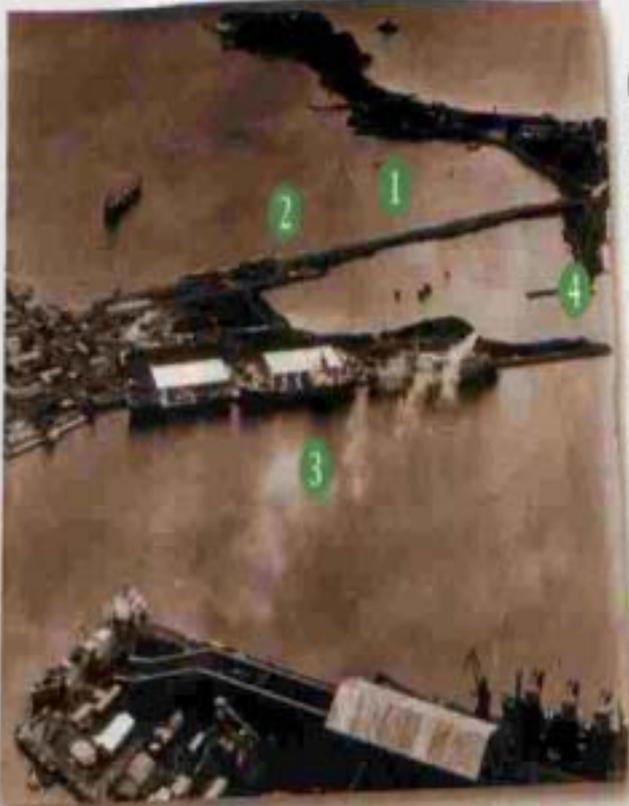
Source : *Les Nouvelles Calédoniennes* 10 Avril 2001

Ce document permet de mettre en valeur l'augmentation du trafic et ses destinations, mais aussi la fragilité de ce secteur lié à des impératifs de concurrence et d'état économique et psychologique du marché. On peut aussi travailler sur les coûts comparés du bateau et de l'avion, l'extension d'Air Calédonie International, le départ d'Air France et la concurrence... Les sujets sont là aussi nombreux à traiter.

---

## DOCUMENT 14 : L'AGRANDISSEMENT DU PORT DE NOUMEA.

**LISTE D'ATTENTE**  
Jusqu'à la construction du port autonome de Nouméa, tous les navires venaient s'entasser sur le vieux quai, à l'emplacement actuel du quai des Longs-Courriers et du quai des Caboteurs. Les cargos, bien plus petits et bien plus nombreux, restaient parfois plusieurs jours en rade jusqu'à ce qu'un emplacement se libère. Les paquebots aussi mouillaient, en face de Nouville, les passagers étant débarqués à bord de pétrolettes.

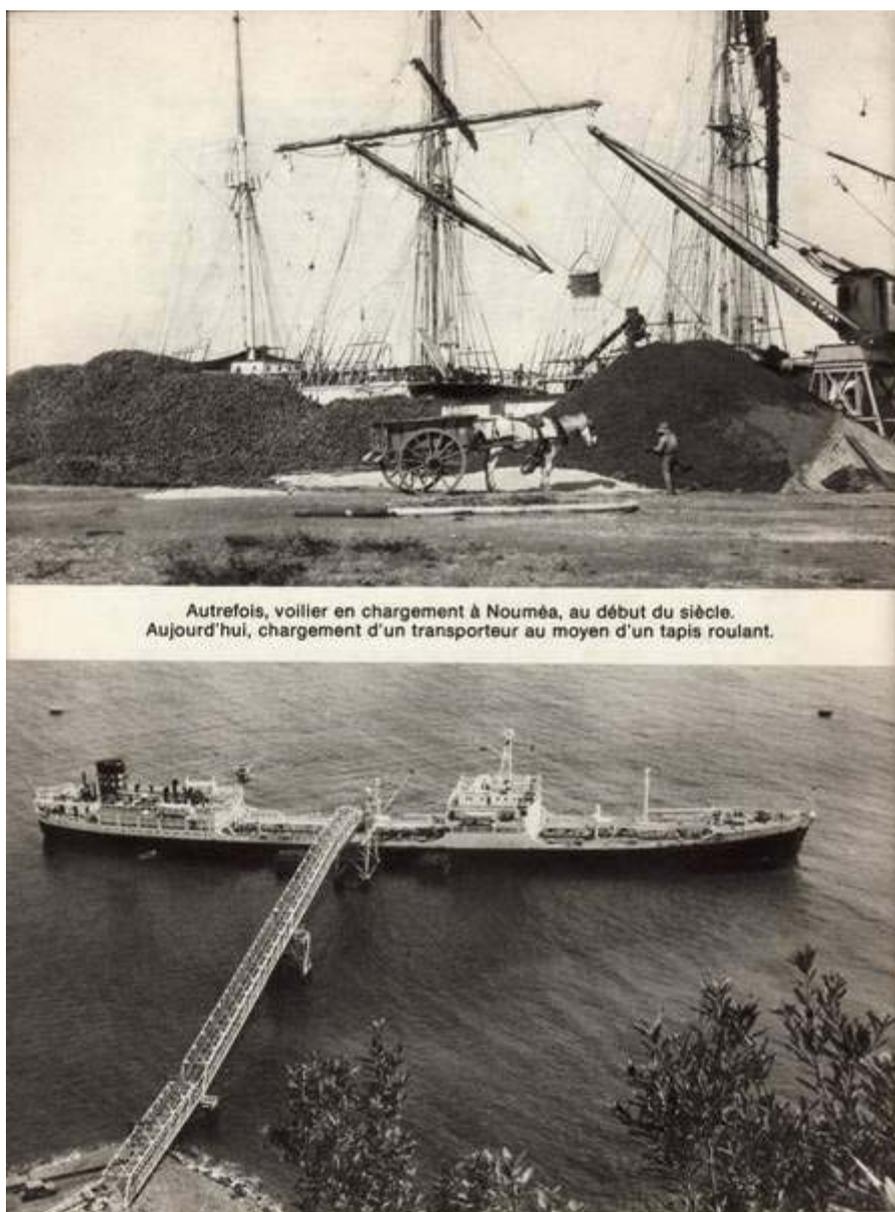


**CONSTRUCTION DU PORT**  
Les travaux du port autonome ont débuté en 1971, avec la construction de la digue de Nouville (1) – pour relier Nouméa à l'Île Nou – et du quai Fed (2). Ils s'achevèrent fin 1974, par la mise en service du Grand quai (3). Sur cette vue aérienne réalisée en décembre 1973, avant le remblayage géant, on distingue la pointe Lambert (4) sur laquelle s'appuie aujourd'hui la capitainerie.

Source : *Les transports* (page 30), J.M Estournès collection Découvertes Calédoniennes, éditions Planète Mémo

Là aussi, il est utile de faire le lien avec le cours de BEP sur le complexe industrialo-portuaire de Nouméa, pour voir son extension. On peut aussi remarquer la digue (réalisée à partir des déchets de la SLN) qui permet le désenclavement de Nouville et son aménagement, notamment au niveau de l'implantation des établissements scolaires : J Garnier, Université, CREPAC, ETFPA, Ecole des métiers de la mer, CFPA...

## DOCUMENT 15 : LE CHARGEMENT DU NICKEL DE 1900 A 1960.



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

Pour conclure, l'exemple de l'exploitation minière fournit une des meilleures preuves des progrès des transports en Nouvelle-Calédonie : du voilier et des chevaux au minéralier moderne et au chargement par tapis roulant. Par extension, on peut aussi parler des rouleurs et des énormes engins de mine. On peut aussi évoquer le fait qu'une part non négligeable du désenclavement a été réalisée pour faciliter l'exploitation du nickel.

## Annexe 1 Tableaux généraux et chiffres divers.

Là aussi, la compilation n'est pas exhaustive et peut être ou non exploitée avec les élèves.

1 LES TRANSPORTS EN NOUVELLE-CALEDONIE : LES PRINCIPALES DATES			
1872-1936	service maritime du Tour de côtes	1954	fondation de la Transpac (elle devient Air Calédonie en 1968)
1880	débuts de la malle-poste entre Nouméa et Païta	1960	premier avion à réaction (un DC8 de la TAI) à Tontouta
1882-1971	ligne maritime régulière Marseille-Nouméa	1970	mise en service de la voie de dégagement ouest
1902	première automobile importée	1971-1974	construction du port autonome de Nouméa
1903	création des messageries automobiles	1983	création d'Air Calédonie International
1904-1939	liaison ferroviaire Nouméa-Païta	1992-1997	croisières dans le lagon à bord du voilier "Club Med II"
1931	première liaison aéro postale avec l'Australie	1999	le "Betico" remplace le "Marie-Hélène" sur la desserte maritime des îles
1941-1942	constructions des pistes de Tontouta et Magenta	2000	inauguration de la transversale Koné-Tiwaka
1946	création de la Trapas (société française des transports aériens du Pacifique-Sud)	2001	mise en place du réseau urbain de bus
1949	premier vol commercial régulier Paris-Nouméa (Air France)		

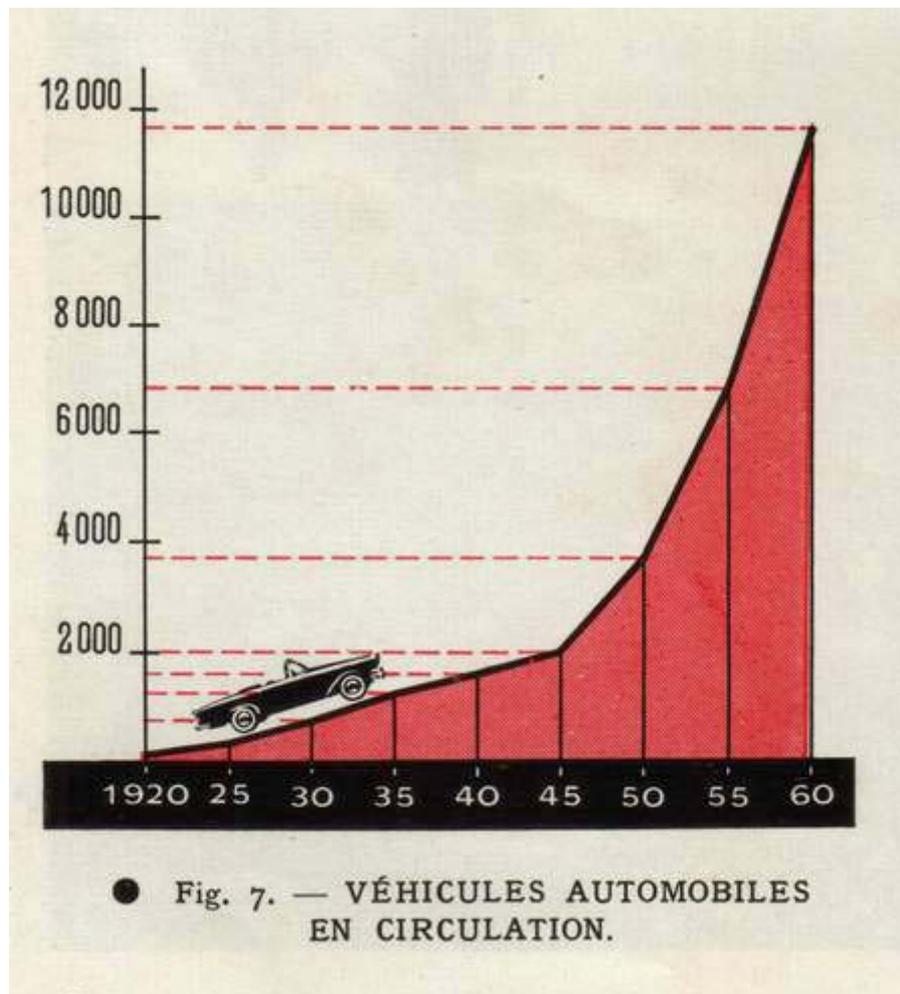
Source : *Les transports* (page 7), J.M Estournès collection Découvertes Calédoniennes, éditions Planète Mém

2 TRAFIC MARITIME EXTERIEUR (année 2001, en tonnes)			
DEBARQUEMENT		EMBARQUEMENT	
général cargo	334975	général cargo	188211
vrac solides	371400	dont mattes et ferro-nikels	169342
dont houille	281720	vrac liquides	21986
clinkers	74680		
soufre	10200		
vrac liquides	592454		
total débarquement	1298829	total embarquement	210197

total trafic extérieur		1509026	
<b>TRAFIC MARITIME INTERIEUR (année 2001, en tonnes)</b>			
<b>DEBARQUEMENT</b>		<b>EMBARQUEMENT</b>	
général cargo	18000	général cargo	77000
vrac solides	3023768	vrac liquides	5185
dont minerai de nickel	2923623		
sable	100145		
total débarquement	3041768	total embarquement	82185
total trafic intérieur		3123953	

Source : *Les transports* (page 30), J.M Estournès collection Découvertes Calédoniennes, éditions Planète Mém

### 3 La mise en circulation des véhicules automobiles de 1920 à 1960.



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

**Annexe 2** Extraits de *Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté*, de Jean Le Borgne, Editions Ministère de l'Education, de la Jeunesse et des Sports, Nouméa, 1964, pages 277 à 294.

## **CHAP 39 : LES COMMUNICATIONS INTERIEURES**

*Les relations entre Nouméa et les centres de l'intérieur furent pendant longtemps difficiles et les déplacements longs et incommodes car, faute de routes, ils devaient se faire par bateau ou à cheval (...).*

*Les communications sont pourtant de **première importance** pour les échanges entre le chef-lieu et le reste du pays. Elles permettent aux colons et aux tribus de transporter les produits de leurs cultures : le café, le coprah, les légumes, les fruits, et à Nouméa de réexpédier en brousse les marchandises les plus diverses débarquées sur ses quais. **Pendant longtemps elles n'ont été assurées que par le cabotage.***

### **I. Le cabotage.**

*Les eaux du lagon sont pour les caboteurs, du moins sur la côte est, un canal naturel qui permet de mettre facilement en relation les différentes parties de l'île.*

*Les premiers caboteurs furent **des bâtiments de guerre** (...). Puis le service fut assuré, comme il l'est aujourd'hui, par de petits bateaux appartenant à des sociétés locales dont **les voyages sont subventionnés par le territoire.***

*Ces caboteurs assurent le service du « tour de côtes ». Ils desservaient autrefois tous les centres de la côte ouest et de la côte est, jusqu'aux Belep.*

*Ils sont chargés aussi de la liaison avec Maré, Lifou, Ouvéa, et l'île des Pins. Le cabotage, autrefois unique moyen de communication, **a perdu à présent une très grande partie de son importance.***

*L'automobile lui a progressivement enlevé le transport des voyageurs et le camion lui a soustrait celui des marchandises légères et périssables ; il s'est même entièrement substitué à lui sur la côte ouest. Seules **la côte est et les îles sont encore visitées par les caboteurs.***

*L'avion, qui dessert les îles Loyauté, l'île des Pins, et un certain nombre de centres de l'intérieur, lui a pris, également la presque totalité de ses passagers.*

*Le fait est que le cabotage convient mal au transport des voyageurs et des produits périssables : **il est trop lent.** C'est pourquoi, très tôt, on souhaita lui substituer un autre moyen de communication plus commode, plus rapide, moins coûteux et c'est au chemin de fer qu'on songea.*

### **II. 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 30t de marchandises par semaine. C'est trop peu pour couvrir les frais de l'exploitations 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 devenus 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.*

### III. Les routes.

Le développement du réseau routier n'a commencé qu'avec l'usage de l'automobile, c'est-à-dire, pratiquement, **depuis la première guerre mondiale.**

#### 1) Avant 1914, le réseau routier était très réduit.

Pendant plus d'un demi-siècle, la Nouvelle-Calédonie manqua de routes. **En 1882, elle n'en avait encore que 57 km.**

En 1885, la malle-poste qui faisait le transport des voyageurs et du courrier ne dépassait pas Païta. Au-delà de ce centre, le courrier était pris en charge par un cavalier et conduit jusqu'à Bourail. Des hommes, à pied, en assuraient ensuite le transport vers Houaïlou et la côte est, d'une part, vers le nord, jusqu'à Ouégoa, d'autre part. **Une lettre mettrait à cette époque onze jours pour aller de Nouméa à Ouégoa !**

De Païta, la route fut prolongée ensuite vers Bouloupari et Moindou, qu'elle atteignit en 1897, puis vers Bourail. Mais, **en 1914, elle n'avait pas dépassé ce centre.** Sa longueur était de 200 km. Au-delà, il n'y avait que des pistes et des sentiers.

#### 2) Le début des grands travaux routiers date de 1926.

Après la première guerre mondiale, il en fut tout autrement. Sous l'administration du gouverneur Guyon, de 1925 à 1932, les travaux furent menés très activement. En sept ans 300 km de routes principales et 250 km de voies secondaires furent ouvertes.

De Poya, atteint en 1926, la route fut prolongée, à un rythme accéléré, vers Muéo relié en 1927, puis vers Pouembout, Koné et Voh. En 1936, Koumac était dépassé et la circulation pouvait se faire jusqu'à Pam, à l'extrémité nord.

En même temps, de nouveaux ouvrages étaient construits, notamment le pont de la Tontouta qui remplaça en 1934 le bac qui était toujours en service sur la rivière.

C'est pendant cette période de grands travaux que fut réalisée aussi la liaison entre les deux côtes par la construction des transversales : celles de Yaté, de Thio, de Canala et de Houaïlou, celle-ci reliant à la côte ouest la section de route qui allait jusqu'à Touho.

Si bien qu'en 1939, à la veille de la deuxième guerre mondiale, le réseau était, à quelques routes près, ce qu'il est en 1964.

#### 3) Le réseau routier actuel.

La Nouvelle-Calédonie dispose actuellement (1964) de 2000 km de routes et de 800 km de pistes et de sentiers muletiers.

Ce réseau comprend trois sections : la côte ouest, la côte est et les transversales.

A) La route de la côte ouest va de Nouméa à Koumac et de là à Poum, Pam et Ouégoa. Elle est goudronnée jusqu'à Moindou, c'est-à-dire sur 136 km. Elle est large, en général, et, relativement fréquentée. Certaines de ses sections (...) ont même un trafic important.

B) Les routes de la côte est sont plus étroites et beaucoup moins animées. Il n'en existe encore que deux tronçons. L'un va de Thio à Canala par le col de Petchikara, mais ce n'est qu'une route de montagne où la circulation ne peut se faire qu'à sens unique et selon un horaire. L'autre section s'étend de Houaïlou à la Ouïème, au-delà de Hienghène. Elle longe de très près la côte (...). Le cours des grandes rivières l'interrompt fréquemment et la divise en plusieurs tronçons (...).

Les bacs sont petit à petit remplacés par des ponts. Déjà la Houaïlou et la Ponérihouen ont le leur. Sur les autres rivières, sur la Tchamba, l'Amoa, la Tiwaka, la Tipindjé, la Hienghène et la Tanghène, le bac est toujours en usage. Le passage le plus long est celui de la Tchamba es la Yaoué.

### *C) Les transversales.*

*Les transversales font la liaison entre les deux côtes. Ce sont des routes de montagnes, étroites et accidentées. Il y en a cinq aujourd'hui :*

- a) au sud, celle de Nouméa à Yaté traverse la plaine des lacs (...).*
  - b) la deuxième transversale relie Bouloupari à Thio (...).*
  - c) la troisième est celle de la Foa-Canala qui atteint la côte est par le col d'Amieu et la vallée de la Négropo.*
  - d) la principale est celle de Bourail-Houailou qui franchit le col des Roussettes puis se glisse dans la vallée de la Houailou. Contrairement aux précédentes, cette route n'est pas à horaire. La circulation peut s'y faire dans les deux sens à la fois (...).*
  - e) la dernière transversale est plus récente, c'est celle qui relie Ouégoa à Balade par le d'Amos.*
- NDLR : depuis 1964, une autre transversale a été ouverte, la Koné-Tiwaka.*

### **IV. De nouvelles routes doivent encore être ouvertes.**

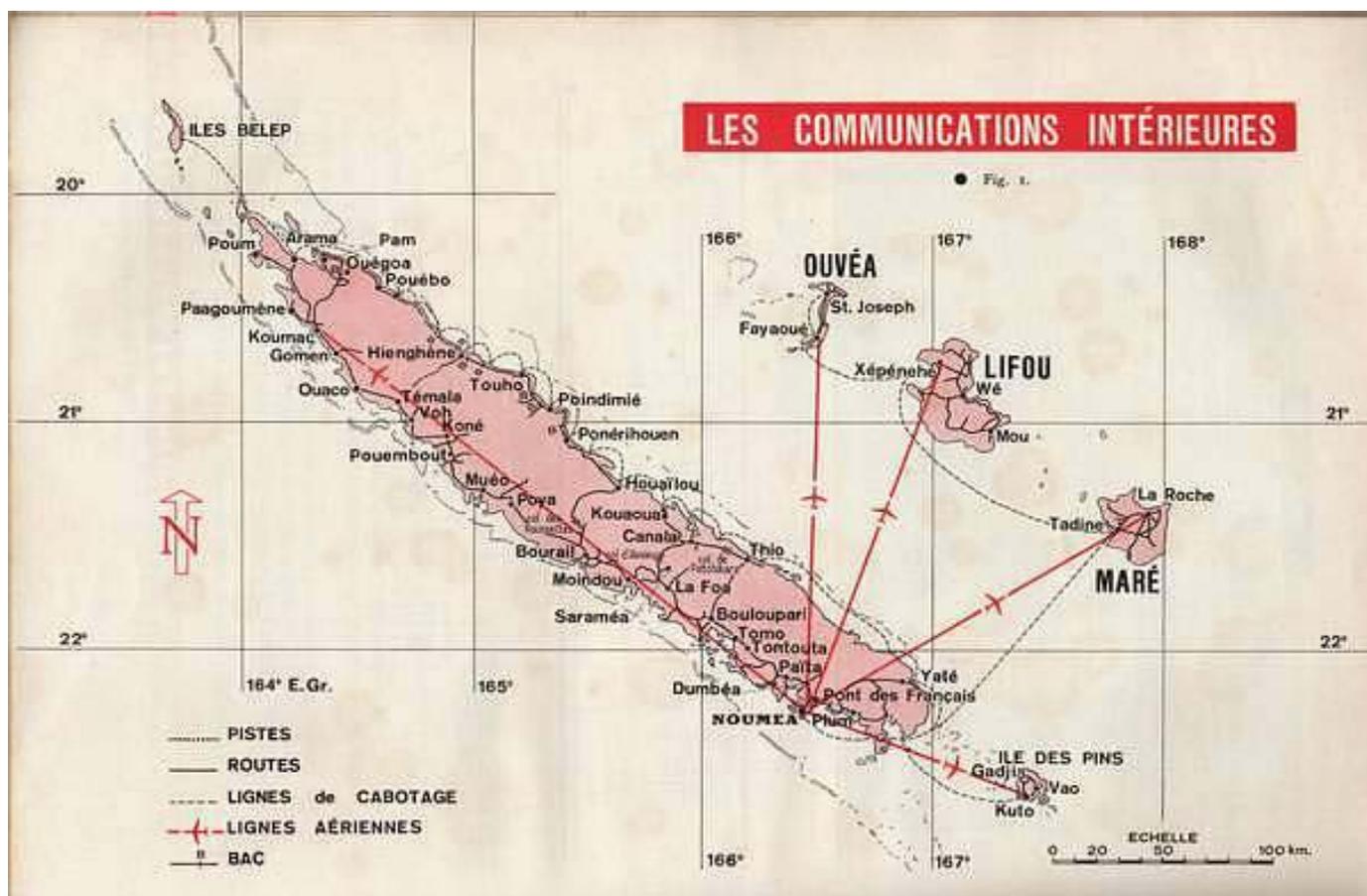
*Le trafic qui est encore faible, s'accroît régulièrement. En 1920, on ne comptait que 172 voitures en Nouvelle-Calédonie. En 1961, leur nombre était de 12 940 dont 7 500 voitures de tourisme. La route est donc un outil précieux et indispensable qui a rendu plus rapides et plus fréquents les échanges entre les hommes et les produits de l'intérieur et de la capitale. Grâce à elle, l'isolement de certaines parties de la brousse a aujourd'hui pratiquement disparu (...).*

### **VOCABULAIRE :**

***Cabotage :*** *navigation qui a lieu à faible distance des côtes et qui assure la liaison entre les ports d'un même pays. Le cabotage s'oppose à la navigation au long cours.*

***Routes transversales :*** *routes tracées en travers du territoire. Les transversales relient les deux côtes entre elles.*

***Réseau routier :*** *ensemble des routes qui desservent un pays.*



*Carte datant de 1964.*

## **CHAP 40 : LES COMMUNICATIONS EXTERIEURES**

*Nous avons souligné déjà l'isolement de la Nouvelle-Calédonie (...).*

*Pour corriger les effets de cette situation, la nécessité de communications fréquentes et rapides s'est tout de suite imposée aux hommes. Le bateau, d'abord employé, ne les assurait qu'imparfaitement et ce n'est que depuis l'utilisation de l'avion que l'isolement s'est vraiment atténué.*

*Cependant, chaque moyen de transport garde à présent encore une égale utilité car, si l'un convient parfaitement pour le transport des voyageurs pressés, des denrées légères ou périssables et du courrier, l'autre est indispensable pour celui des matières lourdes et encombrantes.*

*Voies aériennes et voies maritimes ont donc chacune un rôle essentiel à jouer dans le développement du territoire.*

### **I. Les voies Maritimes**

*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 (...).*

*Le Port de Nouméa est un ensemble qui comprend :*

- *Le port pétrolier de Ducos où sont débarqués les carburants*
- *Le port de Doniambo où sont déchargés le minerai et le charbon. Un quai spécial reçoit aussi les pétroliers qui approvisionnent l'usine en mazout.*
- *Le port de commerce (grand quai et petit quai pour les petits caboteurs) (...)*

*Nouméa est avant tout un port d'importation (...).*

## II. Les voies aériennes

### A) Les premières liaisons aériennes.

*Les premières liaisons aériennes datent des années 1931 et 1932, mais il ne s'agissait alors que d'exploits sportifs sans caractère commercial.*

*La première liaison aérienne fut réalisée avec l'Australie ; elle est l'œuvre de Victor Roffey qui, parti de Ouaco le 21 novembre 1931, exécuta la traversée en 11h20, à la vitesse de 135 km à l'heure.*

*Le second exploit fut le raid Paris-Nouméa exécuté par Charles de Vernheil, Max Devé et le mécanicien Emile Munch. A bord du « Biarritz », un trimoteur dont la vitesse était de 200 km à l'heure, ils s'envolèrent du Bourget le 6 mars 1932 et atterrirent à la Tontouta le 5 avril. Cet événement est commémoré par le monument qui s'élève à l'entrée de l'aérodrome.*

*Quelques années plus tard, des aviateurs de l'Aéro-Club calédonien réalisèrent d'autres vols.*

*En 1937, Henri Martinet et Gaston Constans, à bord de « l'Aiglon », relièrent pour la première fois les îles de Maré et de Lifou à la Grande Terre et, sur celle-ci, exécutèrent un voyage jusqu'à Pouébo. Henri Martinet réalisa ensuite du 23 mars au 20 mai 1939 la traversée Nouméa-Paris, parcourant 22 500 km, effectuant 52 escales et établissant la première liaison postale Nouméa-Paris.*

### B) Les premières lignes commerciales.

*La première ligne commerciale, celle de la compagnie américaine Pan American World Airways (la Panair) remonte à 1940. Mais c'est après la Seconde Guerre Mondiale que les liaisons aériennes sont surtout développées et multipliées.*

*En 1945, la compagnie américaine reprit son exploitation (...) Mais en, 1951, elle supprima son escale et les communications du territoire en furent sérieusement affectées (...). La ligne française Paris-Nouméa, fut créée en septembre 1949. Elle fut exploitée d'abord par la compagnie Air France à raison de deux liaisons par mois avec prolongement jusqu'à Port-Vila et Santo (...). Depuis 1956, son exploitation est aux mains d'une autre compagnie française, la T.A.I. (Compagnie de transports Aériens Intercontinentaux) devenue en 1963, après sa fusion, la Compagnie UTA-TAI.*

### C) Les lignes actuelles.

*La Nouvelle-Calédonie est donc desservie à présent par deux lignes aériennes : la ligne française « la ligne tour du monde » Paris-Nouméa-Tahiti-Etats-Unis-Paris (...). Et la ligne australienne Sydney-Nouméa (...).*

*L'avion a considérablement réduit la durée des voyages. Grâce à lui, Paris n'est plus qu'à vingt-sept heures de Nouméa au lieu de cinquante jours par bateau, Sydney à deux heures et demie, Fidji à deux heures et Papeete à sept heures. Aussi, et bien qu'il soit le moyen de transport le plus coûteux, l'avion est de plus en plus utilisé par les hommes pour leurs déplacements. En 1959, les compagnies aériennes ont transporté deux fois plus de passagers que les compagnies maritimes (11 419 contre 4 970).*

*L'avion est employé aussi pour le transport du courrier et celui des marchandises périssables comme les fruits, ou légères comme les articles de mode.*

### D) Les aérodromes.

*Dans la rade de Nouméa, elle possède une excellente hydrobase qui n'est pratiquement plus utilisée depuis que les compagnies aériennes ont remplacé leurs hydravions par des avions.*

*A l'intérieur, plusieurs aérodromes ont été aménagés pendant la dernière guerre par l'aviation américaine.*

*Le plus important est celui de la plaine des Gaïacs, trop éloigné de Nouméa malheureusement. Il en existe deux autres aussi, l'un à Koumac, l'autre à Ouatom.*

*Celui de Tontouta, le plus proche de Nouméa, il est à 53 km, est le seul actuellement utilisé par l'aviation commerciale (...).*

*Près de Nouméa, le tout petit aérodrome de Magenta ne convient qu'aux appareils légers. Il sert de base aux avions de l'aéroclub et à ceux de la compagnie locale de transport aérien-la compagnie Transpac-qui depuis 1955 relie Nouméa à Maré, Lifou, Ouvéa, Koumac, Koné, Houailou, Poindimié et l'île des Pins. (elle a transporté 21 950 passagers en 1963.)*

## VOCABULAIRE

**Wharf** : quai qui s'avance dans la mer pour permettre aux navires d'accoster dans les ports qui n'ont pas de bassins suffisamment profonds.

**Cargo** : navire de commerce destiné au seul transport des marchandises (vient du mot anglais cargo-boat, c'est-à-dire navire à cargaison). Un cargo mixte est un bateau aménagé à la fois pour le transport des voyageurs et celui des marchandises.

**Hydrobase** : plan d'eau aménagé pour recevoir les hydravions.

## LIEUX RESSOURCES :

- Le Musée de la Marine.
- Le Musée de la Ville de Nouméa.
- Les Archives de Nouvelle-Calédonie.
- Le CCT.
- L'association Fortune de mer.
- La SLN.
- Le CDP.
- La Bibliothèque BERNHEIM.

## BIBLIOGRAPHIE : Classée par ordre d'intérêt sur le sujet.

- Bernard BROU : « Histoire de la Nouvelle-Calédonie 1774 – 1925 » (Bulletin de la SEH N° 4), « La Nouvelle-Calédonie de 1925 à 1945 » (Bulletin de la SEH N° 9), « 30 ans d'histoire de la Nouvelle-Calédonie 1945 – 1977 » (Bulletin de la SEH N° 31).
- Jean Marc Estournès : « Les transports », Découvertes calédoniennes, ed Planète Memo, 2002.
- Jean Le Borgne : Géographie de la Nouvelle-Calédonie et des Iles Loyauté, Editions Ministère de l'Education, de la Jeunesse et des Sports, Nouméa, 1964 (épuisé). Résumé joint en annexe.
- « Atlas de Nouvelle-Calédonie » Editions du Caillou, 1989 2<sup>ème</sup> édition 1992.
- Jacqueline SENES : « La vie quotidienne en Nouvelle-Calédonie de 1850 à nos jours » et « La Patache ».
- Manuel BEP Histoire Géographie « Hommes et espaces d'Océanie » Chapitre 27, CDP Nouvelle-Calédonie, 1997.
- Cahier d'activités dirigées d'Histoire Géographie et d'Education Civique BEP, CDP Nouvelle-Calédonie, 2000.
- Père O'REILLY : « Photographies de la Nouvelle-Calédonie », « La Nouvelle-Calédonie au temps des cartes postales » Nouvelles Editions Latines.
- Jean ROLLAND : « Les rails calédoniens 1892 – 1953 » Editions Jean Rolland.
- Bulletin de la SEH N° 89 « Les premières autos et motos ».
- « Le mémorial calédonien » (Tome III).
- Plaquette de l'exposition « Le petit train de Païta » Association Témoignage d'un passé.
- Luc CHEVALIER : « Nouméa rétro, 1854 - 1939 ».
- Catalogue de l'exposition : Plans, cartes et espaces de Nouméa : « Ville en dessein ».
- CD ROM « Histoire et Géographie de la Nouvelle-Calédonie » Editions Aster du Caillou, 2001.
- « Tableau de l'économie calédonienne TEC 2000 », 2003.
- « Encyclopédie de la Nouvelle-Calédonie » Tome 2 (Géographie), Tome 4 (Histoire), Tome 9 (Sur les traces du passé) Edition d'Art Calédonienne.
- « Le mémorial de Nouméa » Editions Planète Mémo.
- Revue « Sud Pacifique » N° 200.

MALEFANT François Pol, Novembre 2003.