

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964 - 1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 1<sup>er</sup> juin 1965.

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), à la suite de la mission effectuée du 17 mars 1965 au 8 avril 1965 en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides,*

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur.

### PERSONNALITES RENCONTREES

*Avant le départ :*

MM. Moroni, Secrétaire Général à l'Aviation Civile ; Nivet-Doumer, Chargé de mission au Cabinet de M. le Ministre des Armées ; Vinel, Directeur de Cabinet de M. le Ministre d'Etat chargé des Territoires d'Outre-Mer.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Marc Desaché, Roger Lachèvre, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Ludovic Tron.

*A Papeete :*

MM. Messmer, Ministre des Armées ; Sicurani, Gouverneur de la Polynésie française ; Poroi, Sénateur de la Polynésie française ; Coppénrath, ancien Sénateur et membre de l'Assemblée Territoriale ; Messieurs les membres du Conseil du Gouvernement ; M. le Secrétaire Général de la Polynésie française ; MM. Augustin, Directeur de l'Aviation Civile ; Debant, Chef du Service de l'Infrastructure aéronautique ; Comte Amiral Thabaud ; Colonel Couloumme-Labarthé, Adjoint militaire ; M. de La Chapelle, Ingénieur en chef de la M. T. B. A. P. ; M. Laporte, Ingénieur en chef des T. M. ; Lieutenant-Colonel Teissèdre, Commandant en second du 5<sup>e</sup> M. R. P. ; Chef de bataillon Labat, E. M. du C. E. P., Bureau Travaux ; Commandant Vergne, E. M. du C. E. P., Bureau Transports ; Capitaine Bressy, Chef de l'élément de commandement du Génie de l'Air.

*A Hao :*

Commandant Colombet, Commandant en second la base de Hao ; Chef de bataillon Mestrali, Adjoint au Commandant de la base ; Chef de détachement du 5<sup>e</sup> R. M. P. ; M. Loisy, Ingénieur de la M. T. B. A. P.

*A Mururoa :*

Capitaine de Vaisseau Sand, Commandant du Site de Tir ; Capitaine Perrin, adjoint au Commandant du Site, Chef de détachement du 5<sup>e</sup> R. M. P. ; Capitaine Lagadec, Commandant la Compagnie du Génie de l'Air ; Lieutenant Nerraud, Commandant la Compagnie de Soutien n<sup>o</sup> 3 du 5<sup>e</sup> R. M. P. ; Commandant Million, commandant la Formation médico-chirurgicale.

*A Rangiroa :*

MM. Hanauer, Ingénieur à la Société Dumez, chargée des travaux à Rangiroa et Anaa ; Blanchet, Chef de chantier de la Société Dumez ; Leprince, Ingénieur T. P. E. de l'Infrastructure aéronautique.

*A Nouméa :*

MM. Delauney, anciennement Commissaire résident à Port-Vila, et nommé Ambassadeur au Gabon ; Risterucci, Haut-Commissaire en Nouvelle-Calédonie ; Jouve, Secrétaire Général ; Donzel, Directeur de l'Aviation Civile.

*A Port-Vila :*

MM. Langlois, Chancelier de la Résidence française, faisant fonction de Commissaire résident ; Lefrançois, Délégué à l'Aviation Civile pour les Nouvelles-Hébrides ; Gaury, Chef de la Section aéronautique du Condominium ; Roulleau, Exploitant forestier ; Russet, Exploitant agricole ; en outre, M. le Résident britannique et M. Elliott, Chef du Service Transmission du Condominium.

*A Santo :*

MM. Rouan, Délégué français ; Gavaronne, Météorologue ; Pommadère, Ingénieur des Travaux Publics ; Leroy, Exploitant agricole.

*A Tanaa :*

M. Aymard, délégué français, en outre, M. le délégué britannique.

Dans chacune des localités, visite aux installations radio et météorologie.

\*  
\* \*

**But du voyage.**

Examen des infrastructures aériennes en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides, qu'il s'agisse d'aérodromes militaires ou d'aérodromes civils, et étude des différents problèmes économiques.

Cette mission a été accomplie en la triple qualité de rapporteur du budget de la Section Air de l'Armée, de rapporteur du budget de l'Aviation civile et de membre suppléant du F.I.D.E.S.

**Considérations générales.**

*Une première considération* peut immédiatement se dégager : les territoires visités sont des territoires d'outre-mer et non pas des départements mais leur structure varie sensiblement d'un territoire à l'autre, la Polynésie française comprenant cinq archipels : les îles de la Société, les Tuamotu, les Marquises, les Gambier, les Australes et étant administrée par un Gouverneur assisté d'un conseil du Gouvernement et d'une assemblée territoriale, la Nouvelle-Calédonie étant un territoire d'outre-mer doté d'une autonomie sensiblement plus importante et où la France est représentée par un haut-commis-

saire, les Nouvelles-Hébrides étant un condominium franco-britannique où les deux administrations doivent prendre des décisions conjointes avec parfois la superposition de services appartenant au condominium lui-même.

*Deuxième considération générale* : notre visite se situe du 18 mars au 30 mars en Polynésie. Elle se limitait pratiquement à Tahiti et aux Tuamotu avec visite des aérodromes militaires de Hao et Mururoa, de l'aérodrome civil en achèvement de Rangiroa et de l'aérodrome projeté de Anaa.

Du 31 mars au 7 avril, après un court séjour à Nouméa, visite des Nouvelles-Hébrides et, en particulier, des îles de Vaté, Tongoa, Mallicollo, Espiritu Santo, Erromango, Tanna.

*Une troisième considération* s'impose, à qui a parcouru cette partie du Pacifique appartenant à la France et au condominium : abondance de réalisations aéronautiques en Polynésie et en particulier aux Tuamotu et aux îles de la Société, indigence aux Nouvelles-Hébrides et insuffisance en Nouvelle-Calédonie. Nous ne songerions pas un instant à critiquer l'abondance des moyens qui concourent en Polynésie à la sécurité qui doit être notre préoccupation constante si dans une enveloppe de crédits fatalement limités, les réalisations nécessaires dans des territoires aussi névralgiques que la Nouvelle-Calédonie ou les Nouvelles-Hébrides n'étaient si chichement mesurées.

Pour n'en citer qu'un exemple, l'aérodrome de Tahiti-Faaa qui comporte l'une des pistes les plus sûres du Pacifique et sur lequel on n'a jamais enregistré de déroutement va s'assortir, en plus des aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage indispensables, de deux aérodromes de déroutement : l'un à Rangiroa (civil) l'autre à Hao (militaire), l'un situé à 400 km au Nord de Tahiti, sur la ligne Los Angeles — Tahiti, l'autre à 1.000 km au Nord-Est de Tahiti.

Au cours d'un voyage déjà effectué en 1963, alors qu'aucun des atolls précités ne faisait encore l'objet d'aucun trafic, mais où les projets étaient déjà élaborés, nous avons fait observer qu'il paraissait superflu, tout au moins dans un premier temps, de construire un aérodrome important de déroutement à Rangiroa, compte tenu de la construction inévitable d'une piste de plus de 3.000 m à Hao et nous avons même obtenu aisément de M. le Ministre des Armées l'assurance qu'en cas de nécessité, aucune difficulté ne serait faite aux avions déroutés de Tahiti-Faaa pour

se poser à Hao. Nous pensions, et nous pensons toujours, qu'il eût été alors préférable, pour le développement du tourisme comme pour le remplacement du vieil hydravion Bermuda, dont l'existence touche à sa fin, de prévoir un plus grand nombre de pistes plus courtes permettant l'atterrissage de DC 4 et même d'avions légers, dans certains cas, permettant des dessertes sociales et administratives, plutôt que d'affecter des sommes très importantes, qui feraient défaut par ailleurs, dans la construction de pistes de telle envergure qu'elles permettent l'atterrissage de DC 8 et de Boeing en provenance des Etats-Unis.

Il nous avait été objecté que Hao se trouvant à 1.000 km de Tahiti, la distance de déroutement était trop grande. Or, force nous est de constater qu'à Nouméa-Tontouta l'aérodrome de dégagement le plus proche est actuellement aux îles Fidji, à Nandi, ou à la rigueur à Sydney, soit à environ 1.400 km, et que la distance parcourue par les avions avant d'arriver à Nouméa depuis Port Darwin et bientôt depuis Singapour, est au moins aussi considérable que la traversée du Pacifique. D'autre part, l'aérodrome de Nouméa-Tontouta est d'un abord nettement plus délicat que celui de Tahiti-Faaa et les conditions climatiques y sont plus mauvaises. Ce n'est que maintenant que l'on vient de rechercher un terrain à Santo, c'est-à-dire à 800 km, pour effectuer un déroutement éventuel de Tontouta, alors que cette même distance est jugée trop considérable aux Tuamotu. Enfin, l'abondance de terrains importants dans cette région de la Polynésie française n'empêche pas qu'aucune desserte n'est encore réalisée aux îles Marquises, même pas pour des liaisons sociales ou administratives, et qu'il faut toujours environ trois semaines, sans aucune certitude d'horaire, pour joindre cet archipel par mer et qu'il en est de même aux Gambier ainsi qu'aux Australes.

Nous comprenons très bien la nécessité de pourvoir la Polynésie de moyens de transport permettant au tourisme de se développer et de prendre le relais de l'activité un peu artificielle qui y règne actuellement du fait de la construction du C. E. P. mais nous ne croyons pas que la méthode adoptée soit la plus favorable au tourisme en écartant, faute de crédits, les atolls les plus touristiques au bénéfice de très grands terrains dans des atolls d'étendue considérable et par conséquent moins recherchés par la clientèle américaine, néo-zélandaise, australienne et française qui constitue la masse touristique en Polynésie.

Si nous examinons, à la lumière des mêmes considérations, la situation aux Nouvelles-Hébrides, elle est encore plus difficile : la capitale, Port-Vila, située dans l'île de Vaté, est dotée d'un aérodrome en herbe, sur corail mal compacté, se transformant en éponge à la moindre pluie et ne permettant plus l'atterrissage régulier de DC 4 appartenant à U. T. A. qui assurent non seulement le trafic passagers mais également le transport du fret indispensable, allant jusqu'à des voitures automobiles.

Il ne reste plus que la ressource d'employer de petits avions, soit un Dornier bimoteur appartenant à Hébridair, soit un Drover trimoteur de Havilland de la New Hebrid's Airways, qui font tous deux surtout du trafic à la demande. En Nouvelle-Calédonie, l'aérodrome de Nouméa-Tontouta aurait nécessité et nécessite toujours de très sérieux aménagements car il s'agit d'un aérodrome de classe internationale, dans un site assez accidenté et qui exige à la fois l'allongement de la piste et une infrastructure d'aides à la navigation aérienne importante.

En faveur de cet aérodrome, a été détourné l'I. L. S. avec glide qui devait être installé originellement à Tahiti-Faaa. Nous pensons qu'il eût mieux valu avoir deux I. L. S., l'un à Faaa et l'autre à Tontouta, que de construire une grande piste à Rangiroa ; mais les choses étant ce qu'elles sont, nous sommes dans l'obligation de constater que si le localiser de l'I. L. S. est bien déjà installé à Tontouta et s'il est très apprécié des pilotes, le glide ne sera en service qu'à la fin de l'année. Quant à l'allongement de la piste, nous n'avons pas encore de certitude quant à sa date de mise en chantier et nous craignons que les crédits qui sont chichement mesurés dans cette partie du Pacifique ne l'entravent dans un délai raisonnable.

Or, l'U. T. A. va mettre en service, dans peu de temps, des DC 8 modifiés qui permettront de faire d'une seule traite Singapour—Nouméa. Il serait absolument désastreux, en cas de déroutement (il y en a eu quatre en un an) qu'un avion soit obligé de parcourir encore 1.400 kilomètres, d'où la nécessité de prévoir un terrain de déroutement plus proche. L'île de Santo a été prospectée à ce sujet. Un ancien terrain de l'armée américaine se prête certainement très bien à l'établissement d'une telle piste, ainsi qu'il est précisé dans l'examen de chacune des réalisations actuelles et des projets en cours.

Nous avons profité de notre séjour pour nous inquiéter des réalisations militaires sur l'atoll de Mururoa. A notre départ, le Ministre des Armées nous avait précisé qu'aucun renseignement technique ne serait donné sur place. Nous avons trouvé cette exigence normale, étant donné que le Ministre des Armées lui-même fournit au groupe de travail de la Commission des Finances spécialisé dans les affaires militaires les renseignements que ce groupe désire obtenir, dans la mesure, bien entendu, où ne sont pas mis en cause des secrets militaires trop importants. Mais notre stupéfaction a été grande de nous heurter à des consignes formelles nous interdisant de voir les constructions en béton n'offrant bien entendu aucun caractère secret, qui sont en cours d'édification à Mururoa. Les officiers qui nous accompagnaient paraissaient assez gênés de ces consignes. Ayant d'autre part rencontré M. Messmer, Ministre des Armées, et M. Hirsch, Délégué général au Commissariat à l'Énergie atomique, à notre retour à Tahiti, nous leur avons fait part de notre étonnement. Chacun a prétendu que les instructions avaient été mal interprétées. Nous avons bien entendu accepté cette interprétation nous réservant de demander à la Commission des Finances de désigner une mission pourvue à son départ de moyens d'investigation mieux définis et qui pourra également s'intéresser aux travaux du port de Papeete qui semblent devoir dépasser de beaucoup les projets initiaux.

Nous devons ajouter que le Ministre des Armées nous a toujours précisé qu'en ce qui concerne le C. E. P. les crédits utilisés seraient maintenus dans l'enveloppe qui avait été primitivement fixée. Nous avons lieu d'en être un peu surpris, ayant, malgré l'interdiction, eu quelque aperçu de l'ampleur des travaux. Nous pensons que tout en ne procédant pas comme nous l'a affirmé maintes fois M. le Ministre des Armées, à des virements de fascicules budgétaires à fascicules budgétaires, il n'en est pas moins vrai que certaines armes, en particulier le génie de l'air, l'armée de terre et la marine, contribuent à l'édification de bases, leur personnel et probablement le matériel, encore que nous n'en ayons pas eu la confirmation absolue, étant payés par leur arme d'origine, ce qui évidemment diminue d'autant les frais ressortissant au C. E. P. et diminue aussi les ressources propres à chacune des armes considérées.

## LA POLYNESIE FRANÇAISE

Nos visites se sont limitées à l'aérodrome de Tahiti-Faaa, dans l'île de Tahiti, et débordant de notre mission d'aviation, à la visite des travaux d'extension du port.

Nous avons pris connaissance également des projets qui ont été soumis au Plan, pour l'équipement d'infrastructure de 1965-1970 et qui font ressortir l'évolution probable du trafic aérien dans cette période. L'évaluation totale des travaux à exécuter à Faaa, soit par la Sétel, soit par l'aviation civile, sont évalués à 137 millions de francs C. F. P. L'annexe ci-jointe n° 1 indique les détails des opérations projetées.

A Rangiroa, 43 millions de francs C. F. P. sont prévus (voir même annexe). Aux Marquises, l'étude d'un aérodrome est prévu pour le S. A. R. et comporterait une piste pour DC 4 et un dépôt de carburants. Les travaux d'infrastructure étant effectués par le génie de l'air pour une somme de 150 millions de francs C. F. P.

A Mururoa, 23 millions de francs C. F. P., à Bora-Bora, 10 millions de francs C. F. P., à Anaa, 10 millions de francs C. F. P., aux Australes, un aérodrome pour DC 4, à étudier, 100 millions, aux Marquises, bâtiments techniques, radiophare et station météorologique, 20 millions, enfin, 5 à 6 aérodromes pour avions taxis.

Le total comprend donc, pour le réseau international, avec terrassement par le génie de l'air aux Marquises, 350 millions, sans l'intervention du génie de l'air, 700 millions. Pour le réseau inter-insulaire, 213 millions C. F. P.

Enfin, l'aviation civile réclame des moyens généraux : logements, météorologie, radar, etc. (voir annexe), ce qui représente un total de 170 millions C. F. P., le total ressortant à 1.080 millions C. F. P.

Cette intervention, dans le domaine du plan, se situe à partir de 1966, jusqu'en 1970 et, bien entendu, vient s'ajouter au projet actuellement en cours et dont nous donnons ci-dessous l'essentiel.

Pour Tahiti-Faaa, la piste actuelle de  $3.400 \times 45$  existe en bon état et est réalisée sur le lagon. Elle est balisée jour et nuit, toutefois, les long-courriers, avec réacteurs, évitent les atterrissages de nuit à Faaa.



Elle est complétée d'une aire de stationnement civil, avec trois postes de quadri-réacteurs, avec hydrant-system, ces postes pouvant se révéler rapidement insuffisants du fait du trafic qui se développe par U. T. A. par la Quantas et probablement par la compagnie néo-zélandaise, qui a succédé à la T.E.A.L., ainsi que vraisemblablement par la Pan American Airways et peut être par la Japan Air Line.

En effet, du fait de l'allongement du rayon d'action des quadri-réacteurs, Tahiti pourrait devenir une plaque tournante idéale sur le trajet de l'Asie à l'Amérique du Sud et le Japon a de gros intérêts dans cette partie du globe.

La zone d'installations civiles comprend une aérogare moderne mise en service en 1964, un bloc technique, un bâtiment des moyens généraux, une centrale électrique, des parkings voitures, une zone de logements, dont treize sont en cours de construction, et des aides visuelles et radio I.L.S. et radiophare. Toutes ces installations sont au sud de la piste.

Vers le nord, sur l'îlot de Motu-Tahiri, les installations de l'ancienne aéro-base sont occupées en grande partie, à titre provisoire, par l'aéro-club. Une station météo y est installée mais elle doit certainement être améliorée. Une tour de contrôle définitive est installée, ainsi que les installations provisoires de l'armée de l'air. Il est très vaguement projeté d'installer sur cet îlot une station d'écoute des satellites.

Vers le sud-ouest, l'armée de l'air effectue actuellement des travaux concernant des aires de stationnement, un hangar de 55 mètres d'ouverture, un bâtiment d'escale avec possibilité, pour les civils, d'utiliser une partie de cette aire pour les cas d'urgence.

En 1965, des travaux assez considérables sont prévus :

— l'installation d'un balisage haute intensité (estimé à 1 million 200.000 F) ;

— la construction d'une route reliant la zone Sud à la zone Nord en participation avec les militaires (estimé à 380.000 F) ;

— l'édification d'un deuxième hangar de 55 mètres d'ouverture, analogue à celui prévu par l'Armée de l'Air et qui sera implanté au voisinage de ce dernier de manière à regrouper les moyens d'entretien et de réparation des avions tant civils que militaires (cf. commentaires au paragraphe B ci-après. — Concession) ;

— la construction de bâtiments à usage de magasin-ateliers (800.000 F) ;

— le remblaiement partiel du lagon entre la bande et l'aire (176.000 F) au voisinage de la bretelle Sud. Ces travaux de remblaiement demandés par le Service de Santé seront vraisemblablement poursuivis dans les prochaines années ;

— la construction de logements pour le personnel (Météo notamment) (1) ;

— l'équipement technique de la tour de contrôle ;

— le balisage haute intensité de la piste (appel d'offres en cours) durée travaux 320 jours ;

— le radiophare d'alignement de descente qui pourra être installé vers la fin de l'année, dès que le matériel C. S. P. sera livré ;

— le projet de mise en place d'une radioborne intermédiaire d'I. L. S. sur l'îlot artificiel situé dans le lagon et sur l'axe Sud-Ouest de la piste ;

— le projet d'implantation d'un V. O. R. sur l'aérodrome (Motu Tahiri).

En 1966, en dehors de ce qui est demandé pour le plan :

— le projet d'agrandissement du bloc technique pour installation d'un Centre d'information de vol ;

— la réalisation d'un radar d'aérodrome dont l'étude est en cours.

Un autre problème a été posé concernant le confort de l'aérogare. Celle-ci, pour l'instant, n'a pas de restaurant. Or, la fréquentation de cette aérogare est considérable. 19.000 passagers ont transité en 1961, 32.000 en 1964.

Le régime de la concession a été adopté pour une gestion analogue à celle des autres aéroports commerciaux. Cette concession a été confiée à la S.E.T.I.L., société anonyme d'économie mixte, créée par le territoire de la Polynésie et la Caisse des dépôts et consignations. La concession définitive doit intervenir sous peu, le régime actuel étant provisoire. Cette mise en exploitation doit s'assortir obligatoirement de l'ouverture d'un bar-restaurant succé-

---

(1) Il y a lieu de noter à ce sujet les difficultés rencontrées dans la recherche des terrains et le coût élevé des dépenses correspondantes.

dant au seul bar actuel fonctionnant sous douane. Après quelques vicissitudes, la Setil a pu traiter de gré à gré avec un hôtelier expérimenté et le restaurant ouvrira au deuxième trimestre 1965.

Enfin, un hangar civil permettant à la Compagnie U. T. A. et à sa filiale, la R. A. L, d'exercer dans des conditions satisfaisantes la maintenance des aéronefs militaires et l'entretien des quadri-réacteurs doit être édifié au Sud de la piste. Cette zone comprendra, dans une première étape, un hangar militaire et un hangar civil dont le fonctionnement et la construction sont assurés par la Setil et une aire de garage mixte.

### BORA-BORA

Nous ne sommes pas retournés à Bora-Bora. La piste de Bora-Bora de  $1.800 \times 45$  mètres, non revêtue, a servi pendant un certain temps d'aérodrome de décollage mais le seul essai qui ait été effectué avait permis de constater qu'elle ne répondait en aucune manière aux normes exigées et son allongement paraissait incompatible avec une saine économie.

D'autre part, elle est séparée de l'île de Bora-Bora même par un lagon important. Après avoir été l'aérodrome de Tahiti-Faaa, son utilité est devenue d'ordre touristique, social et administratif. D'autre part, les conditions météorologiques sont à peu près identiques à celles de Tahiti-Faaa.

### RAYATEA

220 kilomètres à l'Ouest de Tahiti, piste de 1.400 mètres, accessible aux DC 4, pour laquelle il est prévu la construction d'un bloc technique réduit, un petit bâtiment « moyens généraux, trois logements et le remplacement de la balise moyenne fréquence classique par une radio balise mf transistorisée, qui serait implantée dans l'axe de la piste.

### RANGIROA

Il s'agit d'un atoll bien situé à 350 kilomètres au Nord-Est de Tahiti et dont le lagon fait 80 kilomètres de long. Il a été retenu en raison de sa situation géographique et du fait que ses conditions climatiques sont différentes de celles de Tahiti. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de construire un aérodrome de décollage et nous renvoyons à ce sujet aux observations qui figurent en tête de notre rapport.

Nous avons visité cet aérodrome dont la piste a été réalisée en un temps record par les Etablissements Dumez. La piste fait  $2.100 \times 30$  mètres et l'achèvement des travaux est prévu pour la fin du mois de juin 1965. Un Bréguet Deux Ponts s'était même posé quelques jours avant notre arrivée à Rangiroa mais la piste est en cours de revêtement et a été à nouveau provisoirement fermée.

✓ Notre arrivée à Rangiroa s'est effectuée dans le vieil hydravion Bermuda.

L'équipement complémentaire de l'aérodrome comprenant, bloc technique réduit, petit bâtiment « moyens généraux », aérogare, balisage, radio balise moyenne fréquence transistorisée, météorologie et trois logements, a été prévu dans le cadre des opérations du V<sup>e</sup> Plan.

Nous ignorons encore comment, dans ces conditions, Rangiroa pourra, avant la mise en place de ces installations, servir raisonnablement de déroutement pour Tahiti-Faaa.

D'autre part, cet atoll n'est pas l'un des plus séduisants, du point de vue tourisme, des îles Tuamotu. Il semble cependant avoir la faveur du Club Méditerranée qui a abandonné l'atoll de Manihi, beaucoup plus spectaculaire mais jugé trop lointain.

#### ANAA

En nous dirigeant vers Anaa, une panne de moteur a obligé le « Bermuda » à retourner à Tahiti. Nous n'avons alors pas pu nous poser à Anaa, comme nous l'avions fait en 1963 et nous avons dû nous borner à survoler l'atoll. Il était en effet prévu un exercice SAR entre Anaa et Rangiroa et l'horaire était impératif. Anaa est un atoll situé à 450 km à l'est de Tahiti. Il y est prévu une piste de  $1.400 \times 30$  m, permettant l'atterrissage des DC 4. Cette piste devait être réalisée avant celle de Rangiroa par la même entreprise Dumez, adjudicataire des deux sortes de travaux.

Cette entreprise s'est heurtée, quand elle a effectué ses sondages, à Anaa, à des difficultés techniques qui l'ont amené à demander l'autorisation de commencer par Rangiroa, ce qui lui a été accordé.

En plus des difficultés dues au sous-sol et à l'approvisionnement en matériaux, il ne faut pas oublier que l'atoll d'Anaa ne possède pas de passe, ce qui complique singulièrement l'arrivée du matériel. Les travaux prévus et adjugés sont financés à l'aide de crédits

transférés du budget du Ministère d'Etat chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer sur celui du S. G. A. C. Dans un premier temps, seront seuls exécutés la piste et les bretelles, l'aire de stationnement et un bâtiment à usage d'accueil pour les voyageurs. L'équipement définitif ne pourra intervenir que dans le cadre du V° plan, et nous ferons là les mêmes observations que pour Rangiroa.

## ILES MARQUISES

Faute de temps (nous rappelons qu'il faut compter au minimum trois semaines), nous n'avons pas pu nous rendre aux îles Marquises, à 1.400 km au nord-est de Tahiti, qui n'ont actuellement aucune desserte rapide possible ni par avion ni par hydravion, car ces îles volcaniques ne possèdent pas de lagon. Le site qui pourrait être envisagé se situe au nord-est de l'île de Muku Iva et comporterait une piste de 1.400 m, le tout est encore au stade des études et sera discuté au cours du V° plan.

## HAO

L'atoll d'Hao, situé à environ 1.000 km de Tahiti, à 450 km au Nord-Ouest de Mururoa, dont le lagon s'étend sur 65 km de long et 12 km de large, constitue la base-vie du Centre d'Expérimentation du Pacifique.

Le lagon communique avec le Pacifique par une passe assez étroite dangereuse pour l'instant, d'une profondeur de 5 à 7 m, et dans laquelle le courant de 6 à 8 nœuds rend la circulation périlleuse. Cette passe est en voie d'amélioration.

La profondeur moyenne du lagon est de 30 à 40 m et les pâtés de coraux ne constituent pas une gêne très sérieuse pour la navigation, le balisage étant bien réalisé.

Le seul village important, Otepa, qui ne comptait lors de notre premier passage, en 1963, que 200 habitants environ, en compte actuellement environ 500, les populations ayant été attirées par les travaux qui sont exécutés dans l'atoll.

La première opération exécutée sur cet atoll a été la construction d'une piste pouvant ultérieurement prévoir l'accès des avions rapides et lourds, tels que DC 8 ou Boeings ou, éventuellement, appareils de ravitaillement en vol.

Les effectifs actuels sont de l'ordre de 1.250 personnes, groupant à la fois le secteur militaire et les entreprises civiles travaillant pour la base.

La piste définitive sera terminée fin janvier 1966. Un parking de 60.000 m<sup>2</sup> sera à peu près achevé fin 1965, de même qu'une digue destinée à protéger les travaux contre l'océan.

Une aire de décontamination est également prévue. Un port est en construction avec un quai à moins 7 m et, déjà, des navires importants peuvent y accéder. Enfin, un plan d'eau permet l'amerrissage du Bermuda et du premier Catalina, qui devait arriver quinze jours après notre passage.

La piste est reliée au centre-vie par une route de 12 km exécutée à 50 % lors de notre passage.

L'eau douce est fournie par des bouilleurs de 40 m<sup>3</sup>. Une centrale comprend trois groupes de 100 kVA ; la base comprend également des cuisines pour une capacité de 500 personnes, un hôpital définitif succédant à l'hôpital de campagne actuellement organisé, et une école.

Les questions les plus urgentes, en dehors du balisage de la piste et, en particulier de la construction d'un radiophare de 5 kW nécessaire surtout pour guider les avions de gros tonnage, consistent dans la nécessité de prévoir des dispositifs d'évacuation suffisants en cas de maladie grave, d'intervention chirurgicale importante. Pendant notre passage, un légionnaire atteint d'une perforation intestinale n'a pu être évacué le soir, faute d'avion disponible en dehors d'un monomoteur ne pouvant se risquer à faire 1.000 km de nuit sur le Pacifique, et a dû être opéré d'urgence par les soins du chirurgien détaché à la base, mais ne disposant pas de chambre climatisée.

Le second problème consiste à alimenter en eau, de façon satisfaisante, le personnel travaillant actuellement à la base et, plus tard, le personnel permanent.

La distillation de l'eau de mer par bouilleurs est encore insuffisante, car ils ne produisent que 40 mètres cubes-jour et dans d'assez mauvaises conditions, présentant des failles et des pertes.

Quant à l'eau de précipitation, elle est très mal recueillie, les chenaux étant trop exigus et ne pouvant suffire à évacuer les pluies tropicales. Actuellement, le stockage n'est prévu que pour dix jours, alors qu'il faudrait compter sur trois semaines au minimum.

Les logements des sous-officiers, en raison de cet état de choses, ne peuvent pas être alimentés en eau et il n'existe, pour soixante logements, que trois douches et deux W.-C., ce qui paraît nettement insuffisant.

A côté de la base militaire proprement dite, une installation est prévue pour le C. E. A., groupant laboratoire et centre d'études.

### MURUROA

L'atoll de Mururoa situé à 450 km d'Hao et à environ 1.410 km de Tahiti qui était encore totalement désert lors de notre passage en 1963 a fait l'objet d'une activité considérable et, à l'heure actuelle, la piste de 1.800 mètres est entièrement terminée et elle sera portée ultérieurement à 2.000 mètres, plus 2 P. O. R. Une piste provisoire est en service pour les Bréguets Deux Ponts. Un parking est prévu pour deux et éventuellement trois Bréguets. Enfin, l'ensemble se complète d'un hélicoptère comportant actuellement six Alouette II, dont une qui est arrivée par Bréguet lors de notre séjour.

Un port en eau profonde de 7 mètres a été constitué. Il est à signaler que comme à Hao la piste a été exécutée par le génie de l'air et nous avons appris que les personnels, comme très vraisemblablement le matériel de chacune des armes ayant été appelée à intervenir dans ces constructions, émargeaient au budget des armes intéressées, ce qui, évidemment, diminue d'autant les frais propres au C. E. P.

Enfin, nous remarquons que le personnel qui vit dans des conditions assez difficiles et sans autres distractions que de vagues séances de cinéma, la pêche, la voile, etc., bénéficie d'un week-end tous les quinze jours, avec possibilité de se rendre à Tahiti ou d'une semaine tous les mois.

Contrairement à ce qui se passe à Hao, le centre de Mururoa est doté d'une installation prototype de bloc chirurgical et médical conditionné permettant des opérations ou des traitements dans de bonnes conditions.

Les logements sont construits de façon très sommaire, car ils sont destinés à être démontés avant les expérimentations.

Le personnel sanitaire à Hao, comme à Mururoa, comprend un chirurgien-chef et la question s'est posée de savoir s'il convenait de laisser ce personnel à demeure pendant très longtemps ; les interventions étant rares, il est certain que ce personnel de haute qualification redoute de perdre son entraînement. Un système de roulement a été organisé, qui permet de pallier à cet inconvénient, le roulement intervenant entre Tahiti et les îles de Hao et Mururoa.

## NOUVELLES-HEBRIDES

Les Nouvelles-Hébrides constituent un archipel s'étendant sur 900 kilomètres du Nord au Sud entre le Tropique Sud et l'Equateur. Il comporte une quarantaine d'îles, dont les principales sont, en allant du Nord au Sud : Santo, la plus importante par sa superficie, Mallicollo, Tongoa, Vaté, Erromango et Tanna. Nous mentionnerons pour mémoire Futuna, cette île n'ayant rien de commun avec celle qui porte le même nom dans l'archipel des Wallis.

Etant donné cet étirement du Nord au Sud, les différences de climat sont sensibles, celui de Santo étant le plus équatorial et celui de Tanna ayant des saisons beaucoup plus marquées.

La saison des pluies, qui se situe depuis le mois de décembre jusqu'à fin avril, constitue une période cyclonique. Les îles sont d'autre part situées sur une zone de fracture entraînant des tremblements de terre extrêmement fréquents. A noter que les cyclones qui abordent en général le Nord par Santo descendent vers le Sud jusqu'à Vaté et s'infléchissent ensuite vers l'Est en épargnant, tout au moins pour leur centre, les îles d'Erromango et Tanna. Les ressources de cet archipel sont assez variées et pourraient être certainement développées.

Le coprah en constitue la base essentielle traditionnelle. La pêche n'est pas pratiquée par les indigènes qui, aussi paradoxal que cela puisse paraître, ne consomment pas de poisson, certaines espèces étant toxiques quand elles ont mangé du corail et les indigènes ayant perdu l'habitude de les reconnaître. La seule pêche pratiquée est une pêche industrielle dans l'île de Santo avec des Pêcheries japonaises dotées d'entrepôts frigorifiques importants et avec une flotte qui, actuellement, compte 15 bateaux et qui, ultérieurement, en comptera quarante.

Nous pensons d'ailleurs que l'activité de la pêche n'est pas la seule qui intéresse les Japonais !!!

Dans l'île de Vaté les recherches minières ont permis de découvrir un gisement important de manganèse qui est exploité actuellement par la Société des Phosphates de Rakatea, les gisements qui existent dans cette île de Polynésie étant pratiquement épuisés.



Enfin, l'île d'Erromango possède une forêt extrêmement importante mais qui, pour l'instant, est inexploitée malgré des essences intéressantes.

L'île de Tanna fournit une quantité appréciable de légumes pour la population des autres îles. Une des activités essentielles des Nouvelles-Hébrides en dehors du coprah et du cacao consiste dans l'élevage : des troupeaux de plusieurs centaines et même de milliers de bovins existent à Santo et à Vaté. La population, de ce fait, trouve sur place une nourriture abondante et saine.

La population est extrêmement dispersée. Une île comme Santo, dont la superficie est égale à environ les deux tiers de la superficie de la Corse, compte moins de 3.000 habitants. La plus peuplée des îles est également l'une des plus petites, c'est-à-dire Tanna, avec 8.500 habitants. La capitale, Port-Vila, dans l'île de Vaté, compte 2.900 habitants. Erromango, dont la superficie est à peu près la moitié de celle de la Corse, compte environ 500 habitants, mais là comme à Mallicollo, les recensements sont extrêmement difficiles du fait de la dispersion de la population dans la montagne et de la mouvance de cette population.

Les Nouvelles-Hébrides constituent un condominium franco-anglais, c'est-à-dire que Port-Vila compte une administration française, une administration anglaise, auxquelles se superposent parfois des services communs.

Toutes les décisions doivent être prises conjointement par l'administration française et par l'administration anglaise, ce qui ne simplifie pas les problèmes quand les intérêts sont divergents.

Les intérêts français aux Nouvelles-Hébrides sont certainement prédominants par rapport aux intérêts anglais, à la fois par l'activité commerciale, industrielle et minière. En ce qui concerne plus spécialement l'aviation, but de notre voyage, il est infiniment regrettable de constater que pendant la saison des pluies, c'est-à-dire pendant plus de quatre mois par an, il est à peu près impossible, trois fois sur quatre, aux DC 4 qui effectuent la liaison Nouméa—Port-Vila de se poser sur le terrain de Port-Vila transformé en éponge. C'est ce qui nous est arrivé lors de notre passage où très exactement trois vols sur quatre ont dû être annulés. Nous avons appris que depuis notre passage le DC 4 avait été empêché de se poser pendant dix jours consécutifs. Nous avons dû profiter d'un petit Dornier bi-moteur qui avait ramené à Nouméa M. Delauney,

résident français qui rentrait à Paris, pour nous rendre à Port-Vila dont le terrain peut supporter les petits avions, mais ne peut pas accepter des avions de plus de 15 tonnes.

Des projets existent concernant l'aérodrome de Port-Vila-Bauerfield. Ils demandent à être entrepris de toute urgence. La question se complique du fait que la liaison anglaise s'effectue depuis les îles Fidji par des « Hérons » quadrimoteurs, des Fidji airways dont le poids est tel que leur atterrissage est possible (tout au moins pour l'instant). Mais ces avions, de même que le Dornier, ne permettent aucun transport de fret sérieux et, au surplus, la piste comporte à l'heure actuelle de telles ornières qu'il est vraisemblable que, la saison prochaine, même les avions de faible tonnage ne pourront plus se poser.

L'aérodrome, qui comporte une piste de 1.820 mètres de long et 45 mètres de large, a été réalisé par l'armée des Etats-Unis pendant la guerre avec une couche de corail compacté d'une dizaine de centimètres d'épaisseur. Un drainage mal conçu en raison du profil même de la piste n'a pas apporté d'amélioration. Il a été demandé, à la fois par les services de l'aviation civile, d'améliorer la piste et également de modifier les bâtiments existants dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils sont d'une indigence notoire.

Pour notre part, ce n'est pas cette dernière considération que nous faisons passer en priorité, mais simplement la mise hors d'eau de la piste. Cette opération exigerait le reprofilage et le rechargement de la piste sur 0,20 mètre d'épaisseur, ce qui permettrait d'utiliser les DC 4. Estimation : 1.292.500 francs français ; l'exécution d'un revêtement bitumineux, dont l'estimation pourrait s'élever aux environs de 1.100.000 francs français. Le renforcement de cette piste pour l'utilisation par des DC 6, tout en étant intéressant, nous paraît moins urgent, de même que la construction d'une aérogare à peu près convenable qui peut encore attendre un an ou deux, malgré la précarité des installations qui y existent.

Nous pensons que l'administration anglaise pourrait s'intéresser malgré tout au projet en raison de l'isolement qu'entraîne l'incertitude d'accès des DC 4, seul moyen d'apport rapide de fret raisonnable et de pièces de rechange pour le matériel en service à Vaté. D'autre part, il ne faut pas oublier que Port-Vila n'a pas de port, que les bateaux sont obligés de décharger en rade, ce qui entraîne, par conséquent, un chalandage fort onéreux qui vient grever tous les prix de transport de matériel.

## ESPIRITU-SANTO

Cette île, la plus au Nord, comporte actuellement un aérodrome, Santo-Luganville, doté d'une piste bitumée de 1.980 mètres, n'ayant aucune possibilité d'extension en raison de sa configuration géographique. Cette piste, comme la précédente, a été construite par l'armée américaine, en corail compacté et superficiellement revêtue de bitume. Ce revêtement est en très mauvais état et la piste est située en altitude dans une région particulièrement sensible aux dépressions et nous avons pu en faire la constatation nous-mêmes à l'atterrissage.

En revanche, un aérodrome avait été établi par les troupes américaines dans un site « Pekoa », situé au bord de la mer à une dizaine de kilomètres vers l'Est et à une altitude inférieure de 150 mètres environ à celle de Luganville.

La piste avait été conçue pour un trafic intense, le personnel militaire qui occupait alors Santo étant évalué à 250.000 hommes environ. Elle est longue de 2.200 mètres et peut être étendue sans aucune difficulté. Les dégagements sont excellents. Il s'agit d'une chaussée en corail compacté sur lequel, bien entendu, la végétation tropicale a pris ses droits et dont la largeur est de 95 mètres. Le site est sympathique vu d'avion, mais le sol est un peu plus inquiétant quand on l'examine de près : deux arbres ont poussé sur la piste, mais le corail compacté humecté d'eau de mer a pris en dalles sur certains espaces, ce qui le rend dur et constitue un élément favorable. Des échantillons du sous-sol ont été envoyés au laboratoire britannique de Cardington pour déterminer s'il est suffisant pour des avions gros porteurs ou si, au contraire, il convient de l'améliorer et à quels frais.

Des missions franco-britanniques se sont rendues sur les lieux et, en août 1963, il avait été évalué pour la construction d'une piste de 2.100 mètres seulement, avec revêtement bitumineux, y compris la voirie, l'adduction d'eau, le bloc technique, trois logements, une somme de 111.022.200 francs C. F. P.

Nous rappelons que le problème consiste, non seulement à doter Santo d'un moyen de transport sûr, mais surtout à doter la Nouvelle-Calédonie, distante de 800 km, d'un aérodrome de dégagement, alors qu'actuellement la seule piste de dégagement possible se situe à Nandi, aux Iles Fidji, à 1.400 km.

Il y aurait intérêt à prendre une décision très rapide. En effet, nous estimons qu'avec des soins, Santo-Luganville peut tenir encore deux ans. Au-delà, des frais considérables seraient à engager qui mettraient en péril la réalisation de Pekoa.

Nous pensons que l'étude concernant Pekoa doit être menée très rapidement et si, effectivement, le Gouvernement anglais ne paraît pas s'intéresser très activement à la question, car en fait le déroutement des avions français de Nouméa ne le touche pas directement, il serait probablement possible d'agir par monnaie d'échange en construisant à titre français l'aérodrome de Pekoa et en demandant aux Britanniques de s'intéresser, de leur côté, au port pour une somme égale.

A signaler que Santo possède un port en eau profonde sommaire, construit par les Américains, mais qui pourrait être amélioré.

Un réseau de routes de 150 km avait été également construit par les armées américaines et sert encore d'infrastructure routière moyennant quelques réparations. Il donne en particulier accès aux Pêcheries Japonaises.

Les aides à la navigation de Santo-Luganville sont encore sommaires et se bornent à une balise. Quant à la station météorologique, il vaut mieux n'en pas parler pour éviter des réflexions désobligeantes, et qui ne font que rendre plus sensible le dévouement et la compétence d'un personnel privé des moyens les plus élémentaires de travail.

#### MALLICOLLO.

Piste en herbe de 700 mètres, accessible aux Dorniers d'Hébride Air et aux Drovers des New Hébrides Airways.

Cette piste, comme la plupart de celles qui existent dans les îles, est une piste privée construite par un planteur qui a sacrifié un certain nombre de cocotiers. Elle est certainement la mieux entretenue et la plus accessible de toutes celles des Nouvelles-Hébrides.

La population est massée dans deux centres dont nous avons visité l'un d'entre eux, doté à la fois d'écoles modernes où les enfants mélanésien pour la plupart apprennent d'abord à parler français. Le village comporte également un bloc sanitaire conçu à la manière de l'hôpital du Docteur Schweitzer, c'est-à-dire ayant en annexe une case par village permettant à chaque hospitalisé d'avoir auprès de lui sa famille, qui ne manque pas de l'accompagner pendant son séjour à l'hôpital.

### TONGOA

Piste de 700 mètres en herbe mais au lieu d'être dotée d'une herbe uniforme elle comporte des touffes importantes ayant poussé sur le corail et qui donnent quelques émotions à l'atterrissage des petits avions. Il est certain que cette situation ne pourrait s'éterniser sans grave danger, mais il s'agit d'une piste privée ; les travaux seraient relativement simples dans l'immédiat et il suffirait de décaper les touffes dont il s'agit et peut-être d'ensemencer avec de l'herbe à gazon.

### ERROMANGO

Nous rappelons que cette île, située au Sud de Vaté, comporte un massif forestier extrêmement important très raviné et impressionnant à la fois par les accidents de terrain et également par la sauvagerie du site.

La seule piste existante a été défrichée par le Bureau de Recherches Minières qui effectuait des recherches restées vaines en vue de découvrir des gisements de manganèse. Cette piste de 700 mètres est située à environ quatre heures de marche de la première exploitation forestière possible et également à environ quatre heures de marche du premier village modestement habité. Le désouchage auquel il a été procédé a laissé des trous qui ont été sommairement bouchés et sur lesquels la végétation a jeté un tapis qui en masque l'existence aux yeux du pilote le plus averti. Nous avons loué pour la circonstance un Drover qui, au décollage, est tombé dans l'un de ces trous. Heureusement l'hélice n'a pas été cassée et après deux heures d'efforts, et grâce à la bonne volonté de tous les passagers (4 personnes) et du pilote, il a été possible de reprendre la route.

Il est certain que si un jour cette île devait être mise en exploitation, il serait absolument indispensable de construire un petit terrain aux environs soit de la route d'accès qui doit être obligatoirement conçue vers le bord de mer, soit vers l'exploitation forestière et, si possible, à proximité des deux.

### TANNA

Cette île, la plus au Sud, est de faible superficie et la plus peuplée de tout l'archipel, sans doute grâce à son climat qui est l'un des plus sains et également à son sol qui est très fertile.

Si des exploitations doivent se développer dans l'une quelconque des autres îles, il serait tentant de rechercher la main-d'œuvre à Tanna. Mais jusqu'à présent les autochtones de Tanna ont envers les Blancs une hostilité qui s'atténuera au fur et à mesure de l'accroissement de la scolarisation mais qui, pour l'instant, constitue un obstacle très sérieux à la collaboration et il faudrait rechercher la main-d'œuvre plus loin : en Polynésie ou aux Wallis. Un groupe scolaire extrêmement moderne y existe. Il comporte actuellement 160 élèves dont 140 internes provenant des villages les plus éloignés de Tanna et d'îles voisines, mais le nombre d'élèves féminin ne s'élève qu'à trois il ne faut jamais oublier qu'en général entre les extrémités de chaque île se trouvent un ou deux volcans en activité ce qui ne rend pas les communications terrestres faciles.

La piste de Tanna a une longueur de 700 mètres, piste en herbe comportant une forte dépression en son centre, qui la rend assez difficile, d'autant plus qu'elle est mal orientée par rapport aux vents dominants et que le relief est assez accentué au deux bouts de la piste.

Un projet consiste à en changer l'orientation. La prospection pour l'achat des terrains est déjà effectuée et ces travaux semblent d'autant plus intéressants à mener à bonne fin que, ainsi que nous l'avons indiqué, l'île de Tanna constitue le seul réservoir important de main-d'œuvre de toutes les Nouvelles-Hébrides.

Le temps nous a manqué pour nous rendre à l'archipel des Banks, situé tout à fait au Nord de l'Archipel des Hébrides et pour lequel il est envisagé, dans un avenir assez lointain, d'établir une petite piste d'atterrissage pour avions légers.

En raison de l'instabilité des conditions météorologiques dans cette partie du Pacifique, il serait intéressant d'avoir une couverture météorologique suffisante. Or, si six stations existent, dont une bien équipée à Vaté, les autres sont dotées d'un matériel rudimentaire et trois d'entre elles sont tenues par des autochtones qui, malgré toute leur bonne volonté, ne réussissent pas toujours à interpréter de façon correcte les résultats de leurs mesures.

Il nous a été donné de constater pendant notre séjour que les prévisions étaient entachées de la plus parfaite fantaisie, ce qui, étant donné l'exiguïté des terrains et les difficultés de leur approche ne manque pas de comporter quelques risques.

## NOUVELLE-CALEDONIE

Notre séjour en Nouvelle-Calédonie a été considérablement écourté du fait d'une modification d'horaire de l'U. T. A. et en raison également des dispositions que nous avons dû prendre pour nous rendre à Port-Vila, malgré l'impossibilité pour le DC 4 de l'U. T. A. d'y atterrir.

C'est ainsi que nous avons dû limiter notre mission à une visite très sommaire de Nouméa-Tontouta et de Magenta, ainsi qu'à des conversations plus étendues avec M. Donzel, directeur de l'Aviation civile.

Dans chacun de nos rapports précédents, nous avons insisté sur la nécessité de doter l'aérodrome de Nouméa-Tontouta du maximum de dispositions lui permettant de recevoir avec la sécurité optimum les quadri-réacteurs dont la fréquence des atterrissages risque d'augmenter considérablement dans les années futures.

C'est dans cet esprit que nous avons demandé l'allongement de la piste de Tontouta qui, actuellement, ne compte que 2.400 mètres sur 45 mètres, et l'établissement d'aides à la navigation et à l'atterrissage modernes.

En ce qui concerne la piste, malgré quelques travaux d'arasement aux buttes particulièrement dangereuses, l'allongement de la piste d'envol de 2.400 mètres à 3.000 mètres n'est demandé que pour le V° Plan.

Or, la topographie des sites est telle que cet allongement est indispensable, les conditions climatiques rendant souvent les approches difficiles.

Des études préliminaires ont été entreprises ; elles comportent des difficultés sérieuses, telles que le franchissement d'un marais et le détournement d'un chenal avec l'arasement de plusieurs mamelons.

Nous attachons, pour notre part, beaucoup d'importance à cette réalisation.

En ce qui concerne les aides à l'atterrissage, le radio-phare d'alignement de piste est en service pour essai, avec simplement

un localiser. Il semble donner toute satisfaction mais le glyde que l'on a d'ailleurs détourné de Tahiti-Faaa ne sera en service, au mieux-aller, que dans le deuxième trimestre 1965.

Il s'agit d'un glyde français, fabriqué par la C. F. S. De même, la radio-borne accessoire d'I. L. S. et la radio-balise M. F. seront livrées vers le milieu de l'année et mises aussitôt en service.

Au cours du deuxième semestre 1965, il est prévu la mise en place, à l'Est de la piste, d'une autre radio-balise M. F. et, en dernier lieu, un V. O. R. doit être implanté sur le mont Touta.

Cette installation est prévue pour la fin de l'année.

L'importance de Nouméa-Tontouta semble nécessiter, à juste titre et en seconde urgence, après l'équipement de la piste, la construction d'une aérogare plus convenable. Pour notre part, nous insistons tout particulièrement sur l'équipement de la piste en y ajoutant une ligne d'approche de haute intensité.

Faute de temps, il nous a été impossible de nous rendre aux îles Wallis et Futuna. En annexe, nous donnons les indications qui nous ont été fournies sur place à ce sujet.

### **Conclusions.**

En ce qui concerne l'infrastructure aéronautique, nous distinguerons immédiatement trois parties principales :

#### *1. — Polynésie :*

Etant donné que les travaux militaires sont décidés et en cours d'achèvement, nous aurions souhaité que l'aviation civile soit plus modeste dans ses ambitions, sans pour autant renoncer à l'aspect touristique du problème qui est vital pour la Polynésie.

En conséquence, nous estimons pour notre part qu'il serait souhaitable de limiter au maximum les dépenses démesurées d'infrastructure dans certains atolls des Tuamotu et, au contraire, de multiplier les terrains plus modestes destinés à désenclaver certaines îles ou certains archipels, tels que les Marquises, les Gambier et les Australes.

Nous pensons que, loin de nuire au tourisme, la variété des sites et paysages qui pourraient ainsi être mis à la portée d'une clientèle française ou étrangère favoriserait à la fois le développement touristique et les dessertes sociales et administratives.



C'est dans ce sens que nous souhaiterions personnellement voir s'établir le prochain programme de l'aviation civile pour le V<sup>e</sup> Plan.

2. — *Nouvelles-Hébrides* :

Sans nous attarder à demander des constructions en dur dès maintenant, pour les aérodromes de Port-Vila ou de Santo, nous pensons qu'une priorité absolue doit être accordée à la mise hors d'eau de l'aérodrome de Port-Vila-Bauerfield.

En seconde urgence, l'établissement d'un aérodrome de dégagement de Nouméa-Tontouta, à Santo-Pékoa.

Enfin, une amélioration sommaire des terrains en herbe desservant les îles.

L'amélioration des stations météorologiques de Santo et des Banks nous apparaît urgente.

3. — *Nouvelle-Calédonie* :

Nous n'avons pu examiner que le programme de Nouméa-Tontouta qui nous paraît, en ce qui concerne la piste et les aides à la navigation, être de toute première importance.

Nous sommes moins attachés, d'une façon générale, à la réalisation immédiate d'aérogares, utiles, mais qui ne sont pas immédiatement indispensables à la sécurité.

Parmi les programmes qui nous ont été soumis en Nouvelle-Calédonie, concernant les aérodromes locaux, nous pensons qu'il est intéressant de prévoir là aussi des pistes sommaires permettant une desserte touristique de la Nouvelle-Calédonie et de ses annexes, pour permettre aux touristes de gagner du temps en évitant les liaisons terrestres, longues, difficiles et fatigantes.

L'amélioration de Nouméa-Magenta et surtout une desserte régulière Magenta-Tontouta par avions légers évitant le trajet Tontouta-Nouméa qui exige près d'une heure de voiture, paraissent devoir être maintenues et même accélérées.

En annexe, figurent les projets prévus pour les îles Wallis et Futuna.

## ANNEXE I

### DEMANDES PRESENTÉES PAR LA POLYNÉSIE FRANÇAISE AU TITRE DU V<sup>e</sup> PLAN D'EQUIPEMENT 1966-1970

#### 1° Conjoncture envisagée pour 1970.

	PASSAGERS	FREQUENCE des lignes régulières	
		civiles.	militaires.
Réseau international.....	90.000	24/7	
Réseau interinsulaire :			
— circuit Uturoa—Bora-Bora.....	25.000	14/7	
— circuit Rangiroa—Anaa.....	10.000	6/7	
+ Aviation légère : taxis et aviation militaire.			

#### 2° Equipements nécessaires pour y parvenir.

##### A. — RÉSEAU INTERNATIONAL

##### I. — Faaa :

##### 1. — Par S. E. T. I. L. :

— Eclairage parking.....	10
— Aérogare fret 300 mètres carrés.....	3
Aire d'essais réacteurs.....	4

On admet que les opérations hangar et ateliers U. T. A., extension aérogare, hangar Handling ont été réalisées préalablement au plan.

##### 2. — Par S. O. M. C. A. T. (et dépôts pétroliers) :

Enquête INFRA pour étudier si les installations sont suffisantes. Pour mémoire.

##### 3. — Par aviation civile :

— Taxiway-parking extrémité piste 04.....	50
— Radar de piste.....	30
— Liaison phonie NDI, LAX, HLN.....	20
— I. L. S. piste 22.....	20

On admet que les opérations : extension bloc technique, radar météo sur tour contrôle, bureau subdivision infrastructure et magasin NA, Glyde Path et VOR ont été réalisées préalablement au plan.

	Evaluation millions C. P.
<b>II. — Rangiroa.</b>	
1. — Par aviation civile.	
— Bâtiments techniques et logements.....	18
— Moyens sécurité incendie.....	5
— I. L. S.....	20
On admet que les opérations : balisé radio, balisage piste, aérogare légère, bloc technique, station météo automatique ont été réalisées préalablement au plan.	

**III. — Marquises.**

Aérodrome nécessaire pour SAR et engagements pris envers OACI.		
Aérodrome DC 4 + dépôt carburant (500 ou 150 si réalisation des terrassements par Génie Air).....	150	
Total Réseau International... {	avec terrassements Génie Air :	
	aux Marquises.....	350
	sans .....	700

**B. — RÉSEAU INTERINSULAIRE**

(fin exploitation Bermuda à prévoir en 1968).

1. — Rangiroa : équipé sur le plan international.....	Pour mémoire.
2. — Uturoa :	
— Equipement sanitaire de l'aérogare légère et bâtiment technique .....	3
— Bitumage de la piste.....	20
(pour mémoire : déviation de la route côtière à la charge du Service des Travaux Publics).	
3. — Bora-Bora :	
— Réfection du revêtement de la piste.....	10
— (Solution aux difficultés de vedettes du RAI à rechercher).	Pour mémoire.
4. — Anaa :	
— Bâtiments techniques et logements.....	10
La station météo automatique supposée installée au préalable.	
5. — Marquises (cf. international ci-dessus) :	
— Les accès de l'aérodrome et le wharf devraient être prévus sur le budget Travaux publics (F. I. D. E. S.) ou S. G. A. C.	
— Bâtiments techniques .....	10
— Radiophare .....	5
— Station météo automatique.....	5

	Evaluation millions C. P.
6. — <i>Australes</i> :	
— Aérodrome DC 4 à étudier.....	(100)
7. — <i>Aérodromes courts</i> pour avions taxis :	
Remplacement du Bermuda, liaisons à but social et administratif.	
On prévoit 10 à 5 MCP, études comprises par aérodrome....	50
Total Réseau intérensulaire.....	<u>213</u>
N. B. — La pénalisation des prix de revient des avions taxi, par suite de la réglementation concernant, d'une part les pilotes, d'autre part les équipements de survie, serait à étudier. Des allègements étant vraisemblablement possibles.	

C. — MOYENS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE

— Bâtiment de la Direction de l'Aviation civile.....	30
— 20 logements pour le personnel.....	35
— Météorologie (Protection civile + Aviation) :	
— Radar et Anémomètre sur l'AORAI — portée 800 km..... (voir plan d'équipement Météorologie nationale pour station supplémentaire).	100
— SAR (voir Marquises).	
— Avion léger bimoteur de liaison pour l'Aviation civile.....	5
	<hr/>
TOTAL	
{ Moyens Généraux .....	170
{ Réseau International.....	700
{ Réseau Interinsulaire .....	213
	<hr/>
Millions C. F. P. ....	1.088
(soit 60 millions de francs environ.)	

## ANNEXE II

### ESTIMATION TRES SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS A PREVOIR SUR L'AERODROME D'INTERET GENERAL DE NOUMEA-LA TONTOUTA

Période 1966-1970.

(Milliers de NF.)

Bloc technique et commandement .....	1.375
(Dépouillement appel d'offres 15 avril environ.)	
Bâtiment sécurité incendie .....	357
(Dépouillement appel d'offres 27 février 1965 environ.)	
Bâtiment préfabriqué pour bureaux commandant (provisoire) .....	88
(Dépouillement appel d'offres 20 février 1965 environ.)	
Bâtiments infrastructure et magasins navigation aérienne.....	1.485
(Dépouillement appel d'offres 27 février 1965 environ.)	
Hangar 56 × 40 + ateliers .....	1.925
(Etude en cours à D. B. A.)	
Aire de stationnement technique et accès (60 × 50 m) .....	165
Aérogare définitive .....	5.225
(Etude en cours à D. B. A.)	
Allongement de la piste à 2.800 m .....	9.350
(Etude en cours à Nouméa.)	
Programme de construction de 40 logements type H. L. M. préfabriqués.....	2.640
(Etude à lancer.)	
	<hr/>
	22.610

**ESTIMATION TRES SOMMAIRE DES INVESTISSEMENTS  
A PREVOIR SUR L'AERODROME D'INTERET GENERAL  
DE WALLIS-HIHIFO**

**Période 1966-1970.**

(Milliers de NF.)

Piste sans revêtement bitumineux dimension 2.400 × 40 .....	2.420
Aérogare bloc technique .....	275
Bâtiment sécurité incendie .....	110
Centrale électrique .....	110
Station émission .....	93
Radiobalise .....	144
Locaux météo .....	121
Adduction d'eau .....	204
Réseau électrique .....	69
Mise en place du réseau téléphonique .....	44
Divers et imprévus .....	165
Logements (3) .....	440
	<hr/>
	4.174

**CREATION D'UN AERODROME TERRITORIAL A FUTUNA**

Piste 1.200 × 30 .....	2.000
Bâtiment accueil passagers et locaux techniques .....	200
Station météo + station de radiosondage .....	440
Logements (3) .....	440
Radiobalise .....	144
	<hr/>
	2.934