



HAL
open science

Les îles

Céline Chauvin, Jean-Christophe Gay

► **To cite this version:**

Céline Chauvin, Jean-Christophe Gay. Les îles. Atlas de la Nouvelle-Calédonie, 2012. halshs-03583408

HAL Id: halshs-03583408

<https://shs.hal.science/halshs-03583408>

Submitted on 21 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les îles

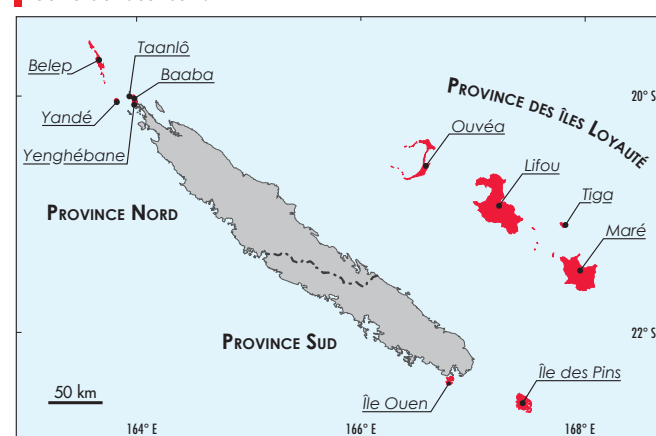


Si la Nouvelle-Calédonie est un espace insulaire, l'insularité est très différente suivant que l'on est sur les îles ou sur la Grande Terre, au point que l'on a tendance à continentaliser celle-ci. De la sorte, lorsqu'on parle des îles en Nouvelle-Calédonie, on exclut la Grande Terre pour n'évoquer que les îles Loyauté et

celles aux extrémités nord ou sud du territoire. Cette distinction fut même institutionnalisée puisque, de 1946 à 1988, le Territoire d'outre-mer s'appelait « Nouvelle-Calédonie et dépendances », opposant en conséquence la Grande Terre aux îles, dont le poids démographique ne cesse de décliner. En 1996, elles regroupaient

23 731 habitants, soit 12 % de la population totale, contre 20 547 habitants, (8,4 % de la population totale) en 2009. Toutefois, une proportion bien supérieure en est originaire, eu égard aux nombreux insulaires installés dans le Grand Nouméa tout particulièrement.

Figure 1
Carte de localisation



La contrainte insulaire et son atténuation

Une des premières choses que l'on remarque lorsqu'on séjourne sur les îles, c'est une vie rythmée par les vacances scolaires. Parce que la petitesse ne permet pas de proposer une offre complète, la tranche de la population scolarisée hors de l'île y est d'autant plus importante que l'île est peu peuplée. Ainsi, s'il existe un lycée à Lifou, les jeunes Maréens ou Ouvéens doivent, après le collège, se rendre à Nouméa ou dans l'île voisine pour poursuivre leurs études, alors que les jeunes de Tiga, de Belep ou de l'île Ouen doivent quitter leur île dès la fin de l'école primaire. Quant aux insulaires de Poum, l'absence d'école les oblige à faire toutes leurs études hors de leur tribu, ce qui conduit généralement les parents à les suivre. On a donc à faire à des lieux privés d'une part conséquente de leur population, tandis que les personnes âgées, souvent rentrées prendre leur retraite, et les couples avec de jeunes enfants y sont surreprésentés. Les îles se repeuplent et s'animent au moment des grandes vacances, quand reviennent les enfants et les adolescents, et si cela

concerne également les tribus les plus isolées de la Grande Terre, le prix et les problèmes de la traversée contribuent à espacer les retours.

La discontinuité maritime constitue une contrainte pour les échanges de passagers (résidents et visiteurs) et de marchandises, se traduisant par des coûts plus élevés. L'exemple des prix du gaz, de l'essence et du gazole est éclairant. Pour qu'ils soient identiques sur tout le territoire, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a mis en place une péréquation neutralisant la distance à Nouméa, lieu d'arrivée des énergies fossiles, et surtout l'insularité.

Ce principe d'équité spatiale préside également à la desserte des îles avec la création, en 2004, par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie d'une aide à la continuité territoriale intérieure (CTI), destinée uniquement aux liaisons aériennes intérieures. Mais les généreuses réductions proposées par Air Calédonie aux résidents des îles, qui pouvaient aller jusqu'à 46 % en 2009, supérieures aux fonds octroyés par le gouvernement et qui se rajoutaient à la CTI, ont creusé le déficit de la

compagnie. En l'absence d'un tel dispositif pour le bateau, l'avion est devenu, paradoxalement, le mode de transport le plus populaire pour les Loyaltiens. En revanche, les Kunié* jouissent d'un tarif résidents pour l'avion et le bateau, mettant l'aller-retour avec celui-ci à 6 000 XPF (50 €). Une telle situation tient dans l'application confuse des compétences existant sur les liaisons avec les îles.

Pour le fret, la Compagnie maritime des îles est en concurrence avec la Société de transport des îles (Sîles). Cette offre insatisfaisante est, de surcroît, onéreuse. Les îles Loyauté subissent assez régulièrement des pénuries de carburants et d'autres denrées, en raison des problèmes de panne et de maintenance des rares bateaux assurant la desserte. Le prix du transport est extrêmement élevé, comme le prouve cette comparaison des coûts (tabl. 2). Ainsi, les 250 derniers kilomètres d'un conteneur en provenance du Havre et à destination de Lifou représentent plus du tiers du prix total du transport et plus de la moitié lorsqu'il vient d'Asie ou d'Australie !

De préoccupants problèmes d'infrastructure se posent. Les pistes d'aviation sont trop courtes, trop étroites, avec un

Tableau 1
Évolution de la population des îles entre 1996 et 2009

	Nombre d'habitants en 2009	Évolution 1996-2009 (%)
Île des Pins	1 969	+ 18
Île Ouen (commune du Mont-Dore)	108	- 3
Maré	5 417	- 21
Ouvéa	3 392	- 15
Lifou	8 497	- 14
Tiga (commune de Lifou)	130	- 24
Belep	895	- 3
Yandé (commune de Poum)	36	- 23
Yenghébane (commune de Poum)	43	- 20
Baaba (commune de Poum)	7	- 63
Tannlô (commune de Poum)	53	+ 83

Source : ISEE, recensement de la population de 1996 et 2009

Le système de péréquation du prix des carburants

La variable de péréquation a été fixée en 2007 à 4 XPF par litre de gazole et 3,1 XPF par litre d'essence. Sachant que le coût de la distribution est estimé, fin 2008, à 0,67 XPF/litre à Nouméa, 4 à 5 XPF/litre sur la Grande Terre et 21 XPF/litre environ dans les îles Loyauté, les Loyaltiens paient leur litre d'essence 18 XPF de moins que son coût, la différence étant réglée par les consommateurs du Grand Nouméa qui paient celui-ci 2,43 XPF de plus que son coût.

Tableau 2
Coûts des transports estimés en 2009

	Conteneur vingt-pieds (EVP) 30 m ³	Véhicule standard 10 m ³
Nouméa-Loyalauté	182 900 XPF (1 533 €)	38 000 XPF (319 €)
Europe/Nouméa	298 250 XPF (2 500 €)	178 950 XPF (1 500 €)
Australie ou N ^{lle} -Zélande/Nouméa	143 160 XPF (1 200 €)	71 580 XPF (600 €)
Asie du Sud-Est ou de l'Est/Nouméa	143 160 XPF (1 200 €)	119 300 XPF (1 000 €)

Sources : Compagnies maritimes des îles et Sofrana

balisage mal adapté. Les wharfs sont délabrés et dangereux. Les entrepôts de stockage sont insuffisants ou inexistant. À cela se rajoute la faiblesse des liaisons inter-îles Loyalauté (voir planche 44).

Les îles Loyalauté

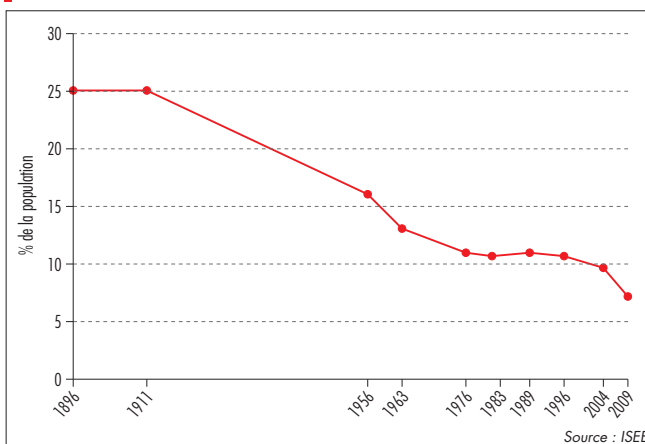
Lieu d'abordage de nombreux Océaniens, poussés par les alizés, les îles Loyalauté ont été en contact avec le monde polynésien. Par ailleurs, leur mise en réserve en 1899, sans cantonnement, qui leur épargna un épisode sombre de la colonisation, et l'action précoce et profonde des missionnaires anglicans, les différencient du reste de la Nouvelle-Calédonie. Handicapées par l'absence de ressources naturelles et le faible développement du tourisme, ces îles exportent depuis longtemps leur main-d'œuvre. Cette inclination à émigrer a débuté tôt, puisque les Loyaltiens étaient nombreux à travailler sur les bateaux de commerce au XIX^e siècle et qu'un millier d'entre eux, dans les années 1860, sont partis travailler sur les plantations du Queensland. L'émigration sur la Grande Terre au début du XX^e siècle fut massive. On y compte aujourd'hui plus de Loyaltiens que dans l'archipel, injectant en retour de l'argent dans leurs îles d'origine. La part de ces îles dans la population néo-calédonienne est passée de 25 % à la fin du XIX^e siècle à 7,1 % en 2009, avec 17 436 habitants au dernier recensement.

Les relations entre la Nouvelle-Calédonie et les îles Loyalauté sont également déterminées par la clé de répartition, qui favorise cette province, puisqu'elle reçoit 20 % de la dotation d'équipement et 18 % de la dotation de fonctionnement. Ces fonds publics, ainsi que les salaires versés à un personnel administratif nombreux, complètent les ressources et constituent les piliers socio-économiques locaux.

Lifou, l'île-capitale

Plus vaste que la Martinique ou que Tahiti, l'île de Lifou concentre, en 2009, environ la moitié de la population loyaltienne, et se modernise, à l'image de ces vieux châteaux d'eau, progressivement remplacés par des citernes

Figure 2
Part de la population des îles Loyalauté dans la population néo-calédonienne de 1896 à 2009



Source : ISEE

à même le sol et munies d'un surpresseur. Son chef-lieu, Wé, a connu un développement spectaculaire avec la provincialisation qui en a fait la capitale des îles Loyalauté. En conséquence, une certaine urbanité s'y fait jour avec ses trottoirs, ses ronds-points, ses arrêts de bus matérialisés ou son animation. Cette localité, installée à cheval sur les trois districts coutumiers (Wetr au nord, Gaïca au centre et Lössu au sud) et qui fut longtemps un champ de bataille entre chefferies, doit sa naissance aux missionnaires et son développement aux réformes administratives de 1969, dont elle bénéficia puisque la mairie de Lifou et la subdivision des îles Loyalauté y furent installées. Elle symbolise aujourd'hui l'activité de l'île, en partie grâce à l'argent gagné à Nouméa et investi sous forme de construction d'habitations, dans lesquelles on s'installera au moment de la retraite. D'aucuns estiment que l'organisation des gens de Lifou découle de leur culture à l'anglaise, dispensée par les pasteurs au XIX^e siècle, et que l'on retrouve par exemple dans l'alimentation et dans la langue drehu – la plus parlée des langues kanak – avec ses très nombreux emprunts à l'anglais dans les domaines religieux, de la numération, des vêtements, des ustensiles domestiques, de la cuisine...

L'anglais dans la langue drehu

La cuisine (*kitchen* en anglais) se dit *kecen*, la fourchette (*fork*) *fook* et la cuillère (*spoon*) *sipun*. La ceinture (*belt*) est appelée *beletr*, les pantalons (*trousers*) *trauziz* et la veste (*jacket*) *jaketr*. Le cheval (*horse*) se dit *hoos*, la vache (*cow*) *kau*, le paon (*peacock*) *pikok* et la baleine (*whale*) *wela*. *Hawa* est l'heure (*hour*) et les mois de l'année sont *januari*, *febuari*, *mach*, *eipril*, *mei*, *june*, *julai*, *august*, *semi-treba*, *ocotoba*, *nofeba*, *diceba*. On compte de 1 à 10 de la façon suivante : *wan*, *tuu*, *theri*, *foa*, *faif*, *sikis*, *seven*, *eitr*, *naen*, *tren*.



Marché couvert de Wé

On trouve à Wé un collège et un lycée, un centre médical, un vaste marché couvert, un hôtel de province jouxtant la mairie (voir planche 28), et le seul supermarché des îles Loyalauté. En bordure de la baie de Chateaubriand, nommée ainsi par Dumont d'Urville en hommage à l'écrivain, on trouve le principal établissement hôtelier de l'île (*Drehu Village*), ouvert en 1996, qui accueille autant les touristes que la clientèle d'affaires. Derrière Wé, trois localités jouent le rôle de petits centres secondaires : Chépénéhé, née de l'évangélisation et détrônée par Wé en 1969, au nord ; Dueulu au centre ; Mou au sud. Elles pondèrent partiellement, au sein de chaque district, l'influence du chef-lieu. Toutefois, une opposition nette apparaît entre le sud-ouest de l'île, moins peuplé, plus rural et agricole, et un axe orienté sud-est/nord-ouest allant de Mou à Eacho, en passant par Wé. C'est le long de cet axe que se localisent principalement l'activité touristique et commerciale de l'île, ainsi que les trois portes d'accès à l'île : l'aérodrome de Wanaham, première structure aéroportuaire hors du Grand Nouméa en termes de trafic, le port de Wé et le débarcadère d'Eacho, où débarquent les croisiéristes* (voir planche 43).

Leur accueil est exemplaire de l'implication de la société locale, plus précisément le comité de développement du Wetr, dans l'essor du tourisme, avec la création de la SARL Mejjine Wetr qui organise le court séjour des 135 000 croisiéristes en 2011. On estime qu'au moins 2,5 millions de XPF (21 000 €) sont injectés dans l'économie du nord de l'île à chaque escale, et il y en a eu 73 en 2011. En dépit de ces espoirs, le développement touristique est toujours freiné par des questions foncières, le cas le

plus édifiant étant celui de la plage de Peng, un site donnant sur la baie du Santal, sur lequel il existe depuis des années un projet hôtelier qui n'aboutit pas. Pour Lifou moins agricole que Maré, la vanille n'en constitue pas moins une activité importante, cultivée par des centaines de personnes. Elle est désormais séchée, près de Hnathalo, dans le nouveau complexe de la Maison de la vanille. Quant à la pêche hauturière, soutenue par la province et grâce à des infrastructures modernes, elle n'est pas négligeable.

Administrativement rattachée à la commune de Lifou, Tiga est la plus petite des îles habitées de l'archipel loyaltien avec ses 11 km². On y parle le nengone, la langue de Maré. Comme ses deux voisines, il s'agit d'une structure corallienne surélevée au paysage tabulaire. La population s'est longtemps concentrée au nord-ouest de l'île, à l'abri de l'alizé, mais un deuxième village est en formation depuis les années 1980 sur le premier plateau. En effet, si les aînés tendent à rester en bord de mer, les autres, faute de place, doivent s'installer progressivement au-dessus. Un second plateau, culminant à près de 100 m, constitue la partie cultivée de l'île, sa fertilité étant due à la présence de phosphate. La vie quotidienne est rythmée par les va-et-vient de la population entre les jardins vivriers, où dominent l'igname et les papayers, et leurs habitations.

L'agriculture vivrière est encore prépondérante, notamment en raison des problèmes d'approvisionnement, le wharf étant en mauvais état et devant être refait. Si des panneaux



Dispositif de récupération de l'eau de pluie à Tiga

solaires individuels, alimentant des batteries, permettent à la population d'avoir suffisamment d'électricité pour l'éclairage, la télévision et le congélateur, la question de l'eau n'a pas été résolue. La petitesse de Tiga ne permet pas la présence d'une nappe phréatique*. Dans les années 1970, un vaste réservoir alimenté par un impluvium en tôle fut construit sur le premier plateau et un réseau d'adduction amenait l'eau courante par gravité dans toutes les maisons du village. Cette infrastructure ne fonctionna que quelques années. C'est donc la récupération de l'eau de pluie qui s'impose toujours. Ce dispositif s'avère insuffisant en cas de longue saison sèche, spécialement au moment des fêtes, quand la saison des pluies se fait attendre et que la population augmente par le retour sur l'île de ceux qui vivent à Nouméa.

Ouvéa, l'« île la plus proche du paradis »

C'est ainsi qu'Ouvéa fut surnommée par Katsura Morimura dans son roman nippon à succès *L'île la plus proche du paradis*, et que cet atoll basculé de 132 km² fut la destination touristique la plus connue des Loyauté au Japon. C'est après avoir lu ce livre qu'un promoteur de ce pays débarqua sur l'île dans le dessein de proposer un luxueux hôtel à la clientèle japonaise. Après une douzaine d'années de tractations, l'établissement appelé *Paradis d'Ouvéa* ouvrit ses portes en 2000, fruit d'un partenariat entre le clan propriétaire du terrain, constitué en GDPL*, la province des îles Loyauté, et des investisseurs japonais. Pourtant, malgré ses paysages « paradisiaques », avec son grand lagon, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO en 2008, ses plages de sable blanc, les sites du pont de Mouli ou les falaises de Lekine, le tourisme n'est encore que balbutiant.

Il faut dire qu'Ouvéa revient de loin, avec les événements qui s'y sont succédé de 1984 à 1989 (incendie de la mairie en 1984, prise d'otages meurtrière d'avril 1988 et sa conclusion sanglante, meurtres l'année suivante de J.-M. Tjibaou et Y. Yéwéné) et qui ont plongé l'île dans le marasme. Si son image est encore altérée par cette période, qui marque toujours la population

d'Ouvéa et de la Nouvelle-Calédonie, d'autres éléments plus importants freinent aujourd'hui son développement touristique, en premier lieu la question des liaisons aériennes, qui demeurent coûteuses et soumises à des conflits sociaux particulièrement pénalisants. En conséquence, la fréquentation reste limitée et constituée essentiellement de touristes métropolitains ou de résidents de Nouméa. En dépit de la modestie de cette activité, elle n'en a pas moins des conséquences sur l'organisation de l'espace, puisque le sud et le centre de l'île concentrent les structures d'hébergement, autour desquelles gravitent quelques snacks et loueurs de voitures, révélant un embryon d'espace touristique. Par ailleurs, c'est à Mouli que débarquent les croisiéristes, mais le district du Sud a décidé, en 2009, de suspendre l'accueil des paquebots, tandis que la place du tourisme dans le Nord reste très modeste.

En revanche, cette partie de l'île est la plus agricole, avec notamment, ses champs de waleï, une igname sucrée (*Dioscorea esculenta*), ses grandes cocoteraies et sa production de coprah, qui alimentent l'huilerie et la savonnerie, délocalisées de Nouméa et situées près du wharf. Malheureusement, la production est en chute libre (734 t en 1986, 446 t en 1997, 166 t en 2010) et l'on a été obligé d'importer, en 2009, du coprah du Vanuatu pour faire tourner ces unités de transformation. La vocation agricole et halieutique du Nord est confirmée par le choix de Takedji pour implanter l'usine de conditionnement des produits de la mer, car les poissons d'Ouvéa, réputés à Nouméa parce que exempts de ciguatera, font vivre de nombreux pêcheurs, notamment à Saint-Joseph. Cette infrastructure cherche à rééquilibrer l'espace d'Ouvéa, dominé par le Centre, où l'on trouve la plupart des établissements publics (mairie, antenne administrative de la province des îles Loyauté, collège), et le Sud, plus tourné vers le tourisme.

Cette structuration de l'île en trois districts coutumiers est particulièrement forte, parce que des éléments religieux, linguistiques et d'occupation de l'espace se cumulent. Le nord et le sud de l'île parlent le fangauvea, une langue polynésienne s'opposant au iaai, parlé au centre de l'île (voir planche 26). Les habitants du Nord et du Sud sont plutôt catholiques, alors



Distribution de l'eau à Ouvéa

que ceux du Centre sont majoritairement protestants. Des vides interstitiels de plusieurs kilomètres séparent les zones habitées du Nord, du Centre et du Sud. Ainsi, les districts sont des interlocuteurs majeurs de la municipalité, dont une des principales missions est de résoudre le problème de l'eau sur cette île basse de 3 392 habitants en 2009, privée de nappe phréatique importante. En 1993, Ouvéa a été dotée de la première usine de dessalement de l'eau de mer de Nouvelle-Calédonie. Utilisant un bouilleur, reposant sur le principe très coûteux de la distillation par évaporation et condensation, cette technique a été abandonnée en 2008 au profit de l'osmose inverse. La nouvelle unité de dessalement peut produire jusqu'à 300 m³ d'eau douce par jour. Celle-ci est distribuée, grâce à des camions-citernes, aux particuliers qui disposent de cuves de 3 à 11 m³.

Malgré une population déclinant, puisque l'île aurait perdu près du quart de ses habitants en une décennie, on constate un certain étalement de l'habitat en raison de l'étiollement du rôle polarisateur de la religion et des problèmes fonciers. Ces derniers ont également provoqué la localisation malheureuse de certains équipements sportifs, trop éloignés des zones habitées et aujourd'hui à l'abandon.

Maré, la ferme des Loyauté

L'île la plus méridionale et la plus haute de l'archipel loyalvien compte, en 2009, 5 417 habitants pour une superficie de 642 km². Une double opposition structure l'île. Socialement, on distingue les gens de la mer, qui habitent le sud et l'ouest de l'île, et les gens de la terre, au centre et à l'est. Spatialement, l'île est bipolaire. On le voit tout d'abord avec les portes d'entrée et de sortie : Tadine, au sud-ouest, possède le port qui anime la localité régulièrement ; La Roche a l'aérodrome, mais celui-ci n'est qu'un lieu de transit et n'induit aucune autre activité économique. La localité de Tadine est le chef-lieu et l'on y trouve la plupart des services : mairie, poste, gendarmerie, collège, banque, commerces...

Le système coutumier et la religion ont, semble-t-il, ici plus d'influence sur la vie quotidienne des Maréens. De son appartenance à un clan dépend toute une série de gestes et de pratiques qui scandent le cours du temps et expliquent les multiples rivalités qui existent entre les chefferies, écho des guerres ancestrales qui valorisèrent les sites de refuge que sont les forteresses naturelles correspondant à l'ancienne barrière récifale, dont la plus célèbre est le Titi à La Roche. Ces antagonismes freinent un développement cohérent et restreignent les synergies entre les différents acteurs. Si, à l'instar des autres îles Loyauté, l'habitat a tendance à s'étaler, on remarque que, durant la dernière période intercensitaire (2004-2009), la

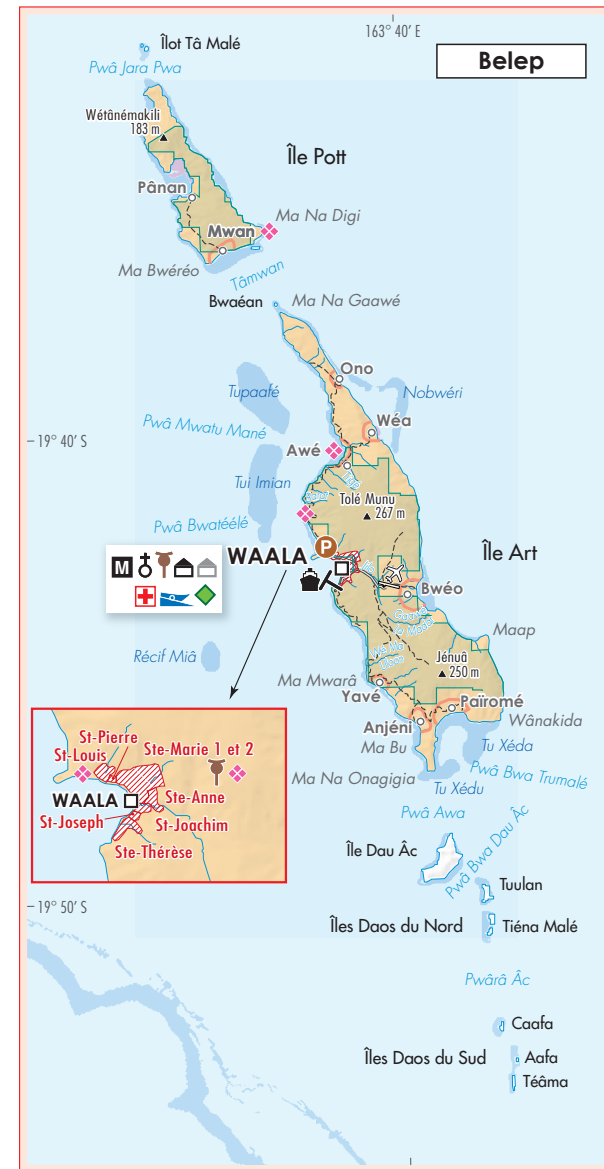


Arrivée d'un bateau dans le port de Tadine à Maré

population a diminué et le départ des familles avec enfants a entraîné la fermeture de plusieurs écoles.

En effet, les activités économiques sont rares, en dehors de l'agriculture, qui mobilise une bonne partie des actifs. On peut noter d'ailleurs que, au recensement général agricole (RGA) de 2002, Maré regroupait 1/8 de la population agricole de la Nouvelle-Calédonie pour moins de 1/30 de sa population, alors que les emplois salariés sont essentiellement dans les services publics (mairie et enseignement surtout). La pêche est surtout cantonnée au nord-ouest, avec les tribus de Thogone ou de Rô, tandis que le tourisme est l'affaire du Sud-Ouest, spécialement de Cengeïte qui possède le seul hôtel de l'île (*Nengone Village*) et des plages faciles d'accès (*Pede, Wabao...*).

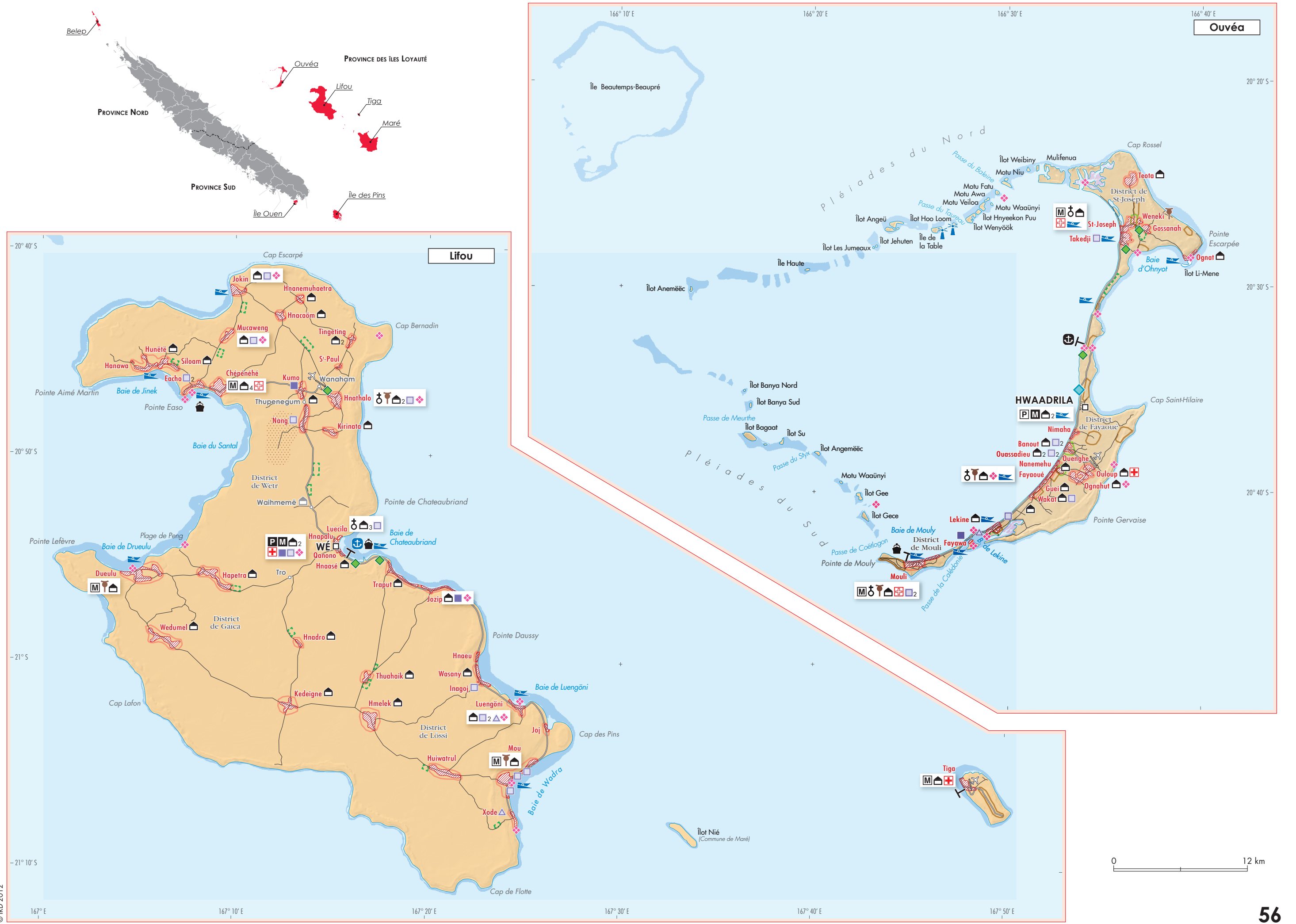
La production agricole a une triple destination : l'autoconsommation, la coutume* et la vente. Les tubercules (ignames, patates douces, manioc, taros...) dominent par leur rôle dans l'alimentation de la population et par la place de l'igname dans la coutume. Ce dernier, longtemps interdit à la vente, a été, dans les années 1980, le produit le plus commercialisé, car les Maréens en avaient l'exclusivité au marché de Nouméa. Loin d'être figé, le secteur agricole est en pleine mutation, avec le maintien de la production de santal* et le développement de l'arboriculture, naissante dans les années 1980, avec des vergers qui continuent de s'étendre. L'avocat est la production dominante et la plus médiatisée, une fête lui est d'ailleurs consacrée, et il constitue le principal événement touristique de l'île. Réputée « naturelle », l'agriculture maréenne a tout à gagner dans la labellisation « biologique », d'autant plus que si la ressource en eau est suffisante, avec forages et chloration dans presque toutes les tribus, à l'instar de Lifou, elle est également vulnérable, les polluants pouvant facilement s'infiltrer dans le sous-sol corallien. Or, la mairie n'a pas les moyens d'investir dans l'amélioration des réseaux, aux rendements faibles en raison de fuites importantes, et dans le traitement de l'eau.



- Principale rivière
- Lac
- Récif
- Mangrove
- Chef-lieu communal
- Lieu-dit habité
- Mission
- Grande chefferie de district
- Espace habité des tribus
- Terres coutumières ⁽¹⁾
- Terres privées ⁽¹⁾
- Production agricole
 - Banane
 - Petite polyculture
 - Tubercule
 - Verger
 - Sylviculture
 - Centre de traitement agricole ou de recherche
 - Pépinière
 - Usine de dessalement
- Mise à l'eau d'embarcations
- Zones d'élevage
- Élevage porcin
- Cadastre minier
- Port minéralier
- Hôtel
- Gîte, ferme, accueil chez l'habitant (leur nombre)
- Camping
- Site ou curiosité historique ou naturelle
- Site naturel classé (réserve, parc...)
- Hôtel de province / Annexe de province
- Mairie / Mairie annexe
- Établissement scolaire ⁽²⁾
- Maison rurale et familiale
- Centre médical / Dispensaire annexe
- Aérodrome
- Port de marchandises et de passagers
- Marina, petit port
- Quai, jetée
- Balise, phare
- Escale de paquebots de croisières
- Navette maritime
- Route principale
- Route secondaire
- Route non revêtue

⁽¹⁾ Les terres appartenant à l'État, à la Nouvelle-Calédonie, aux provinces et aux communes ne figurent pas sur les cartes.
⁽²⁾ Nombre d'établissements primaires et secondaires, privés ou publics.





La commercialisation de la production passe par différents circuits, spécialement par les marchés tribaux ou communaux, de La Roche et Tadine. La cantine centrale de Tuo devrait s'approvisionner principalement à Maré, mais le problème de régularité de l'offre n'a pas été résolu. Quant à la commercialisation à l'extérieur de l'île, elle est entre les mains de plusieurs structures, créées ou dynamisées par l'OGAF*, de type GDPL ou associative. La province des îles Loyauté a également mis en service, en 2006, une unité de conditionnement des produits agricoles.

Les autres îles

Aux extrémités nord (Belep et îles de Poum) et sud (Ouen et île des Pins) de la Grande Terre, ces îles regroupent seulement 3 000 habitants, soit à peine plus du cinquième de la population des Loyauté.

L'île des Pins, une destination touristique

Le destin de cette île est aujourd'hui lié au tourisme (voir planche 43) et elle doit largement à cette activité d'être la seule île d'importance à avoir connu une croissance démographique depuis 1996. Un premier hôtel ouvrit à Kuto en 1956, mais, une dizaine d'années plus tard, les Kunié rejetèrent le développement touristique, tout comme ils refusèrent par la suite, l'implantation du Club Med. Malgré ces vicissitudes, l'île vit

aujourd'hui du tourisme avec quatre hôtels, tous de catégories différentes, et plusieurs gîtes, totalisant 200 chambres environ avec à peu près autant d'employés, pour 1 969 habitants en 2009. Le seul hôtel *Méridien* a injecté, en 2009, en salaires nets 136 millions de XPF (1,1 million d'euros). Par l'importance unique prise par le tourisme en Nouvelle-Calédonie, le visage de l'île a été transformé mais, précédemment, d'autres faits l'ont également profondément modifiée.

L'installation des missionnaires catholiques à Vao, en 1848, va être à l'origine d'une réorganisation complète de l'habitat qui, de dispersé, se regroupe autour de la mission, formant le plus grand village kanak de la Nouvelle-Calédonie avec 1 109 habitants en 2009. Par ailleurs, la présence du bagne (voir planche 23) dans la partie ouest de l'île, de 1872 à 1911, oblige tous les Kanak occupant ce territoire à partir pour Vao. Depuis plus de un siècle et demi, la population vit donc très minoritairement en tribus, la majorité des Kunié s'étant regroupés par quartiers tribaux à Vao. Toutefois, à l'instar des autres îles, on constate une diffusion de l'habitat, puisque le village de Vao ne concentre plus que 56 % de la population en 2009 contre 71 % en 1996. Ce mouvement est singulier, car il ne s'agit pas ici d'un étalement hors des tribus, mais d'une réoccupation permanente des terres tribales, notamment au contact du massif de péridotites* et de la plate-forme corallienne, là où se trouvent la route principale circulaire, les quelques terres agricoles vivrières et les sources provenant de la nappe du plateau.

C'est d'ailleurs pour préserver cette ressource, qui suffit à la consommation locale, qu'il existe une interdiction coutumière de construire et de cultiver sur le plateau. Hormis l'aérodrome, la seule activité que l'on y trouve est la sylviculture, avec la présence d'une scierie, reposant sur des plantations de *Pinus caribaea*, qui souffrent des incendies. En conséquence, les reboisements délaissent désormais partiellement cette essence au profit des kohus (*Intsia Bijuga*) et des pins colonnaires (*Araucaria columnaris*), qu'on trouve en abondance sur les corniches calcaires littorales et qui seraient à l'origine du nom de l'île.

La dynamique touristique a généré de nouvelles concentrations de population. La principale étant la petite station touristique de Kuto (284 habitants en 2009), en bordure de la plage du même nom et de celle de Kanuméra. On y trouve le wharf, des hébergements touristiques (hôtels, gîtes et village vacances de l'armée), des habitations, quelques commerces alimentaires et la seule station-service de l'île. C'est la première zone de baignade et les croisiéristes y sont très nombreux lorsque les paquebots les débarquent pour la journée (voir planche 43). En 2011, 74 navires embarquant plus de 131 000 personnes y ont fait escale. À l'opposé de l'île, l'hôtel *Méridien* en baie d'Oro, inauguré en 1998, avec ses 70 employés environ, a provoqué un retour de la population le long de la route qui le dessert, sur la tribu de Touete (35 habitants en 1996, 109 en 2009), prioritaire en matière d'embauche dans ce luxueux établissement.

Cette diffusion de la population a été facilitée par l'électrification spectaculaire de l'île. Le réseau électrique allait du village à Kuto au début des années 1990. Aujourd'hui, la petite centrale thermique de Komania fournit de l'électricité distribuée sur toute l'île, dont la population continue de progresser, contrairement aux autres îles. De 1969 à 2009, le nombre d'habitants y a plus que doublé, alors qu'il n'a augmenté que de 42 % sur la même période dans les îles Loyauté. Une telle situation est à mettre au crédit du tourisme, qui limite l'émigration vers Nouméa, en offrant de nombreux emplois directs et indirects, fixant ainsi les Kunié sur leur île, tout en leur permettant de disposer d'une offre aérienne ou maritime conséquente, pour se rendre facilement et fréquemment à Nouméa.

Belep, une commune qui gagne à être connue

À l'instar de l'île des Pins, l'évangélisation des îles Belep a provoqué de profondes mutations, spécialement le regroupement, en 1874, de toute la population à Waala, un village créé par les missionnaires dix-huit ans plus tôt. L'île Pott (12 km²) est de la sorte évacuée, alors que les tribus sur l'île Art (56 km²)

quittent leurs baies d'origine pour Waala, qui accueille également 350 exilés de La Foa-Boulouparis, suite à la révolte de 1878. Après une période de surpeuplement et de pénurie, Art est réquisitionnée, en 1892, pour accueillir une léproserie et les Béléma sont installés à Balade, sur la Grande Terre. Six ans plus tard, suite à la fermeture de la léproserie, ils retournent à Belep (voir planche 25). Il faut toutefois attendre 1956 pour que Pott soit restituée, trois quarts de siècle après être devenue une terre de colonisation, sur laquelle s'installèrent des colons* et leur bétail. Le Territoire et les Béléma durent racheter cette île, qui est redevenue terre coutumière en 2011.

Aujourd'hui, la question du retour sur les terres est pendante. La volonté est forte de quitter Waala, un village où les clans, regroupés en quartiers, se plaignent de la promiscuité. Une relocalisation est jugée prioritaire pour les clans originaires de Bwéo, de Païromé et de Pott. La municipalité a des projets de lotissements dans les baies de Bwéo et Païromé, avec des réseaux d'adduction d'eau potable en cours de réalisation pour alimenter une cinquantaine de foyers. Il faut dire que l'eau ne manque pas à Art, une île culminant à plus de 250 m d'altitude et disposant de nombreux creeks*. En attendant cette déconcentration, les résidents se rendent régulièrement dans leurs baies d'origine pour cultiver leurs champs. Ils y ont généralement des cabanons où ils peuvent passer plusieurs jours et qui deviennent de véritables résidences secondaires au moment des vacances, quand reviennent les Béléma installés sur la Grande Terre, spécialement ceux des « Jardins de Belep », un lotissement du Mont-Dore où plusieurs centaines d'entre eux vivent (voir planche 52).

Bien que Belep soit une commune insulaire, sa population est très mobile. En l'absence d'un collège, les enfants doivent poursuivre leurs études secondaires sur la Grande Terre, ce qui conduit certaines familles à s'y installer durablement. La mise en service du catamaran *Seabreeze*, en 2007, a nettement amélioré la desserte maritime. Reliant Belep à Koumac deux à trois fois par semaine en 3 h, ce bateau permet à la population de faire ses courses dans la « capitale » du Nord, ou de prendre l'autocar pour se rendre à Nouméa. Il facilite également le retour des collégiens ou lycéens lors des vacances scolaires. Enfin, depuis peu, un aller-retour, financé par la province Nord, a été mis en place en fin de semaine pour que les équipes de football et de volleyball de Belep puissent rencontrer les clubs de la Grande Terre et participer à ses championnats. Nombre de Béléma en profitent pour passer leur week-end dans le Nord ou à Nouméa. Bien que le *Seabreeze* embarque du fret, c'est la barge *Béléma Nénéma*, assurant des rotations entre Poum et Waala, qui fournit l'île en produits pondéreux (matériaux



Touristes se rendant à la Piscine naturelle sur l'île des Pins



Déchargement du *Béléma Nénéma* à Waala (Belep)

de construction, carburant, denrées alimentaires...), mais c'est surtout le catamaran qui permet d'exporter le poisson vers Nouméa, la pêche au tazar étant la principale source de revenus et Belep comptant bien plus de bateaux que de voitures. Quant à la liaison aérienne, structurellement déficiente, Nouméa-Belep via Koumac, elle est surtout utilisée par les responsables communaux et les nombreuses personnes qui viennent sur l'île en mission, pour suivre des chantiers ou assurer des permanences régulières (médecins, employés de la CAFAT, de la Mission d'insertion des jeunes, etc.), en considération des tarifs élevés.

Pour le moment, le flux touristique est quasi nul, en l'absence d'une structure d'hébergement officielle, mais il existe un projet de gîte à Belep, une île qui souffre d'une mauvaise réputation, mais qui ne manque pas d'atouts pour séduire.

Les îles de Poum, une histoire d'eau

Un dixième de la population de Poum est insulaire et si, officiellement, seules quatre îles sont habitées, quelques autres le sont ou devraient l'être prochainement, en raison des problèmes fonciers dans les tribus qui entraînent un retour sur les terres ancestrales. Si la question de l'approvisionnement en eau potable se pose sur toute la commune de Poum (voir planche 57), elle est encore plus difficile à résoudre sur les îles, à l'exception de Yandé, une île montagneuse. Plate, exiguë et éloignée, Taanlô est dans la situation la plus délicate. Une usine

de dessalement par bouillissage n'a fonctionné que de 2000 à 2002, car cette installation, jugée trop coûteuse, n'a jamais été réparée. Depuis, la population, très fluctuante, consomme soit de l'eau transportée par bateau par un prestataire payé par la mairie, soit de l'eau de pluie récupérée sur les toitures et stockées dans des fûts ou des citernes en plastique, ainsi que, en période de sécheresse, celle d'une mare près du village pour la vaisselle et le lavage. Yenghébane et Baaba bénéficient d'une canalisation arrivant de Boat-Pass, mais la situation n'en est pas pour autant satisfaisante, parce qu'au bout du réseau d'adduction l'eau n'arrive pas toujours en quantité suffisante. On y récupère donc également l'eau de pluie. Sans école, ce petit monde insulaire ne se repeuple que lors des vacances. Il est donc nécessaire de mettre en regard la population concernée et le coût des projets d'amélioration de leurs conditions de vie : un réseau de distribution couvrant les trois îles ou une usine de dessalement à Taanlô fonctionnant à l'énergie renouvelable, l'île disposant déjà de panneaux solaires individuels pour alimenter en électricité les habitations et l'éclairage public.

L'île Ouen, si loin, si proche

Séparée de la Grande Terre par les quelques hectomètres du canal Woodin, l'insularité n'en demeure pas moins un élément fondamental pour comprendre Ouen, une île de 37 km² dépendant de la commune du Mont-Dore. En effet, après l'école primaire, les enfants doivent continuer



© J.-Ch. Gay

Yenghébane, Baaba et Boat-Pass (Poum) - 2010



Source : mairie de Poum

Taanlô, vue aérienne verticale - 1996



Source : mairie de Poum

Yenghébane, vue aérienne verticale - 1996



Source : mairie de Poum

Yandé, vue aérienne verticale - 1996



Source : mairie de Poum

Boat-Pass, vue aérienne verticale - 1996



La tribu de Ouara sur l'île Ouen

leurs études dans le Grand Nouméa et donc se retrouvent internes. Pour faciliter les déplacements de la population, la municipalité a mis en place un système de navette gratuite les lundis, mercredis et vendredis afin de se rendre à Plum, où se trouvent la mairie annexe et les commerces les plus proches : un transfert par bateau est assuré jusqu'à la baie de la

Somme, puis le trajet se fait par minibus. Cette mobilité souligne les liens historiques existant avec la tribu de Saint-Louis, dont le créole (tayo) est aussi parlé par certains habitants de Ouen.

L'île ne compte que sur ses propres ressources en eau, qui sont toutefois suffisantes compte tenu de son caractère montagneux. Une source permet d'alimenter la tribu de Ouara, où se trouve la presque totalité de la population. Par sa proximité à Nouméa, facilitant la maintenance, Ouen est un lieu d'expérimentation en matière d'énergie avec la mise en service, en 2008, d'une centrale électrique hybride, fonctionnant grâce à de l'huile végétale recyclée et à des panneaux solaires. Jusque dans les années 1990, l'île était dotée d'un gîte et de l'hôtel Turtle Club, à Naji, mais ces infrastructures sont aujourd'hui fermées et la fréquentation touristique est quasiment nulle, à



Tampon postal « île Ouen par bateau »

ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

ADRAF, 2004 – *Projet OGAF de Belep, Nouvelle-Calédonie*. 70 p.
 ADRAF, 2005 – *Projet OGAF de Maré, Nouvelle-Calédonie*. 69 p.
 DOUMENGE J.-P., 1975 – La vie rurale de l'île des Pins. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 109 : 54-91.
 DUBOIS M.-J., 1985 – *Histoire résumée de Belep*. Nouméa, Publication de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, 72 p.
 HOWE K. R., 1978 – *Les îles Loyauté. Histoire des contacts culturels de 1840 à 1900*, Nouméa, Publication de la Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, 251 p.
 LEGEARD L. (dir.), 2000 – *Lifou/Drehu, îles Loyauté*. Nouméa, *Île de Lumière*. 266 p.

l'exception de quelques plaisanciers. Pourtant l'observation des baleines, proposée par de nombreux opérateurs en juillet-août, pourrait être lucrative si la tribu participait à cette activité. L'agriculture vivrière rythme la vie quotidienne, avec la pêche, principale source de revenus, jusqu'à la construction de l'usine Vale Nouvelle-Calédonie de Goro, qui emploie actuellement une dizaine de personnes.

Tableau 3
La population des îles en 2009

	Superficie totale (km²)	Nombre d'habitants	Densité (hab./km²)
Belep	69	895	13
Île des Pins	152	1 969	13
Lifou	1 207,1	8 497	7
Maré	641,7	5 417	8,4
Ouen	37	108	3
Ouvéa	132,1	3 392	25,6
Tiga	11	130	11,8

Source : ISEE

Céline Chauvin, Jean-Christophe Gay

The Islands

New Caledonia comprises some ten inhabited islands in addition to the main island (Grande Terre) with 8.4% of the total population. This insularity is a constraint that is felt in the field of education and schooling, since numerous children from the islands are forced to be boarders. While a subsidisation system balances out the distance from Nouméa for vehicle fuel costs, freight haulage remains more problematic. For passenger transport, the inhabitants of the islands have the benefit of the Continuité territoriale intérieure (CTI) subsidies which considerably reduce the cost of air travel.

By way of their history, as well as the absence of any mineral resources, the Loyalty Islands differ markedly from the Grande Terre. They comprise three municipalities, and four inhabited islands. Lifou is the largest in terms of population and the size of its main town, Wé. This is the provincial capital, at the meeting point of three districts. The northern district has specialised in the cruise industry, and this activity has widely taken over from agriculture, characterised among other things by the production of vanilla. The small island of Tiga is part of the municipality of Lifou. Since it has a shortage of drinking water, the population has to make careful use of rainwater collected from roofs. While water is also short on Ouvéa, the problem has been solved by a desalinisation plant to treat sea water. Despite the seaside potential, tourism has not really developed, while copra production is in severe decline, and the fisheries could be more profitable than they are. There are very marked contrasts structuring the island on the basis of language, religion, custom and economy. Maré is the most agricultural island. Agriculture is at present undergoing major change – the cultivation of yams is still widespread, but completed by fruit trees, in particular avocado which has a special reputation in New Caledonia and is developing.

The Ile des Pins is the only tourist venue in New Caledonia, and this explains the considerable growth in its population. With a wide offer in hotel accommodation, its economy is mainly based on income from tourism, and this activity has led to the redistribution of the population. There are demands for relocalisation of the population in Belep, where numerous Béléma who were grouped in Waala by the missionaries wish to return to the bays from which they originated, or to the island of Pott, a territory that returned to Customary status in 2011 after having been a colonisation territory. The Poupou islands have a water problem because they are small and low-lying, with the exception of Yandé. As for Ouen, an island that belongs to the municipality of Mont-Dore, although the young people leave to pursue their studies, the relative proximity of Nouméa and the industrial plant in Goro are at present factors for vitality.