

2

La structuration de l'espace provincial



Mailler une armature du territoire reliant mieux les populations entre elles.



Introduction	10
2.1. Déployer les infrastructures	13
2.1.1. L'amélioration du réseau routier	13
2.1.2. La construction d'ouvrages maritimes	18
2.1.3. La mise aux normes des aérodromes	20
2.1.4. L'adduction en eau potable et l'électrification	23
2.2. Renforcer l'armature urbaine et créer des pôles d'attractivité	25
2.2.1. La structuration du "grand H"	25
2.2.2. Le choix du développement de VKP	28
2.2.3. L'équipement des agglomérations	36
2.3. Soutenir les communes dans leurs équipements	38
2.4. Répartir l'investissement sur le territoire provincial	42

Introduction

Le sens de l'action

Les Schémas de Développement et d'Aménagement Régional de la région Centre et de la région Nord en 1988 ont été les derniers documents de planification qui ont précédé la création de la province Nord.

Les diagnostics identifiaient les déséquilibres et les fortes disparités entre Nouméa et le reste du territoire, et les écarts entre les différentes sous-régions. Le diagnostic indiquait également que « le maintien d'un tel environnement conduira nécessairement à des écarts de plus en plus marqués entre les différentes composantes de la population et à la désertification de la Nouvelle-Calédonie au profit d'une capitale hypertrophiée ».

Pour inverser cette tendance profonde, l'action provinciale devait favoriser la création de « pôles de fixation, d'attraction et

d'animation » pour la population et pour les acteurs économiques. En devenant les moteurs du développement économique et social, ces pôles devaient avoir des effets vertueux d'entraînement sur les territoires autour.

La restructuration de l'espace provincial visait aussi le développement d'un centre urbain dans la Province nord pour faire le pendant, à une échelle réduite, de l'agglomération de Nouméa.

Enfin, le rattrapage en termes d'équipements publics était absolument indispensable dans tous les domaines et principalement dans un premier temps : les réseaux de communication, l'adduction en eau et l'électrification ainsi que les infrastructures communales.

L'évolution de la situation

L'espace provincial se caractérisait en 1989 par un faible peuplement, avec une répartition inégalitaire des moyens et un faible niveau d'équipement, mais aussi par l'absence de pôle attractif susceptible de créer des flux d'échanges intraprovinciaux suffisants. La province avait l'image d'une région déséquilibrée et déstructurée.

Pour mesurer plus précisément les mutations et les évolutions du territoire provincial, la province Nord a délimité des « Entités Territoriales Homogènes » ou ETH. L'ETH regroupe les communes présentant des affinités sur les plans économiques, socio-économiques, démographiques et géographiques. Quatre ETH¹ ont ainsi été définies. Elles serviront d'échelles

pour l'analyse géographique intraprovinciale.

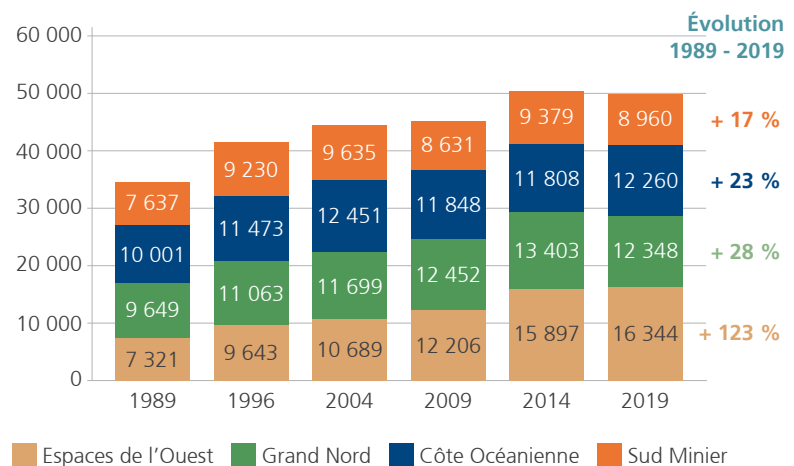
En 1989, la Province nord recensait 34 600 habitants et 21 % de la population de la Nouvelle-Calédonie. La majorité des ménages (67 %) vivait en tribus. En 30 ans, la population provinciale a progressé de 44 %, portant ainsi le nombre d'habitants en 2019 à près de 50 000, soit 18,4 % de la population calédonienne. La proportion de ménages vivant en tribus reste majoritaire (56 %). Globalement, la progression démographique a été plus faible que celle de la Nouvelle-Calédonie. L'accroissement a toutefois été continu, sauf entre 2014 et 2019, mais les évolutions intercensitaires ont été contrastées comme l'indique le tableau.

Evolution de la population	1989	1996	2004	2009	2014	2019	1989-2019
Population Province nord	34 608	41 409	44 474	45 137	50 487	49 912	+ 15 304
Accroissement Province nord	10,5%	19,7%	7,4%	1,5%	11,9%	-1,1%	+ 44%
Accroissement Nouvelle-Calédonie	12,9%	19,9%	17,2%	6,4%	9,4%	1,0%	+ 65%
Ecart PN/NC (points)	- 2,4	- 0,2	- 9,8	- 4,9	+ 2,4	- 2,1	- 21

L'augmentation de la population provinciale a été inférieure à la population calédonienne sauf entre 1989 et 1996 où elle est similaire, et de 2009 à 2014 où elle est supérieure. Ces deux périodes correspondent à la construction de la provincialisation et à celle de l'usine du Nord.

La dynamique démographique intraprovinciale n'a cependant pas été homogène. En 1989, la population était répartie de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire provincial, dans la mesure où la moitié des habitants résidait sur la Côte Océanienne et le Sud Minier. Ce n'est plus le cas en 2019.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR ETH



¹ Quatre ETH :

- Sud Minier (Canala, Kaa Wi Paa (Kouaoua) et Waa wi Luu (Houailou)) ;
- Côte Océanienne (Pwārāiriwā (Ponérihouen), Pwēēdi Wiimiā (Poindimié), Tuo Cèmuhi (Touho) et Hienghène) ;
- Grand Nord (Pweevo (Pouébo), Ouégoa, Pum (Poum), Dau Ar (Bélep), Koumac et Bwapanu (Kaala-Gomen)) ;
- Espaces de l'Ouest (Nèkō (Poya), Pwēbuu (Pouembout), Koohnê (Koné) et Vook (Voh)).

A chacune des ETH, correspondait un pôle : Koumac, Pwēēdi Wiimiā (Poindimié), Waa wi Luu (Houailou) et Koohnê (Koné).



L'ETH Espaces de l'Ouest a enregistré la plus forte croissance démographique entre 1989 et 2019 puisqu'elle a plus que doublé de population. Les trois autres ETH ont eu une évolution démographique plus modeste.

Le recensement général de la population de 1989 mettait en évidence des disparités importantes en termes d'équipements de base des logements selon le lieu de vie.

En 1989, 55,8 % des ménages en Province nord étaient raccordés au réseau général électrique, contre 76,1 % à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie. A cette époque, 36,5 % des foyers s'éclairaient encore à la lampe à pétrole ou à gaz. Les écarts étaient aussi marqués selon les communes (avec un taux de raccordement de 42,8 % sur la Côte Océanienne) et entre les chefs-lieux des communes et les tribus. Ainsi en 1989, 51,6 % des ménages résidant en tribus utilisaient les

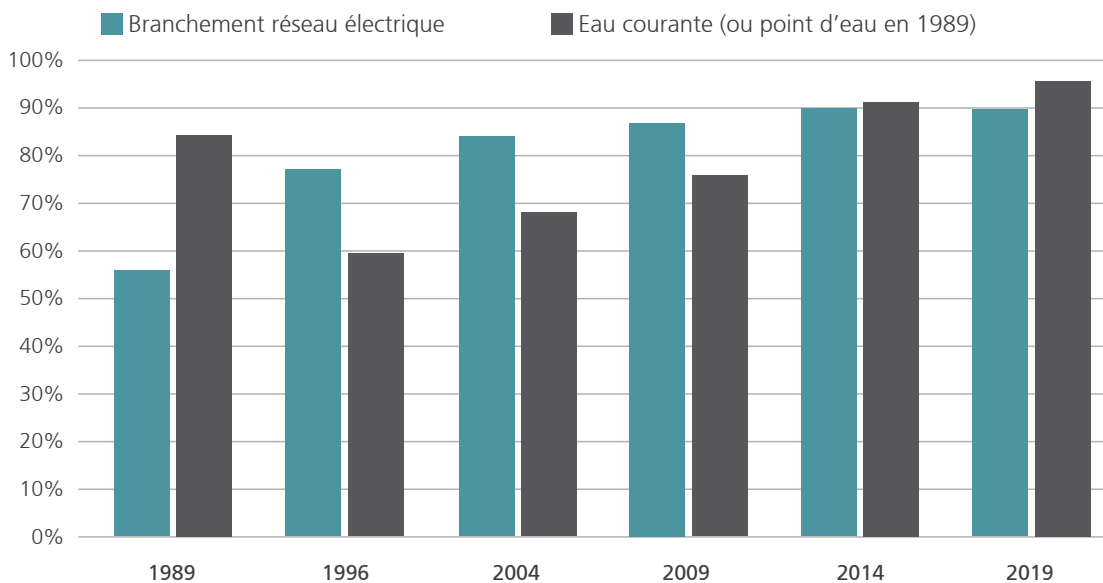
lampes à pétrole ou à gaz tandis que seulement 41,2 % étaient raccordés au réseau de distribution électrique.

Désormais, 89,6 % des ménages de la Province nord sont effectivement raccordés au réseau électrique. Cet indicateur témoigne des progrès considérables qui ont été réalisés bien qu'un écart de près de 6 points existe encore avec le taux de raccordement calédonien. Pour les ménages vivant en tribus, il est actuellement de 86,1 %. En ce qui concerne l'adduction en eau, l'année de référence est 1996. Cette année-là, 59,9 % des ménages en Province nord disposaient de l'eau courante dans le logement contre 82,9 % pour toute la Nouvelle-Calédonie.

Ce taux n'était alors que de 39,9 % en tribu. En 2019, 95,6 % des ménages du Nord ont l'eau courante et les écarts géographiques sont comblés avec l'ensemble de la Nouvelle-Calédonie (97 %) et pour les habitants vivant en tribus (94,9 %).

En 2019, 95,6 % des ménages du nord ont l'eau courante et les écarts géographiques sont comblés.

ÉQUIPEMENT DES LOGEMENTS EN PROVINCE NORD



2.1. Déployer les infrastructures

2.1.1. L'amélioration du réseau routier

En novembre 1989, le Territoire de Nouvelle-Calédonie a transféré à la province Nord son réseau routier à l'exception de l'axe routier « d'intérêt territorial » dénommé route territoriale n°1 (RT1) entre Nouméa et Koohné (Koné). Ces nouvelles routes provinciales Nord (RPN) représentaient alors 599 kilomètres de voiries.

La répartition du domaine routier a évolué en 1998 lorsque la Nouvelle-Calédonie a récupéré 251,6 km de routes supplémentaires qui sont redevenues des RT. Il s'agit de la route allant du Col des Roussettes au pont de la Tiwaka sur la côte Est (RT3) et de la route reliant Koohné (Koné) à Koumac (pont de Néhoué) sur la côte Ouest (RT1). En complément, 9,5 km ont été cédés à la commune de Ouégoa. En 2000, une portion supplémentaire de 9,5 km au nord d'Arama a été déclassée. Désormais, les RPN comptabilisent un linéaire de 426 km.



Transversale Koohné (Koné) - Tiwaka en chantier

Le réseau routier se caractérisait par un retard important sur la côte Est et par une insuffisance des voies de communication entre la côte Est et la côte Ouest. Le revêtement de la RPN « se terminait » au nord du lieu-dit Tinip et au nord du pont de Tiponite à Tuo Cèmuhi (Touho), et au-dessus de ces deux points, le revêtement était discontinu. Dans le Sud Minier, le tronçon entre le col de Koh à Canala et Pörö (Poro) était en terre et le col des Roussettes n'était que partiellement revêtu. De plus, 122 km de voirie transférés, bien que revêtus, n'avaient pas fait l'objet de la totalité des travaux (terrassements

incomplets, absence d'ouvrages de franchissement ou de corps de chaussée). La traversée d'une côte à l'autre par une « vraie » route n'était possible que par le col d'Amieu et par le col des Roussettes au sud, ainsi que par le col d'Amos au nord.

Les priorités initiales ont porté sur la réalisation de transversales et leur sécurisation ainsi que sur l'amélioration de l'ensemble du réseau routier existant.

La province Nord a adopté dès 1990 un règlement général sur la conservation et la surveillance de ses routes.

La construction de la transversale Koohné (Koné) - Tiwaka est la réalisation phare des années 1990 et elle est emblématique du rééquilibrage territorial recherché. Cette transversale visait à faciliter les mobilités et les échanges entre les deux côtes dans le cadre du « grand H ». Elle ambitionnait le développement économique et celui des relations sociales, culturelles et coutumières. Par la même occasion, elle permettait le désenclavement des tribus de Pwöpöp (Bopope) et de Pwöbèi (Pombéi). La route devait pour cela traverser la chaîne montagneuse sur 67 km afin de relier directement les deux côtes en une heure de trajet, tout en étant hors d'atteinte des crues des rivières franchies.



Inauguration de la transversale Koohné (Koné) - Tiwaka

Quelques travaux avaient été faits antérieurement (Col Wilfrid notamment) et le chantier provincial a débuté en 1990. Le programme a été découpé en cinq sections. Des travaux de terrassements conséquents ont été entrepris et dix-huit ponts ont été construits. Les derniers travaux ont été réceptionnés en 2000. Ce chantier routier a été le plus important de la provincialisation avec un coût total de 7,043 milliards F.CFP entre 1990 à 2000. Durant cette période, il a mobilisé plus de la moitié de l'investissement provincial dédié aux travaux routiers (56 % en moyenne et près de 75 % certaines années). La transversale Koohnê (Koné) – Tiwaka a été inaugurée le 24 novembre 2000.

Concernant **les autres routes provinciales**, il s'agissait de mettre en conformité le réseau routier, par des travaux de terrassement, de chaussée, de revêtement et de réhabilitation d'ouvrages afin d'améliorer la sécurité et le confort des usagers. Les premiers chantiers pilotés par la province ont porté sur le revêtement du tronçon routier entre le lieu-dit Tinip et Bwapanu (Kaala-Gomen) en 1990 et sur les travaux de sécurisation du col des Roussettes entre 1990 et 1991.

Les interventions se sont ensuite échelonnées au cours des ans sur l'ensemble des RPN.

Concomitamment, de nombreux ponts qui étaient vieillissants, parfois submersibles et/ou monovoies ont été remplacés par de nouveaux ouvrages en double voies et avec un faible risque de submersion. Ces ponts doivent également supporter le passage des transports en commun et des poids lourds.

■ **pour la RPN 3** : la réhabilitation de la section Pöröö (Poro)-Kaa Wi Paa (Kouaoua) et celle du col de Petchekara, les ponts de Cùù-Nôôwé (Nonhoué), de Nèxiri (Tenda), ceux de Mokoué et de Pènyî mē Nèkètè (Nakéty) à Canala, le pont de Ouéna à Kaa Wi Paa (Kouaoua) et celui de Pöröö (Poro) à Waa wi Luu (Houailou) ;

■ **pour la RPN 7** : le réaménagement du col d'Amos et le pont de Noon à Pweevo (Pouébo) ;

■ **pour la RPN 9** : la reprise du col d'Arama.

Travaux au col d'Amos



Les derniers tronçons de voiries revêtues ont concerné la RPN 10 entre Hienghène et Pweevo (Pouébo) en 2004, puis, la RPN 3 entre le col de Méré à Waa wi Luu (Houailou) et le col de la mine Alice à Kaa Wi Paa (Kouaoua) en 2005 et enfin, le col de Petchekara à Canala avec son revêtement complet en 2019. Le « tour de côte » provincial est ainsi complètement goudronné depuis 2019.

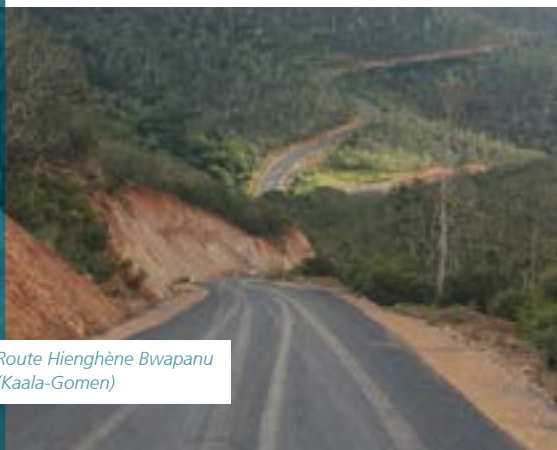
La province accompagne également les communes dans la réalisation de travaux routiers structurants. C'est dans ce cadre que l'aménagement de la liaison routière entre Bwapanu (Kaala-Gomen) et Hienghène est engagée. Cette **nouvelle transversale** de 70 km est réalisée par la province Nord en maîtrise d'ouvrage déléguée, pour le compte des communes de Bwapanu (Kaala-Gomen) et de Hienghène, qui possèdent chacune 35 km de route municipale. Ce projet vise à rendre la voirie circulaire pour les véhicules légers et les transports en commun, par tout temps. La liaison routière permettra de :

- désenclaver les populations des tribus installées le long de l'axe routier ;
- favoriser le développement économique par l'accès aux bassins d'emplois, le développement touristique et culturel ;
- améliorer le confort, l'accessibilité et la sécurité des usagers.

Les réalisations les plus importantes sont :

■ **pour la RPN 10** : la réfection complète du tronçon Ouaième-Pweevo (Pouébo), la sécurisation de la corniche de la Ouaième, les ponts de Tiponite, du grand et du petit Ko Cèi Goon (Kokingone) à Tuo Cèmuhi (Touho) ainsi que celui de Pweevo (Pouébo). Le remplacement du bac de la Ouaième en 2010 avec une augmentation de sa capacité de charge de 10 T à 25 T ;

Route Hienghène Bwapanu (Kaala-Gomen)



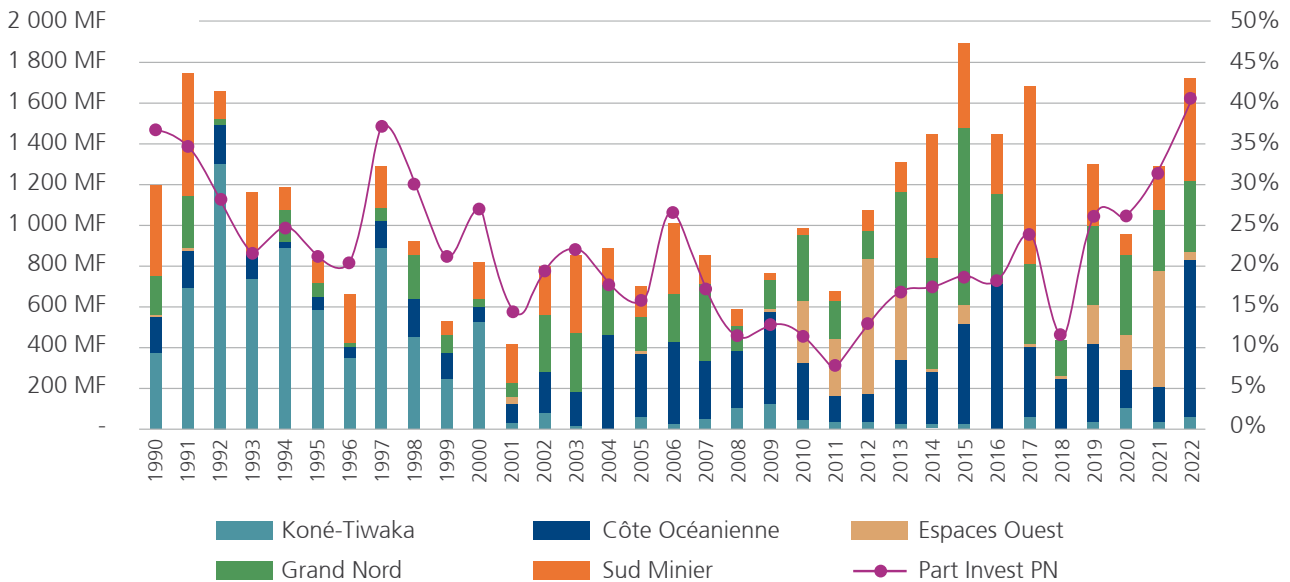
Ce chantier d'envergure a démarré en 2013. Les principaux ouvrages d'art sont réalisés et le revêtement de la chaussée est effectif sur certaines portions de routes. Programmés initialement pour dix ans, les travaux ont été ajustés depuis pour tenir compte des contraintes budgétaires et ils devraient s'échelonner jusqu'en 2033.

La province Nord a également créé de nouvelles voies structurantes à Koohnê (Koné) et à Pwëbuu (Pouembout) dans le cadre de l'aménagement du pôle urbain VKP. Ces travaux sont la construction de la tangentielle de Green Acre / Pont Blanc, de la route de Foàè (Foué), de celle menant au Lycée Michel Rocard ainsi que l'accès au Centre de Détention de Koohnê (Koné).

En outre, la province exerce une délégation de gestion du domaine public routier de la Nouvelle-Calédonie dans laquelle elle assure la maîtrise d'œuvre des travaux d'entretien courants des RT1, RT3 et RT4. Depuis 2019, la province reçoit une dotation annuelle par la Nouvelle-Calédonie pour commander directement certains travaux.

Les investissements routiers ont été constants depuis le début de la provincialisation. Le graphique illustre leur répartition par ETH. Durant la première décennie de la provincialisation, les travaux de « rattrapage » ont été plus importants, avec principalement ceux sur les transversales Koohnê (Koné) – Tiwaka et du col des Roussettes ainsi que la route Waa wi Luu (Houaïlou) – Canala. Les dépenses consacrées aux routes ont représenté 28% des investissements de la collectivité durant cette période.

INVESTISSEMENTS ROUTIERS



Le montant consacré aux routes s'est réduit au cours des années 2000 et il était concentré sur les RPN. Il est reparti à la hausse dans les années 2010 comme le précise le tableau.

Toutefois, cet investissement supplémentaire a été porté par les travaux sur des routes non provinciales.

DÉPENSES MOYENNES ANNUELLES (MILLIONS F.CFP)

	Catégories	1990-1999	2000-2009	2010-2022
Travaux en maîtrise d'ouvrage PN	Provinciales	1 161	772	807
	Communales	3	7	381
	Territoriales	5	6	61
	Total invest.	1 169	785	1 249
	Part invest. PN	28%	17%	18%
Entretien RPN		109	107	239

L'ensemble des investissements routiers s'élève à ce jour à 35,860 milliards F.CFP. La carte en présente la répartition par ETH. La part la plus importante est sur la Côte Océanienne

(38 %), le Grand Nord et le Sud Minier se répartissent chacune 23 %.

LE RÉSEAU ROUTIER



La qualité du patrimoine routier provincial est bien meilleure aujourd’hui qu’à l’origine. Son maintien en état nécessite toutefois des efforts permanents d’entretien (enduits d’usure, fauchage des accotements, signalisation, etc.) qui mobilisent les services de la Direction de l’Aménagement et du Foncier (DAF). La moyenne annuelle des dépenses a été constante jusqu’en 2009, puis elle a doublé dans les années 2010. Ces niveaux témoignent du poids des travaux d’entretien récurrents et essentiels pour maintenir les routes en état.

À ce jour (mai 2023), 86 % de l’ensemble du réseau des RPN, soit 368 km est classée en « bon état » (48 %) ou en « état moyen » (39 %). A contrario, 14 %, soit 57 km sont

considérés en « mauvais état ».

L’augmentation démographique, le meilleur équipement des ménages en véhicules et le développement économique ont fait progresser l’usage des routes. Le trafic routier a ainsi fortement évolué. La Koohné (Koné)-Tiwaka (RPN 2) en particulier est une route bien fréquentée. Selon les comptages, le trafic à l’entrée ouest de la RPN 2 a même doublé (+ 115 %) entre 2009 et 2017, passant d’une moyenne de 846 à 1 821 véhicules jour. Dans le même temps, le trafic routier de poids lourds a augmenté de 32 % sur cet axe.

La dernière opération de comptage réalisée en 2017², montre la fréquentation journalière moyenne ci-après :

À ce jour, 86% de l'ensemble du réseau des RPN est classée en état bon ou moyen

	RPN 1	RPN 2	RPN 3	RPN 5	RPN 7	RPN 8	RPN 9	RPN 10
Véhicules légers	761	1 784	1 523	648	787	596	150	571
Poids lourds	11	37	53	23	10	14	9	9



Travaux au col de Pwiu (Pouiou)



Essai de chargement sur un pont à Koohné (Koné)



Pont du grand Ko Cèj Goon (Kokingone) en chantier

2 Les moyennes les plus élevées ont été retenues pour chacune des RPN, dès lors qu’il y avait plusieurs points de comptage.

2.1.2. La construction d'ouvrages maritimes

Les infrastructures portuaires étaient quasiment inexistantes en 1989, hors chargement minier. Les communes de Pwêêdi Wiimîâ (Poindimié), Pweevo (Pouébo) et Ouégoa ne disposaient d'aucune installation et d'autres communes disposaient de « wharfs » vétustes et inutilisables. Les seules installations opérationnelles se trouvaient à Pum (Poum) et à Dau Ar (Bélep) pour la liaison avec les îles du nord tandis que les travaux de Pandop à Koumac et Tuo Cêmuhi (Touho) étaient en voie d'achèvement.

Quai de Dau Ar (Bélep)



L'action provinciale visait à maintenir la continuité territoriale avec Dau Ar (Bélep) grâce aux équipements nécessaires à la desserte et à construire des infrastructures portuaires à vocation économique.

Le désenclavement de Dau Ar (Bélep) tant pour les personnes que pour les marchandises a été prioritaire. Des premiers travaux ont été effectués entre 1995 et 1996 pour la construction du port de Wala, avec la réalisation d'une première rampe de chargement / déchargement et la digue de protection. Ces premières installations ont été ensuite dégradées par les différents aléas climatiques. Le quai de Wala a été reconstruit entre 2010 et 2011 et il a été suivi d'une nouvelle rampe d'accostage pour la barge en 2013. Les travaux d'ouvrages maritimes à Dau Ar (Bélep) ont représenté une dépense totale de 765 millions F.CFP.

Yaade (Yandé) a aussi bénéficié de la création d'un chenal de navigation et d'une rampe.

Parallèlement, des travaux de réalisation d'une rampe en béton et d'un dock de 200 m² équipé d'une chambre froide ont été effectués à Pum (Poum) en 1997, pour accueillir la barge. Le quai de Pum (Poum) a été reconstruit en 2021, afin d'améliorer l'accueil des habitants du Nord et pour faciliter l'accueil de potentiels croisiéristes. Le coût global des interventions sur les ouvrages maritimes à Pum (Poum) s'élève à 413 millions F.CFP.

La réalisation d'un port en eau profonde, nécessaire au rééquilibrage et au développement du fret maritime a fait l'objet de différents scénarios. La zone de Népwî (Népoui) a été

sélectionnée pour son implantation, notamment en raison de la réouverture de la mine du Kopéto, de la centrale électrique Enercal et de la constitution d'un futur centre urbain sur la côte Ouest. La proximité avec l'une des premières implantations possibles de l'usine du Nord a appuyé sa localisation.

Les premières études ont débuté en 1998. La plateforme pour l'accueil de toutes activités maritimes (commerciales, industrielles minières ou liées à la pêche) a été créée en 2001. La construction du quai de Népwî (Népoui) s'est ensuite déroulée de 2007 à 2010. L'investissement total est de 2,228 milliards F.CFP sur Népwî (Népoui). Les échanges avec les autorités compétentes de la Nouvelle-Calédonie pour le classer d'intérêt territorial et pour définir son exploitation future sont toujours en cours.

Concomitamment, la province a aménagé à proximité du quai le lotissement industriel de Népwî (Népoui) permettant d'accueillir des entreprises dont l'activité nécessite du transport maritime.

Les autres ouvrages maritimes en maîtrise d'ouvrage provinciale étaient destinés au développement de la pêche côtière et du tourisme. C'est dans ce cadre que la province a financé des abris pour les bateaux que sont la marina de Tuo Cêmuhi (Touho), la darse de Năpwëtêmwă (Tibarama) à Pwêêdi Wiimîâ (Poindimié) et d'autres aménagements à Kô Goo Mwă (Kongouma), à Pweevo (Pouébo), à Hienghène au Koulnoué et à Pwărăiriwă (Ponérihouen). L'ensemble de ces ouvrages a représenté un total de 227 millions F.CFP.



Quai de Népwî (Népoui)

La commune de Koumac est équipée d'un wharf à Pandop depuis 1991 qui hébergeait une batellerie liée à l'activité minière et des activités de plaisance. En 2001, la commune a effectué des aménagements complémentaires pour accueillir des navires de pêche hauturière et la desserte de passagers de Dau Ar (Bélep). L'activité portuaire de Pandop ayant pris de l'ampleur, une nouvelle phase d'extension du port a été lancée en 2021 pour abriter conjointement et dans de bonnes conditions toutes les activités réunies : batellerie, pêche

hauturière, transport maritime et plaisance. Les dépenses provinciales se sont élevées à ce jour à 429 millions F.CFP dont 315 millions F.CFP de subvention versée à la commune de Koumac.

Enfin, la commune de Hienghène a bénéficié d'une aide de 42,5 millions F.CFP pour la réalisation de sa marina en 2002-2003 dans le cadre de son projet de développement des activités de plaisance, du transport fluvial et d'accueil de croisiéristes.

Ainsi, depuis plus de 30 ans la province Nord a consacré 4,187 milliards F.CFP pour la construction ou la réhabilitation d'ouvrages maritimes sur l'ensemble de son territoire. La carte les localise et elle répertorie leur état général ainsi que l'usage actuel. Les équipements en « bon état » sont les plus nombreux. Seuls deux petits ouvrages n'existent plus sur la Côte Océanienne. Tous ceux en place accueillent une activité plus ou moins importante, hormis le quai de Népwî (Népoui) dont l'exploitation reste en préparation.

Depuis plus de 30 ans, la province Nord a consacré 4.187 milliards F.CFP pour la construction ou la réhabilitation d'ouvrages maritimes.

LES OUVRAGES MARITIMES



2.1.3. La mise aux normes des aérodromes

Trois équipements aéroportuaires ont été transférés à la province en novembre 1989, ceux de Koumac, de Tuo Cèmuhi (Touho), et de Dau Ar (Bélep). L'aérodrome de Koohnê (Koné) présentait un intérêt territorial et il est donc resté dans le giron du Territoire de Nouvelle-Calédonie. Ces quatre aérodromes étaient utilisés pour la desserte aérienne du Nord. Les liaisons aériennes étaient néanmoins limitées, du fait de la prépondérance du transport routier et de l'absence de flux touristiques.

L'action provinciale visait à développer un maillage du territoire, permettant d'une part, d'assurer la continuité territoriale, notamment avec Dau Ar (Bélep) et d'autre part, le développement du secteur touristique.

En sa qualité de propriétaire, la province doit aussi maintenir ses infrastructures en conformité avec la réglementation sur la circulation aérienne et avec le type d'avion utilisé par les opérateurs du transport aérien.

L'action provinciale visait à développer un maillage du territoire, permettant la continuité territoriale et le développement du secteur touristique.

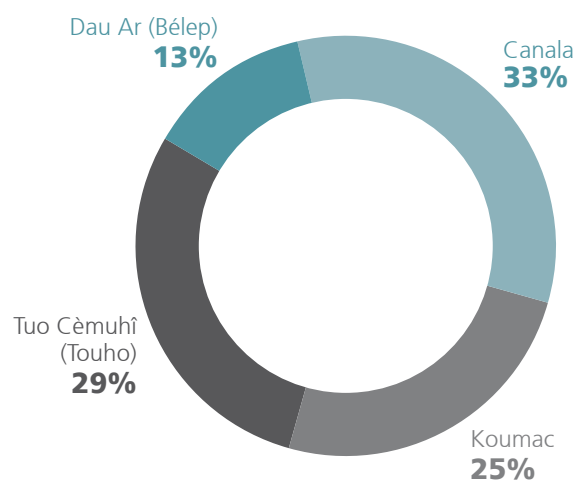
Le nouvel aérodrome à Canala a été construit entre 1992 et 1994. Les travaux ont porté sur la construction de la piste, de la voie de circulation, du parking des avions et d'une clôture. Sans aucun vol commercial, l'aérodrome a surtout été fréquenté par des privés et des clubs d'aéronef ultraléger motorisé (ULM). La province a continué à en assurer les entretiens courants jusqu'en 2015. A ce jour, l'aérodrome est fermé administrativement et il n'est plus homologué pour l'accueil de vol.

Les autres travaux d'envergure ont porté sur le revêtement de la piste de l'aérodrome de Koumac en 1993 et les travaux de balisage lumineux en 1997, afin de pouvoir développer un trafic nocturne dans le cas d'évacuations sanitaires en lien avec l'hôpital. Concernant l'aérodrome de Tuo Cèmuhi (Touho), les travaux les plus conséquents ont été la réfection du revêtement de la piste en 2002 et la rénovation de la tour de contrôle en 2019. Le resurfacement de la piste de Dau Ar (Bélep) a été effectué en 2011.

Les aérodromes font tous l'objet de travaux réguliers et du renouvellement de leurs équipements pour maintenir leur bon fonctionnement.

L'investissement aéroportuaire cumulé se monte à 1,726 milliard F.CFP pendant cette période, leur répartition est présentée par infrastructure dans le graphique.

INVESTISSEMENTS AÉROPORTUAIRES (1990-2022)



Aérodrome de Tuo Cèmuhi (Touho)

Le fonctionnement courant des aérodromes a également un coût. Celui-ci était en moyenne de 10 millions F.CFP par an au cours des deux premières décennies. Il s'établit annuellement à 29 millions F.CFP depuis les années 2010. A ce jour, trois aérodromes sur quatre sont ouverts et peuvent

accueillir des vols commerciaux, avec différents services proposés comme cela est détaillé sur la carte. Les moyennes indiquées sur la carte portent sur les années 2018, 2019 et 2022.

LES AÉRODROMES PROVINCIAUX



Aérodrome de Tuo Cèmuhi (Touho)

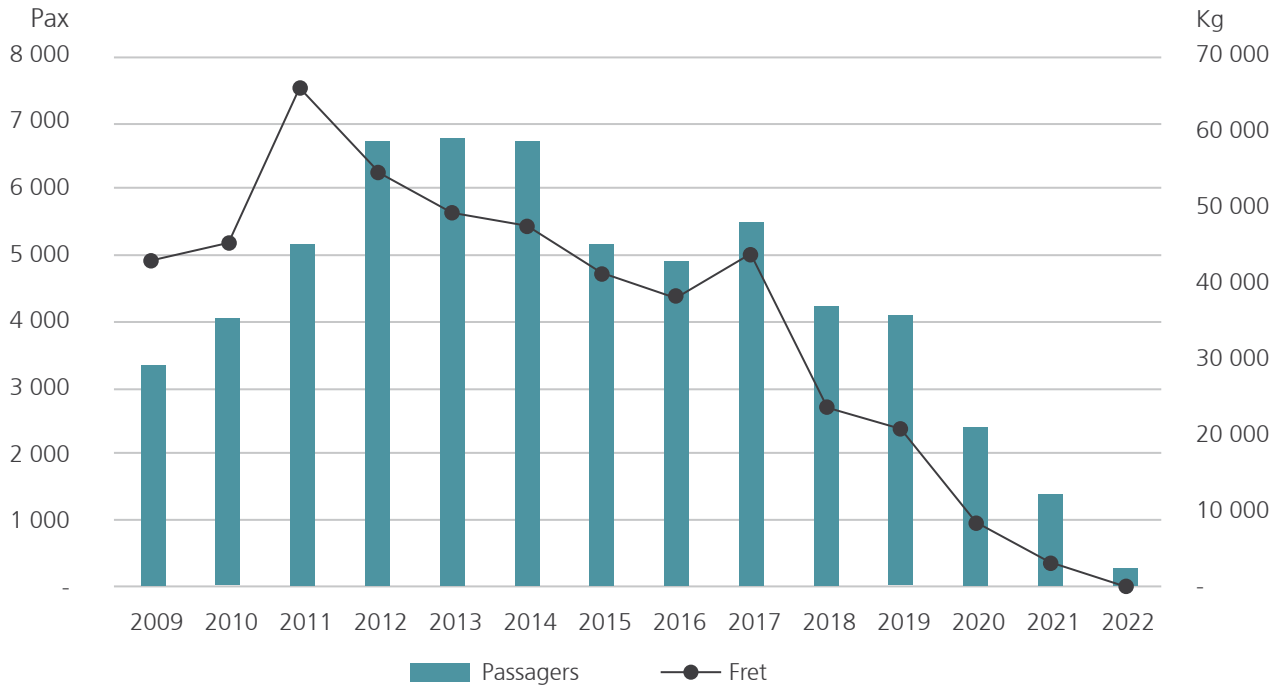


Piste de l'aérodrome de Dau Ar (Bélep)

Les usages prioritaires de ces trois aérodromes sont les vols commerciaux et les évacuations sanitaires. La fréquence et la régularité des vols dépendent de la compagnie aérienne. Lorsque les liaisons aériennes fonctionnent régulièrement, l'aérodrome de Dau Ar (Bélep) favorise son désenclavement. De plus, des vacances médicales de courte durée sur l'ensemble de la Province nord ont pu être assurées.

Les données de la direction de l'aviation civile indiquent une fréquentation en forte réduction depuis 2018. Le sommet a été atteint de 2012 à 2014 avec près de 6 800 passagers (transits inclus). Le trafic a été perturbé en 2020 et 2021 en raison des restrictions de déplacement causées par la crise sanitaire Covid-19 mais il n'a pas repris en 2022.

USAGE DES AÉRODROMES PROVINCIAUX



2.1.4. L'adduction en eau potable et l'électrification

En matière d'adduction en eau potable (AEP), seule une partie des foyers était raccordée à un réseau d'eau en 1989. De plus ces équipements communaux de distribution d'eau étaient caractérisés par :

- une mauvaise qualité de l'eau due à différentes sources de pollution (insuffisante protection des zones de captage, absence de traitement et d'entretien des réseaux d'eau) ;
- la vétusté des réseaux existants ;
- l'insuffisance de la desserte des tribus éloignées des centres urbains ;
- un manque d'eau dans les communes de l'Ouest et sur les îlots en période de sécheresse.



Réception des travaux du bouclage électrique du Nord

En dépit du fait que l'AEP ne soit pas de compétence provinciale, cette situation a justifié le soutien volontariste de la province avec l'ambition « d'offrir une eau potable et en quantité suffisante pour tous ».

L'action provinciale a principalement porté sur le soutien aux projets des communes. En effet, l'étendue et les contraintes topographiques des communes sont telles, que les besoins en travaux de raccordements aux réseaux d'eau étaient importants tandis que leurs moyens étaient limités.

Dans les années 1990, les services provinciaux assuraient aussi la maîtrise d'œuvre de projets AEP pour le compte de certaines communes.

Le principal chantier réalisé en maîtrise d'ouvrage déléguée est celui de Pum (Poum) entre 1992 et 1997. La province a également fait faire des forages afin de renforcer les ressources à distribuer au début des années 1990, ainsi que plusieurs études et schémas directeurs.

C'est toutefois par le biais de l'aide aux communes que l'intervention provinciale est la plus significative et régulière depuis 1990. Les projets les plus importants sont enregistrés pendant la décennie 1990, où la moyenne annuelle était de 173 millions F.CFP, dont un pic en 1994, avec 275 millions F.CFP d'aides versées.

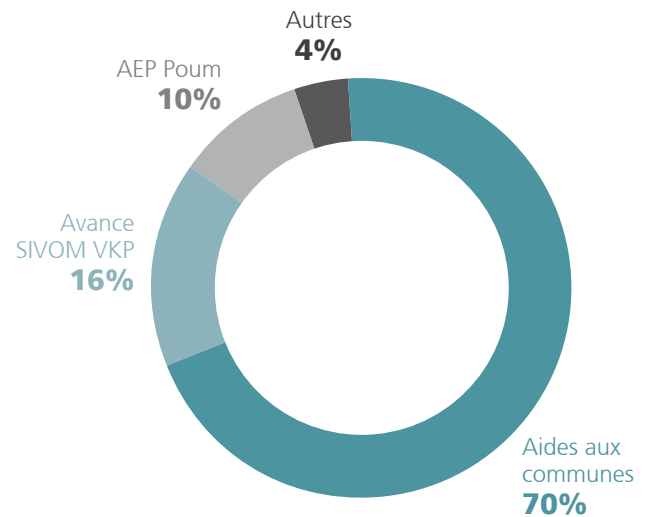
En 2007, une aide exceptionnelle totale de 545 millions F.CFP a été octroyée aux trois communes de Vook (Voh), Koohné (Koné), Pwèbuu (Pouembout) (VKP) pour des travaux de renforcement de la ressource et de raccordement, avant la création du Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple eaux et déchets VKP (SIVOM).

Avec un montant total de 3,415 milliards F.CFP pour l'AEP, c'est le deuxième poste après les routes, il couvre 17 % de l'aide totale versée aux communes.

Le SIVOM VKP a bénéficié, à son tour, de deux avances de trésorerie remboursables pour un montant de 722 millions F.CFP entre 2013 et 2015, afin de pouvoir mener l'ensemble de ses missions. Les remboursements sont en cours.

Sur l'ensemble de la période, les dépenses relatives à l'adduction en eau domestique s'élèvent à 4,636 milliards F.CFP, dont 70 % au titre de l'aide aux communes.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT POUR L'AEP (1990-2022)



Travaux hydrauliques à Koohné (Koné)

L'électrification n'est pas de la compétence de la province Nord, aussi elle est très peu intervenue. Les travaux d'électrification ont été conduits par l'opérateur public Enercal avec le soutien du Fonds d'Electrification Rurale (FER) pour certains projets. Le FER existe depuis 1983 pour financer les extensions des réseaux de distribution ou l'installation d'unités individuelles de production électrique d'origine renouvelable. Le comité de gestion du FER agréé les programmes d'électrification proposés par les communes. C'est dans ce cadre que la province a aidé au financement des travaux d'électrification de l'îlot Yaade (Yandé) à Pum (Poum) en 1995.

La collectivité a ensuite apporté son concours à la dernière grande opération, qui consistait au « bouclage du Nord », achevée en 2018. Elle est composée d'une extension en boucle du réseau de transport d'électricité pour fiabiliser

l'approvisionnement au-dessus d'une ligne Koumac – Hienghène et du raccordement au réseau filaire interconnecté de 1 600 foyers du Grand Nord. La ligne de transport a été financé par Enercal. La province Nord a cofinancé les réseaux de distribution aux usagers, avec les communes et le FER, à hauteur de 223 millions F.CFP. Enfin, la collectivité a soutenu deux opérations communales à Ouégoa en 2016 et à Haut-Coulna (Hienghène) en 2019.

Depuis le début de la provincialisation, les progrès sont considérables en termes d'adduction en eau et d'alimentation par le réseau électrique comme le montrent les

informations du tableau. Une très grande partie des écarts géographiques a été gommée. De plus, l'enclavement de certaines habitations est compensé par des équipements photovoltaïques autonomes.

Depuis le début de la provincialisation, les progrès sont considérables en termes d'adduction en eau et d'alimentation par le réseau électrique

TAUX DE RÉSIDENCES PRINCIPALES ÉQUIPÉES

	Disposant de l'eau courante		Branchement au réseau électrique	
	1996	2019	1989	2019
Nouvelle-Calédonie	83%	97%	76%	95%
Province nord	60%	96%	56%	90%
Côte Océanienne	42%	97%	43%	87%
Espaces de l'Ouest	75%	97%	65%	93%
Grand Nord	59%	91%	58%	91%
Sud Minier	66%	97%	62%	86%
PN - en tribu	40%	95%	41%	86%
PN - hors tribu	94%	97%	85%	94%



Travaux d'adduction d'eau à Hienghène

2.2. Renforcer l'armature urbaine et créer des pôles d'attractivité

Le rééquilibrage du territoire devait s'opérer à partir d'une restructuration de l'espace provincial et de réseaux de communication, permettant d'organiser les échanges inter et intraprovinciaux, notamment entre la côte Est et la côte Ouest. Par ailleurs, les ensembles Koohnê (Koné)-Pwëbbu (Pouembout), Pwêêdi Wiimîâ (Poindimié)-Tuo Cèmuhi (Touho) et également Koumac et Canala, devaient être considérés comme des pôles de développement susceptibles par leur attractivité, de créer de nouvelles activités dans leur zone

d'influence. Il apparaissait aussi, qu'une véritable politique de rééquilibrage de la Nouvelle-Calédonie ne pouvait se faire sans la promotion d'un pôle urbain, qui contrebalancerait l'influence de Nouméa.

Les deux grandes phases de la structuration volontariste de l'espace provincial sont décrites dans la suite. Ce volontarisme a conduit à concentrer les moyens sur un nombre limité de communes afin d'éviter le « saupoudrage des ressources ».

2.2.1. La structuration du "grand H"

L'espace communément dénommé le « **grand H** » est formé par les communes de Koohnê (Koné) et Pwëbbu (Pouembout) à l'Ouest et par celles de Pwêêdi Wiimîâ (Poindimié) et Tuo Cèmuhi (Touho) à l'Est, le tout étant relié par la transversale Koohnê (Koné) – Tiwaka. La carte permet de visualiser la forme de « H ».



Coutume lors de l'inauguration de la transversale Koohnê (Koné) - Tiwaka

Cette première étape de l'organisation de l'espace était fondée sur **des investissements publics structurants de la province Nord et de l'État**, qui seraient coordonnés et proportionnellement « répartis » entre la côte Est et la côte Ouest. Les investissements réalisés devaient permettre d'une

part, un effet d'entraînement sur le développement de l'emploi, de l'offre de services et d'autre part, de limiter les mouvements démographiques vers le Sud.

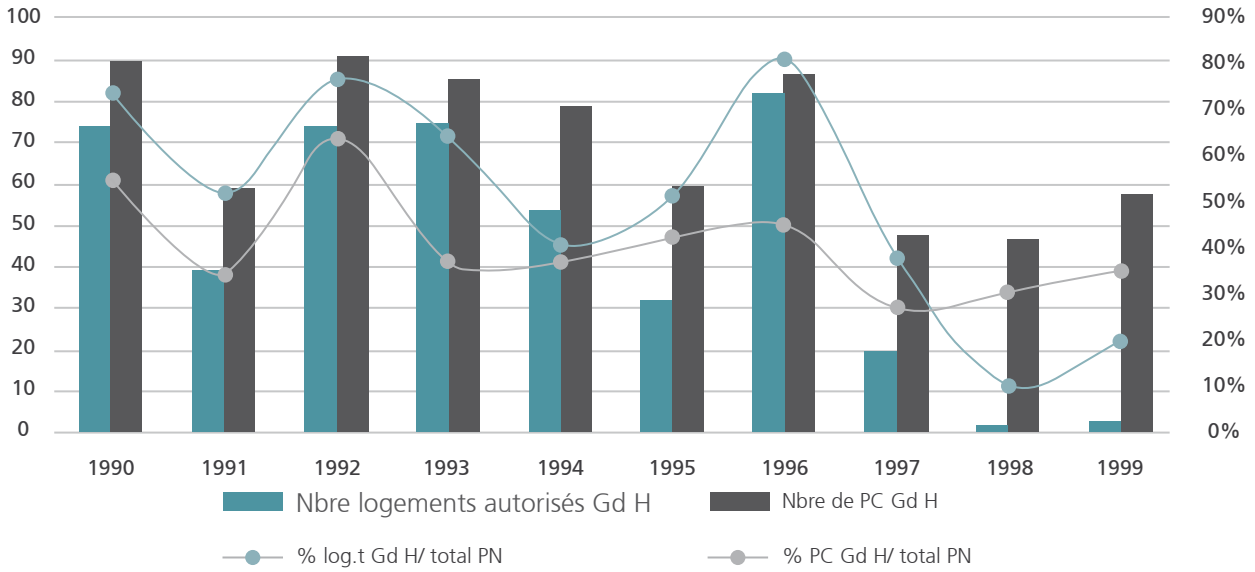
Les principaux projets adossés au « grand H » étaient pour la province, l'installation de l'hôtel de province pour héberger l'administration provinciale, la réalisation de la transversale Koohnê (Koné) – Tiwaka et la construction de l'hôpital à Pwêêdi Wiimîâ (Poindimié). L'État avait quant à lui la charge de construire trois lycées et un nouveau centre du Régiment du Service Militaire Adapté (RSMA). Il a aussi implanté l'antenne du tribunal de première instance à Koohnê (Koné).

Concomitamment, un important programme de construction de logements, destinés en particulier à l'accueil des employés de ces nouvelles structures, a été mis en œuvre par la province Nord et par la Société Immobilière de Nouvelle Calédonie (SIC) avec l'appui financier de la collectivité. Un total de 302 logements a été livré dont 236 bâtis par la SIC et le reste par la province Nord.



Construction de l'hôtel de province au débouché de la transversale en 1992

DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION DANS LE GRAND H



En l'espace de 10 ans, 704 permis de construire (PC) ont été délivrés pour les quatre communes, ce qui représente 40 % des permis de construire de l'ensemble de la Province nord. Cette part est de 59 % pour les logements autorisés dans les communes du « grand H ». Ce sont les 302 cités précédemment ainsi que 153 autres logements pour le secteur privé.

LA STRUCTURATION DU "H"



La population du « grand H » s’est accrue de 27 % entre 1989 et 1996 et la dynamique démographique y est supérieure à celle de la Province nord dans sa globalité. Seule Tuo Cèmuhi (Touho) indique un taux inférieur mais les deux communes de l’Est pèsent encore 55 % de la population du « grand H » en 1996. La matérialisation spatiale du « grand H » en qualité de pôle de développement est donc effective à la fin des années 1990. Le mouvement est toutefois plus accentué dans les deux communes de l’Ouest.

EVOLUTION DE LA POPULATION 1989-1996

Koohné (Koné)	+ 40%
Pwëbuu (Pouembout)	+ 39%
Pwêédi Wiimîâ (Poindimié)	+ 21%
Tuo Cèmuhi (Touho)	+ 14%
Grand H	+ 27%
Province nord	+ 20%



Extension du lycée Michel Rocard



Construction du pont Phadel sur la transversale



Hôpital de Pwêédi Wiimîâ (Poindimié)



Lycée professionnel de Tuo Cèmuhi (Touho)

2.2.2. Le choix du développement de VKP

Les grands travaux d'infrastructures publiques du début de la provincialisation ont posé les bases d'un nouvel élan mais ils n'ont pas été suffisants pour que la dynamique de développement soit durablement enclenchée. Un levier plus puissant était nécessaire pour asseoir le rééquilibrage par la construction d'un pôle de développement plus conséquent. Ce levier sera celui d'un projet industriel de grande envergure. C'est pourquoi, dès 1995, la province formule le vœu de voir se réaliser une usine pyrométallurgique en Province nord. Le projet d'usine métallurgique du Nord est décrit dans la partie relative au développement économique. La décision ferme et irrévocable de la construire a été confirmée en 2005. Adossée au massif du Koniambo et localisée sur le site de Vavouto à Vook (Voh), l'industrie aurait un impact direct sur les communes de Vook (Voh), Koohnê (Koné) et Pwëbuu (Pouembout), communément appelée « zone VKP ».

L'enjeu était d'intégrer un projet industriel, de classe mondiale, dans un environnement rural. Les travaux préparatoires à l'accueil de l'usine allaient être transverses et devaient mobiliser toutes les collectivités locales.

La province s'est ensuite organisée et s'est dotée d'outils, pour assumer pleinement un rôle moteur dans l'accompagnement du développement.

Pour accompagner l'implantation de la future usine et les activités périphériques, la province a créé fin 2004 la Cellule d'accompagnement de l'usine du Nord (Cellule Koniambo), outil d'aide à la décision rattaché à l'Exécutif provincial.

Après avoir connu une phase de croissance rapide, l'enjeu est maintenant porté sur la stabilisation du pôle urbain



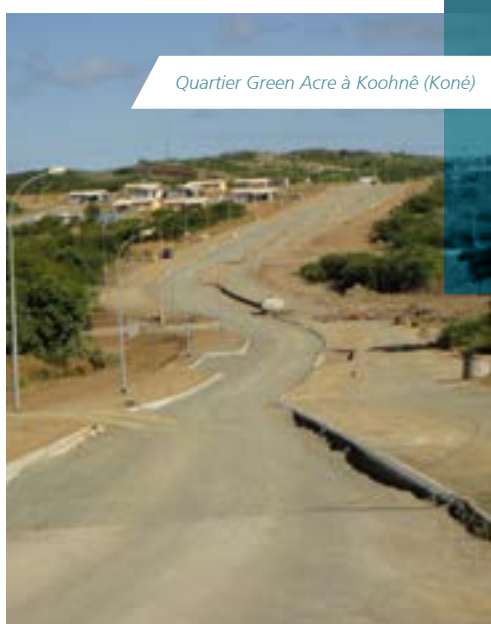
Travaux du lotissement Gou Me Wee à Koohnê (Koné)

Le Schéma de Développement et d'Aménagement Urbain (SDAU) de VKP a été élaboré de 2001 à 2005.

Celui-ci visait à organiser et à maîtriser sur le moyen et le long terme : les évolutions territoriales des trois communes afin de faire de VKP un pôle de développement organisé ; la mise aux normes de confort du territoire ; l'accueil et le maintien des populations et enfin le développement de l'intercommunalité. Le schéma devait aussi garantir une organisation rationnelle de l'espace en servant de cadre aux politiques d'aménagement et de protection. Lors de son actualisation en 2017, le SDAU a été étendu à Nèkö (Poya).

Face à la multitude de chantiers à mener dans des délais contraints et en l'absence d'opérateur basé sur le territoire de la Province nord, la province a créé la **SAEML Grand Projet VKP** en décembre 2005, une société anonyme d'économie mixte locale (SAEML), qui regroupait alors la province Nord, les 3 communes de VKP et des actionnaires privés (certaines banques et des entreprises). La SAEML avait pour mission principale la coordination opérationnelle du Grand projet VKP. Autrement dit, la réalisation de toutes les opérations nécessaires au développement et à l'aménagement de la zone VKP. Cet outil a ensuite évolué sur d'autres missions pour devenir la SAEML Nord Aménagement et une nouvelle restructuration est en cours vers une société publique locale (SPL).

Quartier Green Acre à Koohnê (Koné)



L'équipement de VKP a été très diversifié et il a concerné tous les secteurs d'activités.

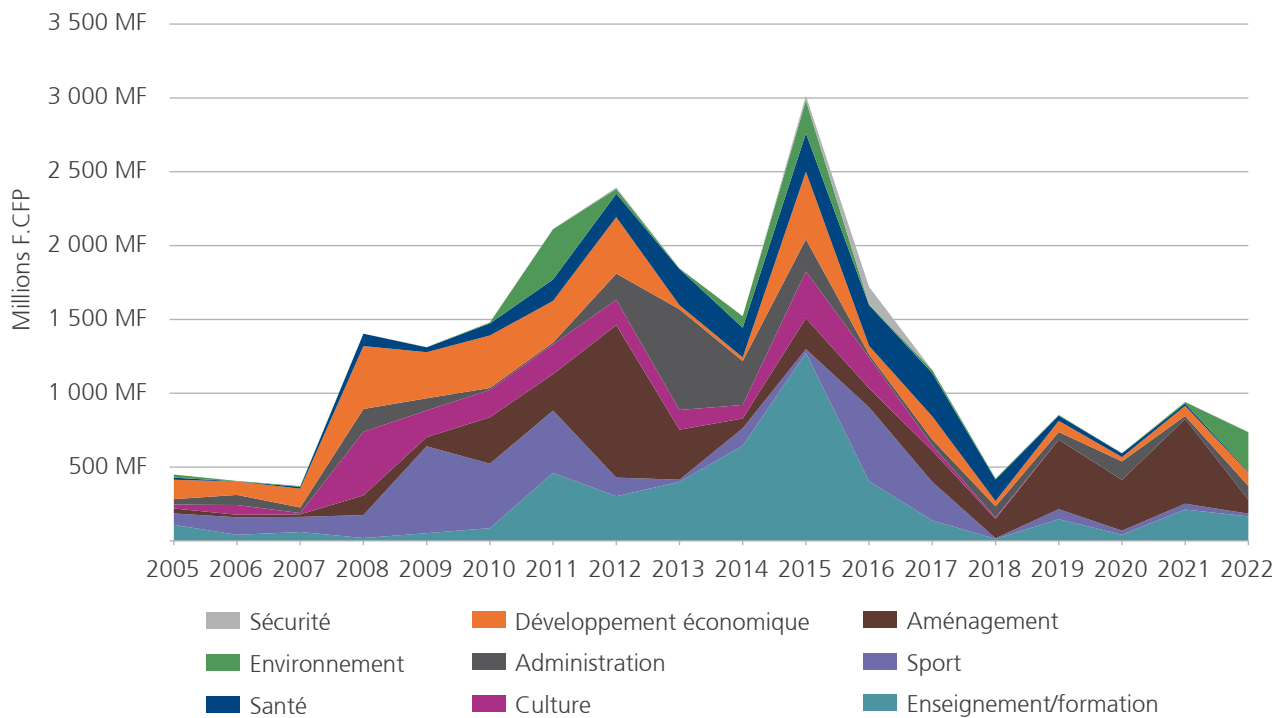
Entre 2005 et 2022, la province Nord a investi 22,622 milliards F.CFP, hors habitat. Ces investissements ont été mis en place en maîtrise d'ouvrage provinciale pour la majorité et dans le cadre de l'aide aux communes. Cet ensemble intègre aussi quelques équipements de la Nouvelle-Calédonie et projets structurants de la SAEML Nord Avenir. La figure en illustre la dynamique dans le temps. L'accélération a commencé en 2008 et s'est prolongée jusqu'en 2017. L'apogée est observé en 2015 avec trois milliards F.CFP d'investissement. La construction d'un nouveau collège en représente près de la moitié cette année-là. Depuis 2018, les investissements sont plus modérés et ont davantage porté sur des travaux d'aménagement avec les nouvelles routes du Lycée à Pwëbuu (Pouembout) et celle d'accès au Centre de Détention. La construction en cours de

l'Installation de Stockage des Déchets non-dangereux (ISD) de VKP à la plaine des Gaïacs est le plus gros investissement de 2022.

Les études concernant un barrage de retenue d'eau dans la vallée de Pwëbuu (Pouembout) se poursuivent. Ce projet sera le prochain grand chantier et il sera indispensable à la poursuite du développement de la zone.

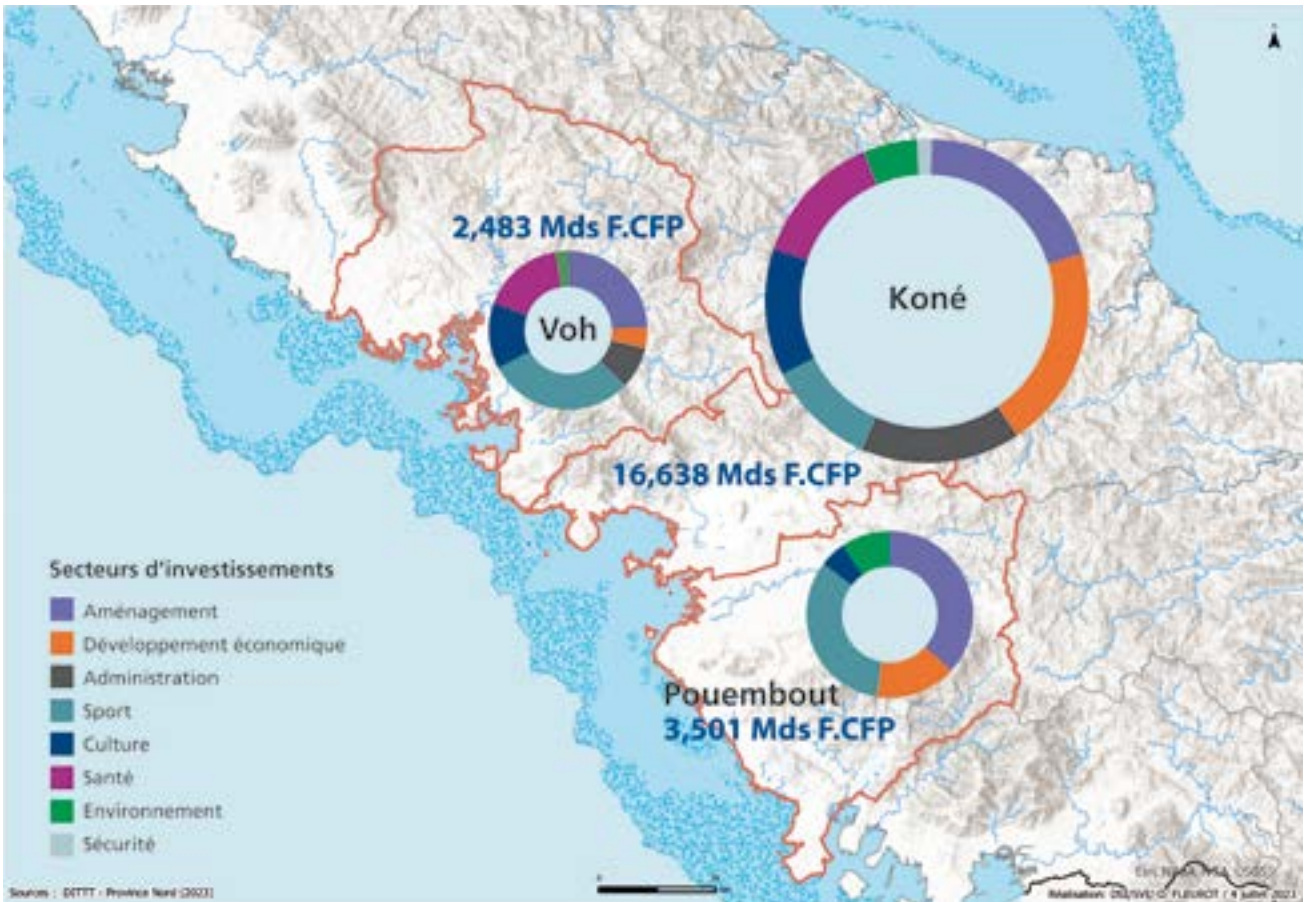
Les équipements dédiés au développement des pratiques sportives et culturelles ont représenté la première part des investissements avec 23 %. Les principaux autres investissements concernent l'enseignement et la formation (20 %), l'aménagement (19 %), puis le développement économique (14 %) et la santé (9 %).

DÉPENSES PROVINCIALES D'INVESTISSEMENT POUR L'ÉQUIPEMENT PUBLIC DE VKP



La localisation des investissements par commune confirme la prépondérance de Koohné (Koné) qui consolide son statut de chef-lieu de la Province nord.

L'INVESTISSEMENT PROVINCIAL SUR VKP (2005-2022)



Modèle de maison en bois à Pwëbuu (Pouembout)



Route d'accès au Centre de détention de Koohné (Koné)



Zone d'aménagement de Bako (Baco)



L'une des particularités du pôle urbain de VKP est d'avoir été réalisée en partie sur des terres coutumières. Ainsi, le parc d'aménagement et de développement du GDPL clanique de Bako (Baco) à Koohné (Koné) a valeur d'exemplarité à l'échelle de la Nouvelle-Calédonie. Ce sont aussi des lotissements et quelques équipements publics qui y ont été implantés.

L'action provinciale a aussi été singulière et déterminante dans la réalisation de projets structurants à l'échelle du pays et soutenus par la collectivité, bien qu'ils dépassent son champ de compétences. On peut citer le Pôle Sanitaire Nord (PSN) par la Nouvelle-Calédonie, l'antenne de l'Université de la Nouvelle-Calédonie de Bako (Baco) et le Centre de Détention de Koohné (Koné) par l'Etat.

Après avoir connu une phase de croissance rapide, l'enjeu est maintenant porté sur la stabilisation du pôle urbain, par une augmentation du niveau des services, le maintien de l'activité économique et la valorisation de l'offre d'occupation du temps libre.

La carte suivante présente l'ensemble des équipements et projets pour lesquels la province Nord a apporté un concours financier significatif depuis 2005. Leur densité est très importante.

Résidence Natira de la SIC à Koohné (Koné)

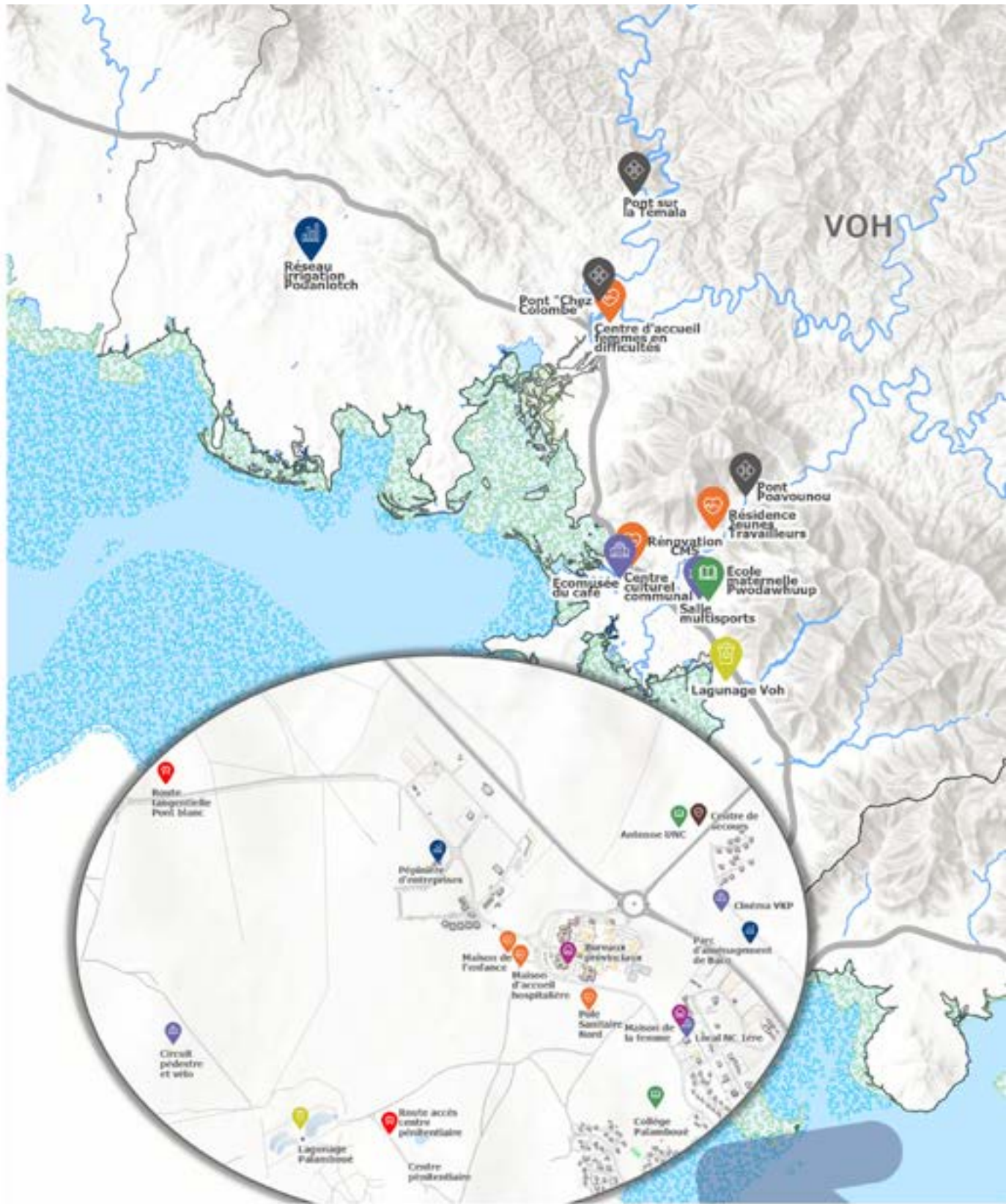


Ecole maternelle de Vook (Voh)



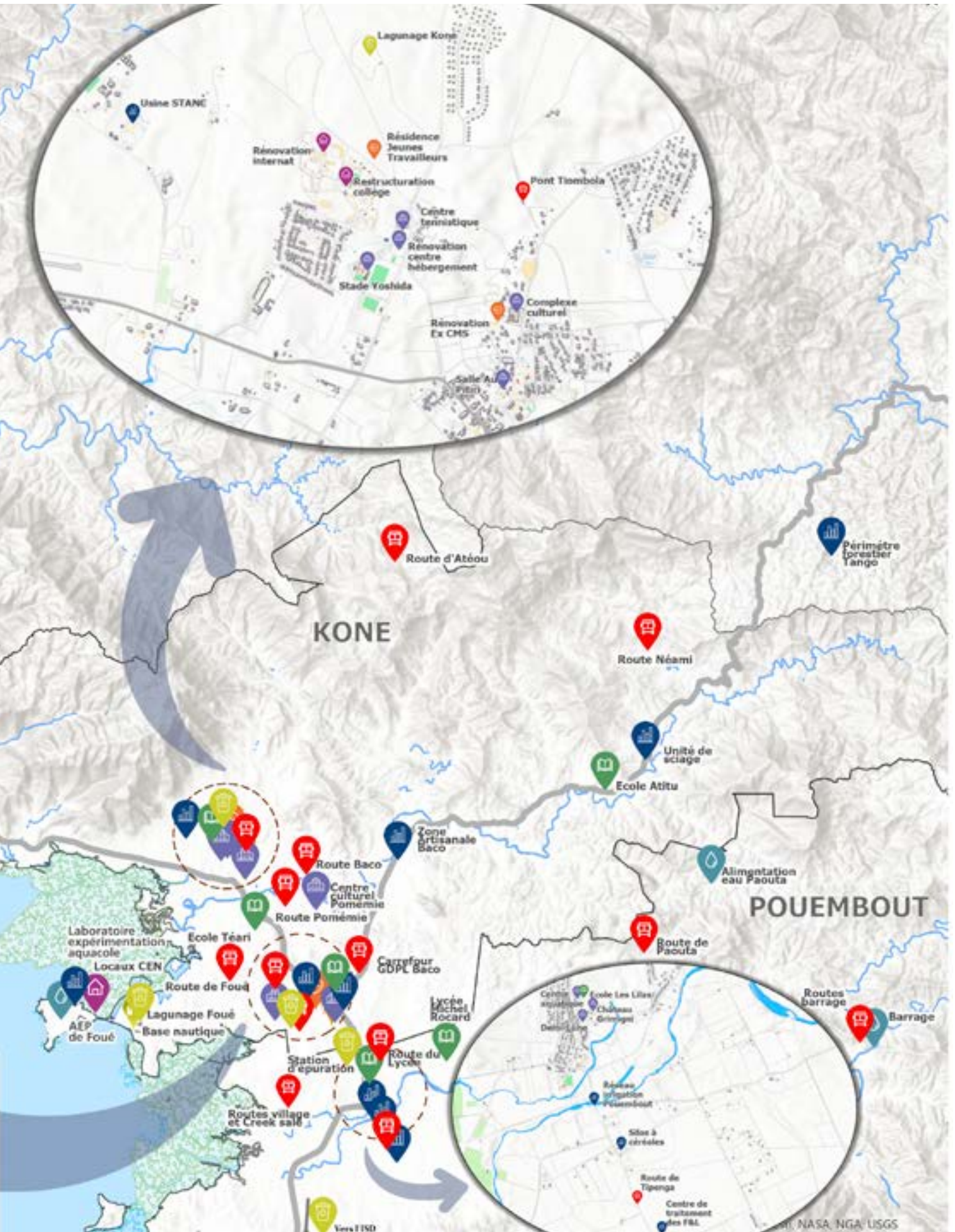
Lotissement Gou Me Wee à Koohné (Koné)





Équipement aidés ou réalisés (2005 - 2022)

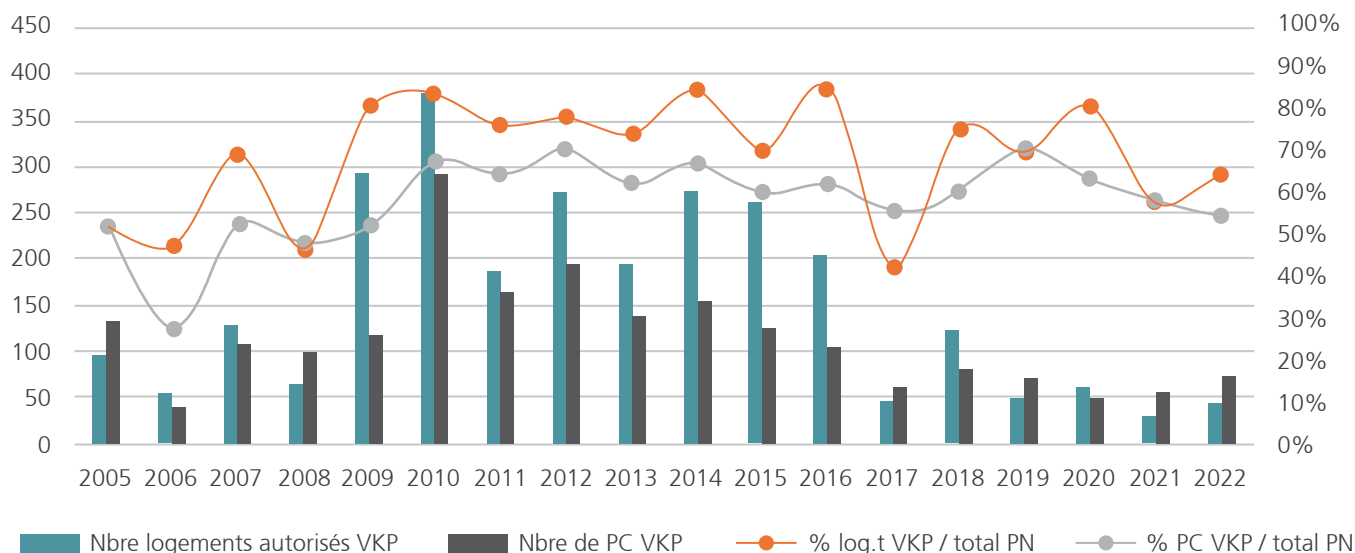
- AEP
- Bâtiment d'enseignement et de formation
- Équipement culturel ou sportif
- Pont
- Bâtiment administratif
- Bâtiment sanitaire et social
- Équipement de sécurité
- Route
- Équipement à vocation économique
- Traitement des déchets



L'installation des entreprises a été favorisée par des aménagements spécifiques. La province a ainsi autorisé la création de six zones d'activités (ZA) d'une surface totale de 114 hectares.

La dynamique de construction sur VKP s'est accélérée dès l'annonce de la construction de l'usine. Depuis 2005, 2 774 nouveaux logements ont été autorisés, dont les trois-quarts entre 2009 et 2016. Durant cette période, le poids de VKP a représenté 60 % des permis de construire délivrés en Province nord et 74 % des nouveaux logements autorisés.

DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION SUR VKP



La population de VKP s'est accrue de 67 % en quinze ans. Cette croissance soutenue a été continue bien que plus réduite depuis 2014. Le poids de VKP dans la démographie provinciale a ainsi fortement augmenté (+ 9 points).

Les gens sont venus s'installer sur la zone parce qu'ils y ont trouvé un emploi et un environnement de vie satisfaisant.

POPULATION VKP

	2004	2009	2014	2019
Nombre habitants	8 211	9 685	13 091	13 752
Part VKP/PN	18,5%	21,5%	25,9%	27,6%
Evolution / recensement précédent	+13,7%	+18,0%	+35,2%	+5,0%



Travaux dans le village de Koohnê (Koné)

L'analyse des mobilités des personnes pour le travail, fondée sur le recensement de 2019, démontre aussi que les résidents d'autres communes viennent sur VKP pour l'emploi. La carte présente ces flux de travailleurs. Sur les 6 200 emplois basés dans la zone VKP, 5 200 sont occupés par un résident de l'une des trois communes et environ 1 000, par des personnes non-résidentes, soit 16 %.

LES BASSINS D'EMPLOIS DE KOUMAC ET VKP



Le pôle de développement du Grand Nord situé à Koumac est lui aussi conforté. Ainsi, en 2019, sur les 2 200 emplois de Koumac, plus de 500 sont occupés par un résident d'une autre commune, soit 25 %, dont 330 de l'une des cinq autres communes de l'ETH.

L'étude conduite sur les revenus 2020³ établit une classification des communes de Nouvelle-Calédonie à partir de plusieurs critères. Koohnê (Koné), Pwëbuu (Pouembout) et Koumac sont dans la même classe que le Grand Nouméa. C'est un groupe de communes qui présente les caractéristiques suivantes : elles sont plutôt aisées, la démographie y est dynamique, elles concentrent l'emploi, les résidents sont proportionnellement plus diplômés et les disparités de niveau de vie ainsi que la pauvreté y sont faibles.

Enfin, les résultats de l'observatoire du commerce provincial de 2019 confirment que l'offre commerciale s'est élargie dans les Espaces de l'Ouest et en particulier sur Koohnê (Koné). L'enquête précise aussi que les achats non alimentaires des

ménages de cette ETH sont réalisés à 71 % dans l'ETH alors que la moyenne provinciale est de 62 %. Les habitants du Grand Nord et de la Côte Océanienne viennent également s'y approvisionner.

Ces indicateurs démontrent la réalité d'un espace VKP structuré et attractif. Les nombreux chantiers publics et privés ont ainsi donné naissance au deuxième pôle urbain de Nouvelle-Calédonie et au premier pôle économique du nord.



3 ISEE : Etude sur la pauvreté en Nouvelle-Calédonie de 2023

2.2.3. L'équipement des agglomérations

En 1989, les agglomérations de la Province nord se caractérisaient par un faible niveau d'équipement public et privé, hormis un bureau de poste, une ou plusieurs écoles maternelles ou primaires, un centre médical et des équipements sommaires permettant la pratique sportive. Les autres services essentiels étaient limités, voire inexistant dans certaines communes. Les agglomérations les mieux équipées étaient celles qui avaient des fonctions administratives, avec l'implantation des services de l'Etat et/ou du Territoire, à l'instar de Pwêédi Wiimîâ (Poindimié), Koumac et Koohnê (Koné) qui disposaient par exemple, des seules pharmacies libérales de la Province nord.



Inauguration de la salle multisports de Vook (Voh)

Le développement des communes était donc une condition indispensable au rééquilibrage de la Nouvelle-Calédonie.

L'action provinciale visait :

- d'une part, à soutenir l'équipement des communes. L'intervention s'est effectuée selon deux modes opératoires : par le biais d'aides financières aux communes pour leur réalisation ou en les construisant elle-même ;
- d'autre part, la prise en considération des opérations d'urbanisme et de protection des espaces. L'élaboration de schémas directeurs d'aménagement communaux est un outil privilégié pour cela.

La traduction opérationnelle de ces orientations, dans tous les domaines de la vie quotidienne, est décrite dans les différents chapitres thématiques du rapport.

Le soutien provincial s'est également matérialisé indirectement, grâce aux outils initiés par la collectivité telles les SAEML provinciales ou les réglementations. Enfin, l'amélioration générale de l'attractivité a également pu favoriser l'implantation de nouveaux services portés par les acteurs privés.

Il est proposé d'apprécier l'évolution de l'équipement des communes de la Province nord au travers d'un panel de sept services publics ou privés, représentatif du développement économique, éducatif, social et culturel.

	Nombre de communes disposant de						
	Marché communal	Collège ou GOD	Salle omnisport	Station-service	Agence bancaire ou guichet périodique	Bibliothèque	Pharmacie libérale
1988	6	12	2	15	6	1	3
2022	14	14	12	16	8	10	14

Source : SDAR (1988) et enquête (2022)



Rentrée au collège de Païamboué à Koohnê (Koné)



Résidence Amborella du FCH à Pwèbùu (Pouembout)

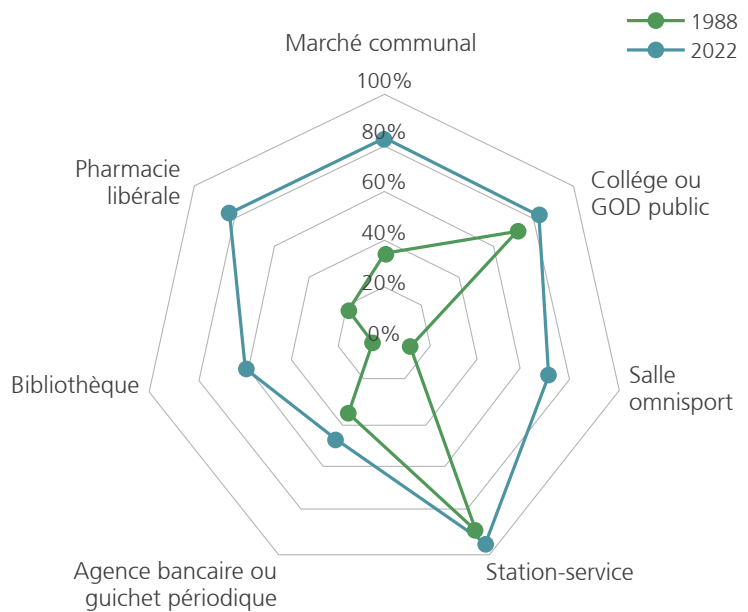


Complexe culturel de Koohnè (Koné)

Aujourd'hui, la Province nord compte quatorze pharmacies libérales réparties sur l'ensemble des communes et le développement des pratiques sportives et de la lecture publique est accessible par un maillage territorial composé de douze salles omnisports et de dix bibliothèques.

Les stations-services et les agences bancaires (y compris les guichets périodiques) étaient déjà bien présentes il y a 35 ans et les progrès sont faibles dans ce domaine. En revanche, ces progrès sont très importants dans d'autres domaines comme le montre la figure. De nos jours, 80 % des communes sont équipées d'un marché communal et disposent d'au moins une pharmacie libérale. Ce taux est le même pour la présence d'un collège ou d'un Groupe d'Orientation Dispersé (GOD). Ces caractéristiques confirment l'élévation du niveau d'équipement des agglomérations, ces nouveaux services offerts contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des populations.

ÉVOLUTION DES ÉQUIPEMENTS DES AGGLOMÉRATIONS



2.3. Soutenir les communes dans leurs équipements

La répartition institutionnelle des compétences met à la charge des communes les équipements de proximité, essentiels à l'amélioration des conditions de vie quotidienne. Cependant, alors que les besoins d'investissement des communes sont importants et diversifiés, leurs ressources financières sont souvent insuffisantes pour y répondre.

Dès 1990, la province Nord a accompagné financièrement les premiers équipements communaux, notamment par le biais du premier contrat de développement (CD) État-province Nord qui prévoyait en particulier des opérations pour l'adduction en eau potable et des équipements sportifs ou socioculturels dont la mise en place relevait des communes. La volonté de réaliser des équipements primaires locaux a conduit à intégrer un volet spécifique d'aides aux communes dans le deuxième CD (1993-1997) pour des opérations cofinancées entre la commune, la province et l'Etat. A compter de 1999, les communes ont signé directement des contrats avec l'Etat pour leurs opérations. Le soutien provincial aux communes s'y ajoute éventuellement.

La province a ainsi délibéré à partir de 1993 pour encadrer les modalités de



Salle omnisport de Waa wi Luu (Houailou)

L'aide moyenne à l'investissement a été de 393 700 F.CFP par habitant en Province nord sur toute la période.

soutien aux communes sur de premières dispositions sectorielles (construction de salles de classes, de maisons communes, de plateaux sportifs, etc.).

La première formalisation du partenariat entre les communes et la province Nord est intervenue en 2000 où il a été intégré dans le règlement intérieur

de l'assemblée de province. Le partenariat « a pour objectif de rechercher entre les collectivités des synergies, des modes opératoires plus efficaces et des stratégies communes chaque fois que possible. Il s'inscrit dans une collaboration choisie pour l'exercice des compétences attribuées à l'une ou à l'autre des parties. Ce partenariat se concrétise par la recherche de la concertation, la codécision et la contractualisation ».

Deux réunions annuelles avec les maires sont prévues, afin d'examiner les modalités pratiques du partenariat et échanger sur des sujets transversaux d'intérêt commun. Ce mode opératoire est toujours en vigueur et les séances du partenariat restent un espace d'échange et d'information sur des thématiques diverses.



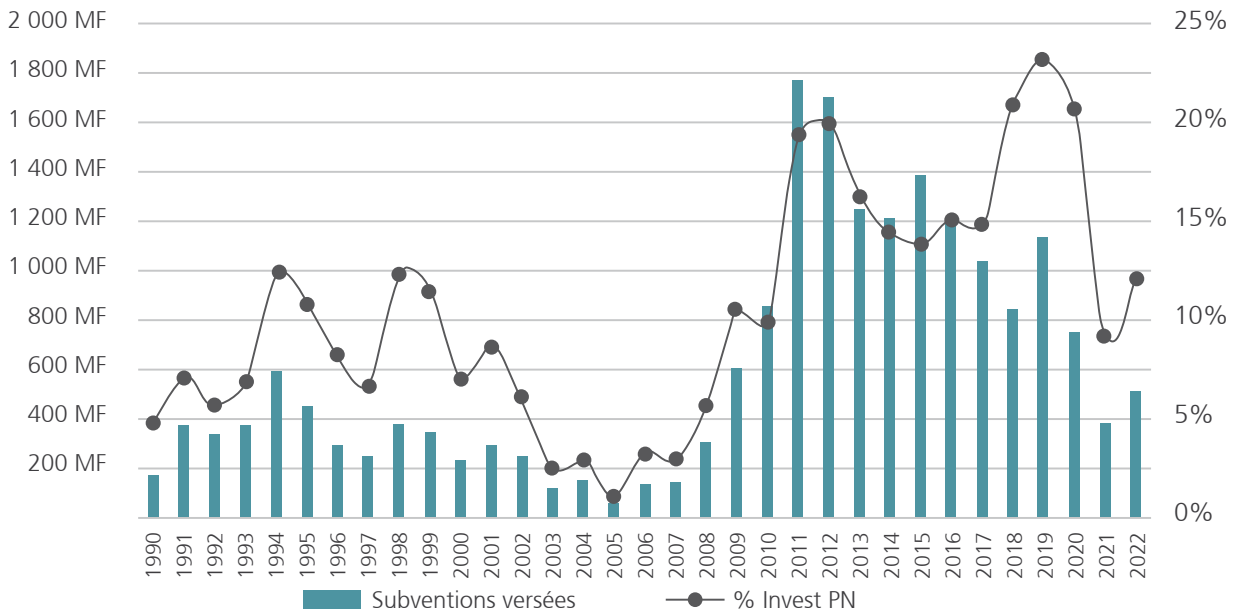
Centre de secours Koohnê (Koné) et Pwëbbuu (Pouembout)



Le partenariat institutionnel a été consolidé à la suite du renouvellement des équipes municipales en 2008 avec un accompagnement accru des communes de VKP pour préparer l'arrivée de l'usine ainsi que pour soutenir les communes hors VKP dans le cadre du rééquilibrage interne à la Province nord. Depuis 2008, les modalités d'attribution des aides ont été ajustées à plusieurs reprises, en fonction de l'exécution des opérations et des contraintes budgétaires.

Tous les projets présentés par les communes et sollicitant une aide financière de la province sont potentiellement éligibles. Lorsque les mairies ont développé des mutualisations en s'associant au sein de syndicats intercommunaux, ceux-ci sont également concernés.

AIDE À L'INVESTISSEMENT COMMUNAL



Quel qu'en soit le format, le soutien financier de la province Nord aux communes a été continu depuis 1990. L'accompagnement des projets communaux représente un total de 19,656 milliards F.CFP. Ce montant correspond en moyenne à 11 % des dépenses d'investissement de la province (hors opérations financières).

La valeur des subventions versées et ce taux ont évolué dans le temps. Ils ont été particulièrement importants au cours des années 2010 à 2019.

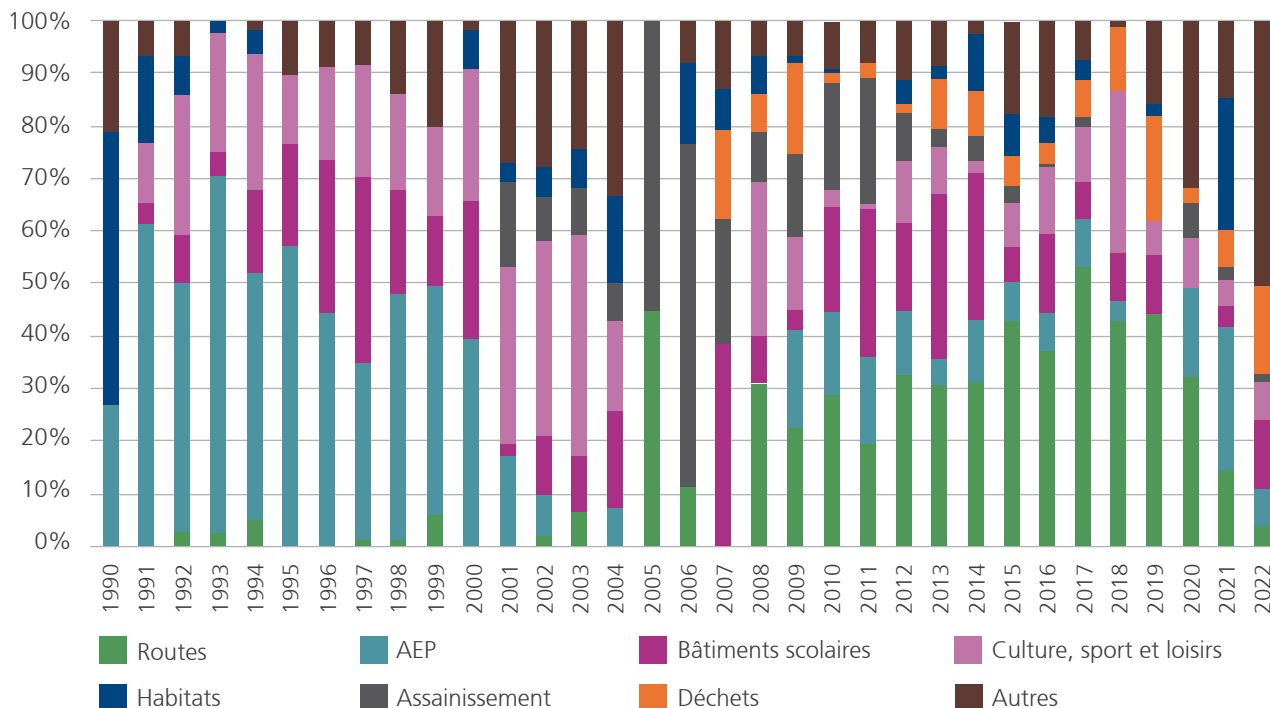
DÉPENSES MOYENNES ANNUELLES (MILLIONS F.CFP)

Critère	1990-1999	2000-2009	2010-2022
Subvention PN	350	219	1 074
Part invest. PN	8%	5%	16%



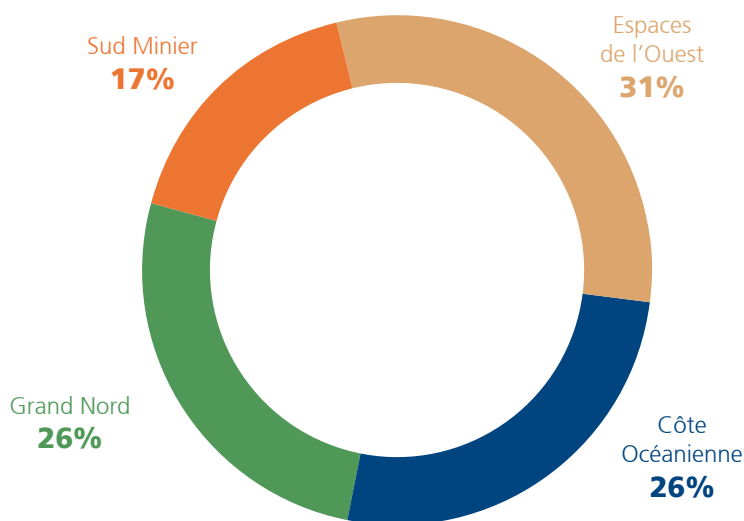
Sur l'ensemble de la période, ce sont les infrastructures primaires qui ont été les plus aidées. Ainsi, les voiries communales arrivent en tête (26 % des subventions) devant les travaux d'adduction en eau (17 %). Les infrastructures scolaires (15 %) suivent devant les équipements sportifs et culturels (12 %). L'assainissement et le traitement des déchets en représentent respectivement 7 % et 6 %.

AIDES AUX COMMUNES PAR DOMAINE



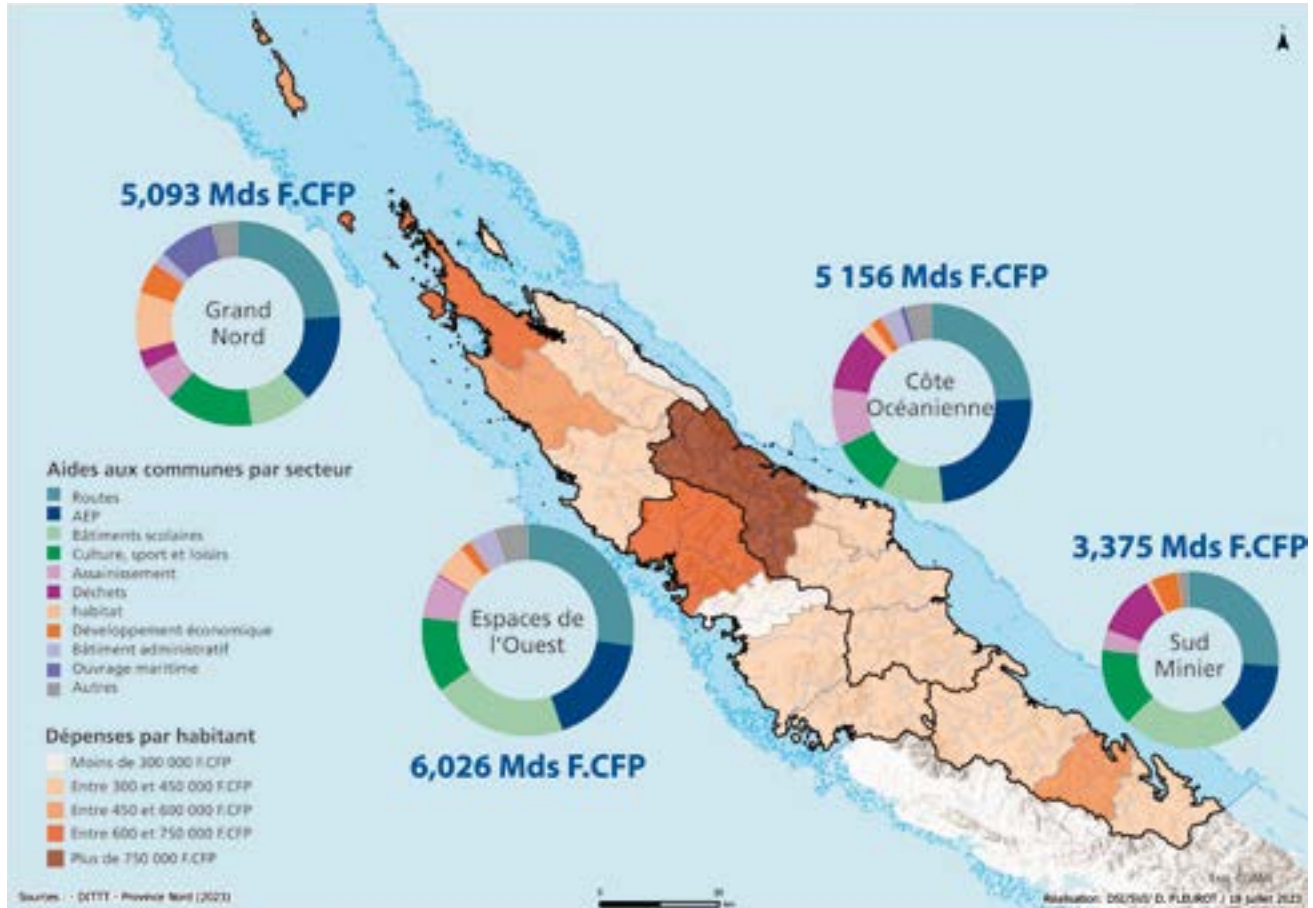
La répartition des aides aux communes a été relativement équilibrée entre les ETH. Les Espaces de l'Ouest se démarquent un peu du fait des aménagements et des équipements nécessaires à la construction du nouveau pôle urbain, mais c'est également l'ETH la plus peuplée actuellement (33 % de la population provinciale en 2019). La Côte Océanienne et le Grand Nord ont bénéficié du même niveau d'aide et c'est conforme avec leur niveau de population (25 % chacune). Le Sud Minier est celui qui a perçu le moins d'aide mais c'est aussi le moins peuplé (18 % de la population en 2019).

RÉPARTITION DES AIDES AUX COMMUNES



Proportionnellement à la population (de 2019), l'aide moyenne à l'investissement a été de 393 700 F.CFP par habitant en Province nord sur toute la période. Ce ratio est très variable à l'échelle communale. Les six communes les plus aidées par habitant sont, par ordre décroissant, Hienghène, Vook (Voh), Pum (Poum), Kaa Wi Paa (Kouaoua) puis Dau Ar (Bélep) et Koumac.

LES AIDES AUX COMMUNES



La volonté de rééquilibrage menée par la province Nord avec le levier financier impulsé par le partenariat avec les communes s'est traduite par de très nombreuses réalisations sur le terrain qui ont participé à réduire les disparités et améliorer la qualité de vie de la population. Toutes les communes ont pu en bénéficier et il est relevé une bonne équité à l'échelle des ETH dans la répartition des aides aux communes.



2.4.

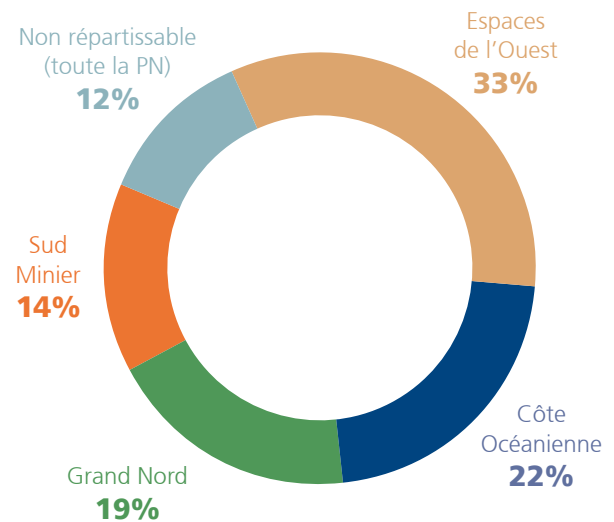
Répartir l'investissement sur le territoire provincial

L'action provinciale ambitionnait de corriger les disparités identifiées au début de la provincialisation. Les moyens déployés le sont pour répondre aux besoins élémentaires des populations et favoriser le développement des potentialités de chaque territoire, mais aussi pour créer des pôles de développement, tout en recherchant un équilibre intraprovincial. La traduction opérationnelle de ces orientations, dans l'ensemble des politiques publiques, est décrite dans les différents chapitres thématiques du rapport.

Le chapitre précédent examine la répartition géographique de l'investissement réalisé dans le cadre de l'aide aux communes. Dans ce chapitre, nous allons regarder ce qu'il en est dans le cadre des opérations menées en maîtrise d'ouvrage provinciale. Les investissements conduits en maîtrise d'ouvrage ont été localisés dans une ETH, toutes les fois où cela était possible. Ceux qui n'étaient pas localisables⁴ restent affectés à l'entité Province nord. Au total, l'exercice porte sur 92,767 milliards F.CFP d'investissement dépensés depuis 1989.

Comme l'illustre le graphique, l'investissement dans les Espaces de l'Ouest domine du fait de l'important effort d'équipement de VKP. La Côte Océanienne puis Le Grand Nord se répartissent des montants proches. Les investissements sont moindres dans le Sud Minier.

RÉPARTITION DES INVESTISSEMENTS EN MAÎTRISE D'OUVRAGE PROVINCIALE



Pont du petit Ko Cèi Goon (Kokingone)

Les moyens déployés le sont pour répondre aux besoins élémentaires des populations et favoriser le développement des potentialités de chaque territoire

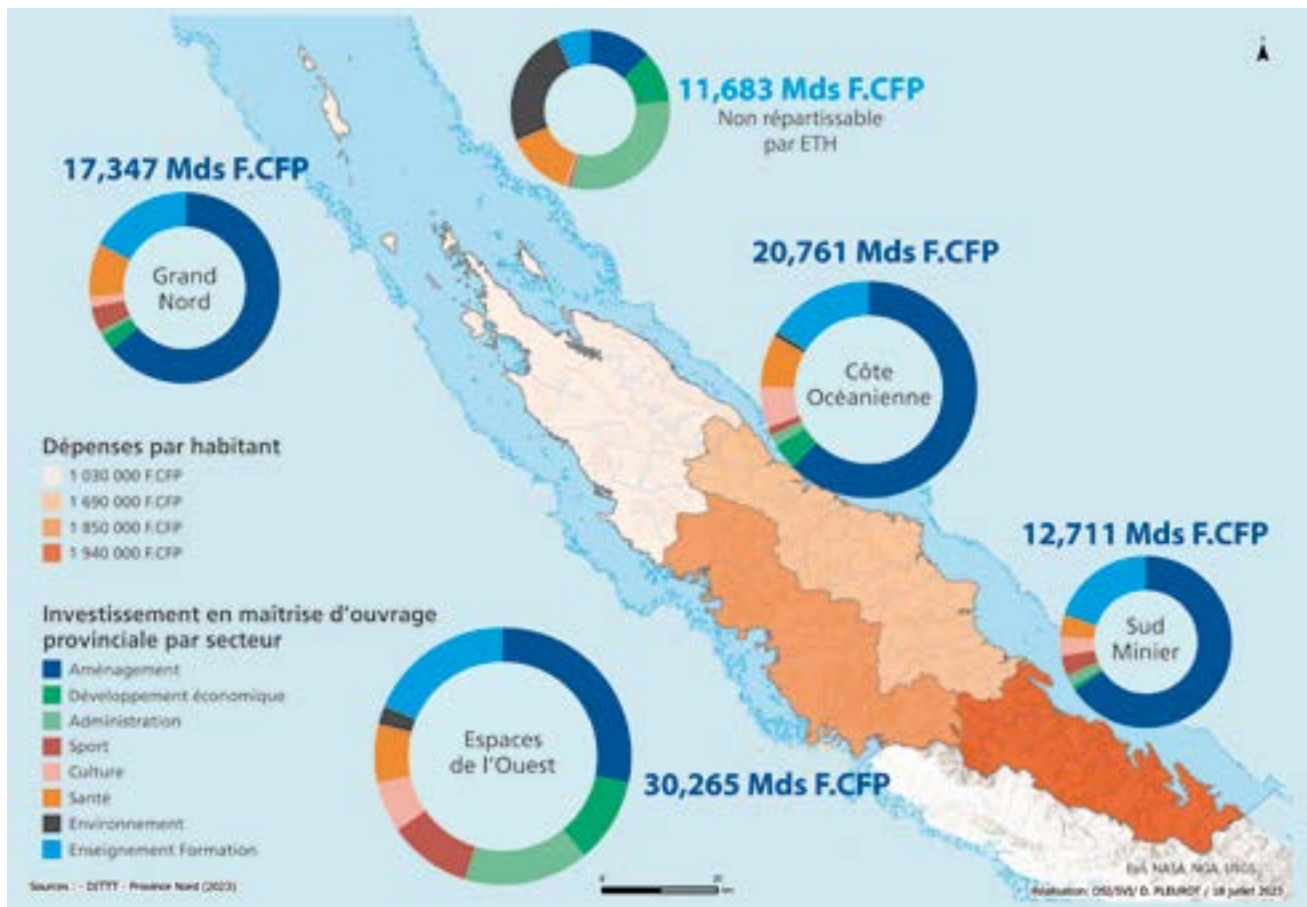
Ecole de Bwadouvalan à Koumac

⁴ Ce sont ceux pour lesquels l'information disponible n'est pas assez détaillée pour définir une clé d'affectation : par exemple les travaux sur les cours d'eau, certains équipements de CMS et d'internats, l'entretien des logements provinciaux, etc.

L'établissement d'un ratio par habitant (en 2019) permet une analyse différente en prenant en compte la démographie. Par ordre décroissant, ce ratio indique un investissement moyen de 1,94 million F.CFP par habitant pour le Sud Minier, de 1,85 million F.CFP pour les Espaces de l'Ouest, de 1,69 million F.CFP pour la Côte Océanienne et de 1,03 million F.CFP pour le Grand Nord. La hiérarchie est ainsi modifiée et c'est le Sud Minier qui a eu le plus d'investissement provincial selon ce critère. Pour toute la Province nord, ce ratio s'établit à 1,86 million F.CFP par habitant.



L'INVESTISSEMENT EN MAITRISE D'OUVRAGE PROVINCIALE



En cumulant avec les subventions aux communes, la province Nord a déployé un total de 112 milliards F.CFP d'investissement entre 1989 et 2022, pour corriger les écarts et tendre vers un meilleur équilibre de l'équipement de l'espace provincial. L'exécution du partenariat avec les communes et l'équipement provincial du territoire ont donc été conformes aux grands principes de l'action provinciale consistant à répondre aux besoins des populations tout en recherchant l'équité entre les territoires.