

EXPOSE SUR LA SITUATION ECONOMIQUE  
des ETABLISSEMENTS FRANCAIS D'OCEANIE

par

M. Henry LOSTE

Conseiller de l'Union Française

-/-

Juin 1956

## SOMMAIRE

Introduction	Pages	1	à	6
I - Commerce Extérieur		7	à	10
II - Les Phosphates		11	à	15
III - Le Coprah		16		19
IV - Les Liaisons Interinsulaires et Extérieures		20	à	25
V - Le Tourisme		26		27
VI - Entreprises Industrielles & Agricoles		28	à	30
VII - Administration - Finances		31		32
Conclusion		33		

ooooOoooo

Mesdames, Messieurs,

Votre commission des Affaires économiques m'a confié une mission d'information sur la situation actuelle de l'économie de nos territoires du Pacifique. Ce rapport fait suite à celui que j'ai déjà eu l'occasion de vous présenter concernant la Nouvelle-Calédonie.

Je crois utile de remettre en mémoire quelques données géographiques qu'il est nécessaire d'avoir présentes à l'esprit pour juger à leur échelle et dans leur cadre les problèmes économiques des Etablissements français de l'Océanie.

Ils sont composés d'une centaine d'îles, représentant ensemble une superficie territoriale de 4.000 kilomètres carrés, disséminées sur une surface océanique qui couvrirait l'Europe occidentale, formant grosso modo un immense pentagone dont les



côtés mesurent entre 700 et 1.500 kilomètres.

Cet ensemble se situe, vous le savez, dans la zone subtropicale sud, entre les 8ème et 28ème degrés de latitude, à égale distance entre les continents australien et américain, qui sont à plus de 5.000 kilomètres des îles extrêmes.

Les Etablissements français de l'Océanie comprennent cinq archipels :

- les Îles de la Société, se divisant elles-mêmes en deux groupes :

- les îles du Vent, cinq îles dont la principale est Tahiti, de loin la plus grande de toutes puisque sa surface est de 1.000 kilomètres carrés environ, soit le quart de l'ensemble des Etablissements français de l'Océanie. Il était donc naturel qu'on y situe le chef-lieu, Papeete, bien que cette île ne soit pas du tout au centre de gravité du pentagone des E.F.O.

- les îles Sous-le-Vent, dont la plus connue est Bora-Bora, rendue célèbre par les installations américaines de la dernière guerre. Ces îles sont assez proches de Tahiti puisqu'elles n'en sont distantes que de 200 kilomètres environ.

- l'archipel des Tuamotou, 75 îles, disséminées sur une surface de 800.000 kilomètres carrés environ, et ne représentant ensemble que 800 kilomètres carrés de surface terrestre. Elles s'étendent à l'est de Tahiti. La plus connue et aussi l'une des plus proches du chef-lieu est l'île de Makatea, productrice de phosphates. La plus éloignée est à 1.500 kilomètres du chef-lieu.

.../...

- le petit groupe des îles Gambier prolonge les Tuamotou dans le sud. Ce sont les terres les plus excentriques, qui sont à 1.600 kilomètres de Tahiti.
- les îles Marquises, au nombre de 11, se situent au nord des Tuamotou et à 1.300 kilomètres du chef-lieu dans le nord-est.
- Enfin, le chapelet des 6 îles Australes, situées dans le sud de Tahiti, dont la principale est Tubuaï, et la plus méridionale, Rapa, à quelques 1.200 kilomètres du chef-lieu.

Toutes ces îles, à l'exception de l'important archipel corallien des Tuamotou, sont d'origine volcanique. On connaît la description des atolls qui constituent les îles coralliennes, avec leur lagon intérieur souvent comblé par la prolifération des madrépores. Quant aux îles volcaniques, elles sont généralement constituées d'un noyau montagneux central, dont les pics s'élèvent souvent au-dessus de 1.000 mètres et atteignent parfois 2.000 mètres. Ceux-ci donnent naissance à des rivières torrentueuses, coulant dans de courtes vallées, et fertilisant une bande côtière généralement assez étroite.

Le climat d'un ensemble aussi vaste est nécessairement variable mais il est toujours tempéré par l'influence réciproque de l'océan et des montagnes. Ses dominantes sont la douceur et l'humidité.

La population est de 63.000 habitants, dont, en chiffres ronds, 2.000 d'origine européenne, 54.000 autochtones et 7.000 asiatiques.



Les 4/5 de cette population sont concentrés à Tahiti et dans les îles Sous-le-Vent, qui comptent ensemble 48.000 habitants, dont 1.900 d'origine européenne et plus de 6.000 asiatiques. A elle seule, Tahiti est habitée par plus de 30.000 personnes, dont 15.000 résident à Papeete.

Près de la moitié des îles de l'archipel des Tuamotou sont inhabitées. Les autres comptent 7.000 habitants, dont une vingtaine d'européens et 70 asiatiques, répartis sur 40 îles.

Le chapelet des îles australes a 4.000 habitants, dont une vingtaine d'européens et autant d'asiatiques. Les Marquises, 3.000, dont une cinquantaine d'européens et une vingtaine d'asiatiques. Enfin, les îles Gambier ont 500 habitants, dont 2 européens.

Dans ce cadre géographique et humain, dont le caractère dominant est la dispersion, les besoins de l'économie interne sont assez bien alimentés par une nature généreuse. Les espèces vivrières spontanées : arbres à pain, châtaignes et bananes sauvages - ou cultivées - patates, ignames, manioc, - viennent facilement, ainsi que les espèces fruitières des pays tropicaux : pampelousses, oranges, citrons, mangues, papayes, etc... On trouve également quelques hectares de rizières, qu'il serait souhaitable de voir s'étendre.

L'élevage trouve dans ce pays doux et humide des conditions favorables et un climat particulièrement salubre.

Le cheptel comprend, en chiffres ronds :

- 15.000 bovins, dont la moitié à Tahiti et Moréa, 3.000 dans les îles Sous-le-Vent et 2.000 aux Marquises.
- 5.000 ovins et caprins dans les îles Marquises et Australes.
- 5.000 chevaux, dont la moitié aux Marquises.

L'espèce porcine est de beaucoup la plus répandue dans l'ensemble des îles et l'on peut estimer à près de 20.000 têtes l'importance du cheptel de cette espèce.

L'élevage n'est pas pratiqué de façon systématique et, dans de nombreuses îles, une grande partie du cheptel vit à l'état sauvage. Ce bétail assure, dans l'ensemble, la nourriture de la population. Cependant, les besoins en viande de la capitale ne sont pas complètement assurés, de même que ses besoins laitiers. Des développements sont donc possibles dans ce secteur.

L'état du cheptel bovin pourrait être amélioré par l'introduction de reproducteurs et de femelles gestantes. On envisage aux Marquises, où le milieu est particulièrement favorable, l'installation d'une ferme pilote.

D'autre part, l'abattage est pratiqué sur des sujets trop jeunes et l'on écrème ainsi le cheptel dont on diminue le rendement.

Le marché de la viande pourrait être organisé, notamment par la création d'une chaîne du froid qui permettrait aux Etablissements français de l'Océanie de couvrir tous les besoins en viande et de ne pas recourir aux importations.

Il en est de même dans l'industrie laitière où un effort important est à faire.



La pêche est le plaisir favori des polynésiens et fournit un appoint important pour la nourriture de la population mais il est difficile de prévoir l'organisation de cette industrie.

Dans l'ensemble, on doit noter que les Etablissements français de l'Océanie assurent eux-mêmes leurs besoins alimentaires de base, mais qu'ils importent cependant un important contingent de produits de l'espèce, qui représente, bon an mal an, plus du quart des importations.

\*

\*

\*



I - COMMERCE EXTERIEUR

---

Les statistiques du commerce extérieur depuis 1947, et par comparaison à 1938, s'établissent ainsi :

(en millions de francs C.F.P.)

---

	1938	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Exportations	47	431	440	472	479	644	500	513	664	610
Importations	63	368	381	590	535	709	812	673	709	701
% de couverture des importations	75%	117%	115%	80%	88%	90%	63%	77%	95%	87%

---

On constate que, sauf les deux années de l'après-guerre, la balance commerciale est toujours déficitaire, dans une proportion qui d'ailleurs n'a rien d'excessif si on la compare à celle d'autres territoires d'outre-mer.

Le fait dominant est la constance des besoins qui, depuis 1951, ne s'éloignent guère de 700 millions.

Le produit des ventes à l'extérieur est, au contraire, plus variable. Il est lié au cours mondiaux des principaux produits.

La décomposition des principales exportations est en effet la suivante :

(Les tonnages sont exprimés en milliers de tonnes pour le coprah et les phosphates et en tonnes pour la vanille et la nacre)

(Les valeurs sont exprimées en millions de francs C.F.P.)

	1938	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
<u>Coprah</u>										
Tonnage	20	20	18	25	20	26	24	17	22	22
Valeur	25	178	307	275	258	402	271	228	271	228
<u>Phosphates</u>										
Tonnage	113	208	166	240	255	228	213	245	229	226
Valeur	72	120	88	118	145	152	136	158	187	185
<u>Vanille</u>										
Tonnage	125	272	154	294	206	198	194	137	130	123
Valeur	12	76	33	35	44	39	44	54	121	79
<u>Nacre</u>										
Tonnage	365	492	362	696	491	763	545	847	872	857
Valeur	8	17	11	26	20	35	29	53	60	86

La vanille croit dans les vallées convenablement exposées des îles volcaniques. Il s'agit d'une variété dite "puissante" utilisée surtout en parfumerie.

On voit par les chiffres statistiques que ce produit, soumis à de grandes variations de cours, entre dans des proportions variables au crédit de la balance commerciale, variant de 10 à 20 %.

Dans les récentes années, les cours sont passés de

320 F C.F.P.



CAF Marseille, en janvier 1953, à 1.200 Fr CFP, en fin d'année 1954, puis la baisse s'est amorcée et, en septembre, les ventes étaient traitées au cours de 450 Fr CFP.

On voit que pour un tonnage sensiblement égal depuis trois ans, ce produit s'est inscrit pour des sommes très différentes au bénéfice du commerce extérieur des E.F.O.

Les débouchés de la vanille se situent en France, aux Etats-Unis et en Australie.

Cette culture, qui exige une fécondation à la main, n'est pas susceptible d'une grande extension, mais il serait nécessaire de rajeunir les plans et d'ouvrir de nouvelles aires de production car la vanille épuise la terre où elle pousse.

Une autre liane pourrait être introduite avec succès, le poivre, mais les cours sont actuellement assez bas et le moment n'est peut-être pas favorable à cette nouvelle culture. L'idée est toutefois à retenir pour l'avenir.

Le café, de variété Arabica, pousse dans les îles volcaniques et, notamment, dans les îles Australes et Marquises.

Il alimente largement le marché intérieur ; les exportations sont variables, passant de quelques dizaines de tonnes à plus de cent tonnes. Ces différences s'expliquent par le fait des méthodes culturales assez rudimentaires en raison desquelles à une année de bonne production succèdent deux années de rendement réduit.

Une extension de cette culture est souhaitable. En 1955,

.../...



de nouveaux plans ont été mis en terre.

La France est le principal client des E.F.O. pour ce produit.

La Nacre, qui provient surtout des îles Tuamotou et Gambier, est une production en augmentation. Elle apporte aux ressources extérieures des E.F.O. un appoint intéressant.

Cependant, on constate une diminution sensible des huîtres nacrées et des mesures sont envisagées tendant à l'ensemencement des lagons, à la défense contre l'ensablement et l'envasement, enfin, à la réglementation des périodes de pêche.

Les principaux débouchés de la nacre, qui jusqu'en 1949 se situaient aux Etats-Unis, sont maintenant surtout en France et en Allemagne, mais cette production est menacée par les produits de synthèse.

En dehors des quelques productions d'appoint que nous venons d'examiner, les principales exportations des E.F.O. sont : les phosphates et le coprah.

\* \* \*

## II - LES PHOSPHATES

---

La Compagnie française des Phosphates de l'Océanie exploite depuis 1908, dans l'archipel des Tuamotou, un gisement de phosphate qui se trouve dans l'île de Makatea, à quelque 200 kilomètres au nord-est de Tahiti. Ce gisement recouvre un socle corallien surélevé de 70 mètres environ au-dessus du niveau de la mer.

Le minerai a une teneur en phosphate tricalcique de 80 à 85 %, soit une des plus élevées qui soient au monde. Il contient, au moment de son extraction, 15 % d'eau environ, mais ne comporte aucune impureté en proportions gênantes.

Le phosphate est situé soit en surface, soit dans des anfractuosités du corail. Il faut alors l'en extraire par des puits cylindriques étroits et profonds. Ainsi, l'extraction s'effectue soit à la main pour le phosphate superficiel, soit par des moyens mécaniques spéciaux pour le phosphate profond.

Le minerai est ensuite évacué par des moyens de petit roulage, des convoyeurs à bandes ou téléfériques, vers un réseau de voies étroites, où des locomotives ou des tracteurs l'amènent aux usines. Le phosphate est alors broyé, séché, et mis en stock.

L'embarquement se heurte à une difficulté particulière : la profondeur des fonds qui entourent l'île de Makatea empêchant une installation portuaire.

Dès 1928, la Compagnie a installé une jetée métallique débordant en mer d'une cinquantaine de mètres. En 1954, dans le but d'augmenter la cadence d'expédition, elle a mis en place un nouveau

.../...



système de chargement direct. Le phosphate est amené à l'extrémité d'une nouvelle jetée débordant le récif de 108 mètres. Cette jetée métallique tient à l'heure actuelle le record mondial du porte-à-faux.

Le phosphate sec en provenance des magasins est amené à l'extrémité de cette jetée par des convoyeurs. Il tombe dans des charlands qui le conduisent à bord des navires amarrés en rade foraine sur des coffres ancrés par quelque 400 mètres de fond. La cadence de chargement atteint maintenant 500 t/heure.

Pour les besoins propres de ses exploitations et l'entretien de ses machines, la Compagnie Française des Phosphates de l'Océanie a créé à Makatea une centrale électrique à courant continu, à laquelle elle a adjoint, en 1954, une centrale alternative répondant à l'accroissement de la consommation, due notamment à la mise en route des nouvelles installations de chargement.

La haute teneur des phosphates de Makatea en fait un produit particulièrement apprécié des fabricants de superphosphates. Leur concentration permet en outre une réduction relative des frais de transport qui atténue dans une large mesure l'inconvénient de la situation géographique de Makatea et son éloignement des grands marchés mondiaux.

Les premières expéditions de phosphates furent dirigées principalement sur l'Europe, les pays riverains du Pacifique ne jouant alors qu'un rôle de marchés secondaires. La guerre de 1914 devait donner à ces derniers une importance primordiale, qu'ils ont toujours conservée depuis lors.

En effet, les phosphates de Makatea ne pouvaient rivaliser

.../...



en Europe, avec ceux d'Afrique du Nord qui devaient y prendre, entre 1920 et 1930, une place définitive grâce à une situation géographique évidemment plus favorable. Seulo, la Scandinavie devait, jusqu'à 1939, continuer à acheter des phosphates à Makatea. A partir de 1930, le Japon, dont la demande en phosphates grandissait, devint le principal acheteur.

La guerre de 1939 devait modifier temporairement cette situation : la totalité des phosphates de l'Océanie française fut dirigée vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande alors privées des phosphates des îles Nauru et Océan, occupées par les Japonais. Mais, dès que ces îles furent remises en état, elles approvisionnèrent à nouveau les Dominions du Pacifique et les phosphates de Makatea retrouvèrent leur ancien et principal débouché : le Japon, redevenu gros consommateur.

Depuis 1945, les expéditions oscillent autour de 220.000 tonnes, qui se répartissent de la façon suivante (en milliers de tonnes) :

Année	Total des Expéditions	Destinations			
		Australie N.Z.	Japon	Indes	Honolulu
1945	240	240	-	-	-
1946	233	233	-	-	-
1947	208	208	-	-	-
1948	183	183	-	-	-
1949	230	230	-	-	-
1950	273	150	104	9	10
1951	219	-	191	28	-
1952	204	-	178	16	10
1953	251	-	224	17	10
1954	229	-	183	36	10

Ainsi, les phosphates de Makatea constituent une des richesses des Etablissements français de l'Océanie et leur exportation vient au deuxième rang de celles du Territoire.

Leur industrie joue un rôle important dans son économie. En 1954, la Compagnie française des Phosphates de l'Océanie a distribué plus de 86 millions de francs CFP de salaires. Elle emploie un millier de salariés représentant le sixième de l'effectif des salariés du territoire. Du point de vue financier, l'appoint est d'autant plus important que les expéditions, faites presque exclusivement sur l'étranger, rapportent au Territoire un bénéfice en devises.

Enfin, dans l'ordre social, le service de santé de la compagnie comprend un hôpital d'une trentaine de lits et une maternité où tous les habitants de Makatea peuvent recevoir des soins et des médicaments.

L'avenir de cette exploitation est à considérer avec attention.

De longue date, il avait été prévu que le gisement de l'île de Makatea ne serait plus susceptible de donner une exploitation rentable au delà des années 1955/1960. On pensait que vers cette époque, il ne resterait plus de phosphate à Makatea ou, s'il en restait, qu'il se trouverait dans des conditions d'exploitation extrêmement difficiles et non rentables.

A partir de 1951, on se rendit compte qu'il pouvait en être autrement. Une campagne de recherches permit de prospector toutes les taches phosphatées de l'île. En même temps, une nouvelle méthode d'exploitation fut mise au point. Ces études permirent de conclure que la compagnie pourrait continuer d'exploiter pendant

.../...



une quinzaine d'années encore.

Cette adaptation exige des investissements importants, soit pour prolonger l'existence de certaines installations, soit pour l'acquisition de matériel nouveau.

Aussi, pendant les années 1953 à 1955, un gros programme d'investissement fut-il réalisé à Makatea, représentant 300 millions de francs métropolitains environ.

La mise en chantier d'un navire moderne doit résoudre à la fois le problème d'évacuation des phosphates et celui de la liaison avec d'autres îles voisines.

Ces développements se compliquent de problèmes de main-d'oeuvre et de charges supplémentaires, qui sont actuellement à l'étude. Nous voulons croire qu'ils seront résolus de façon satisfaisante pour permettre de prolonger la vie de cette exploitation.

\*  
\* \*



### III - LE COPRAH.

---

La dispersion des îles productrices de coprah est à la base des difficultés de la commercialisation de ce produit, surtout en période de baisse des cours mondiaux.

On peut considérer que la moitié du coprah exporté par les E.F.O. vient des îles Tuamotou, dont nous avons vu combien elles sont disséminées. Plus d'un quart de la production provient des îles Sous-le-Vent, le reste est produit soit à Tahiti, soit dans l'archipel des Marquises.

On estime que la production totale oscille entre 25 et 30.000 tonnes, dont 5.000 environ sont consommées localement.

Les cocoteraies se situent soit sur les atolls coralliens, soit en bordure des îles volcaniques.

Quant à la production, les difficultés proviennent du vieillissement des plantations, de l'existence de parasites, et du procédé rudimentaire de séchage.

Les cocoteraies sont, pour la plupart, vieilles de 30 à 60 ans, c'est-à-dire qu'une grande partie d'entre elles sont atteintes par la limite d'âge.

Elles sont attaquées soit par des chenilles, soit par des rats qui pullulent dans les plantations. Par ailleurs, le bétail, dont nous avons vu qu'il vivait en partie à l'état sauvage, est un ennemi de la cocoteraie.

Les remèdes - qui m'ont été exposés par M. GUILLAUME, inspecteur général de l'agriculture au Ministère de la France d'outre-

.../...

mer, pendant mon séjour à Tahiti - consistent en un rajeunissement des plantations par des plans sélectionnés, dans l'organisation de la défense des cultures, dans la fumure du sol et aussi dans l'amélioration des procédés de triage et de séchage . Ces différentes mesures - qui se heurtent souvent au régime foncier traditionnel des îles - doivent être mises en oeuvre pour perpétuer, augmenter, et améliorer en qualité la principale production des E.F.O.

Quant à la commercialisation, les difficultés se situent à la fois sur le plan mondial, sur le plan métropolitain et sur le plan local .

On sait que les cours du coprah ont fortement diminué pendant l'année 1955 , la concurrence des détergents minéraux en savonnerie et du soja pour les graisses alimentaires réduisant la demande mondiale du produit .

Cependant, la France absorbe la totalité de la production des E.F.O. et pour la soutenir, elle a pris différentes mesures. Elle a notamment institué le système de jumelage qui a pour objectif de réaliser un certain équilibre entre le coprah et les palmistes . Mais, en 1955, ce système s'est concrétisé au détriment des coprahs français .

Le coprah est acheté et commercialisé localement par le Groupement des Exportateurs de Coprah d'Océanie Française ( GECOF), seul habilité à en assurer l'exportation, en liaison avec une Commission de surveillance des prix, composée de 2 représentants du GECOF, de 2 membres de la Chambre de Commerce, des Chefs des Services des Douanes et des Affaires Economiques du Territoire, et de représentants des consommateurs, des syndicats et des producteurs .



Cette Commission fixe le prix minimum d'achat au producteur et vend les cargaisons, destinées à Marseille où se font les offres des courtiers .

Il est à noter que seules les huileries marseillaises acceptent de traiter le coprah des E.F.O. en raison de sa qualité. Le produit a été refusé par les huileries du Nord de la France .

Enfin, devant la chute récente des cours du coprah, on a créé une Caisse de stabilisation des prix, à l'image de celles qui ont été instituées pour d'autres produits coloniaux, et dont on attend un grand secours .

Cette aide de la Métropole est d'autant plus indispensable que le prix d'achat du coprah au producteur s'abaisse à mesure que le lieu de production est plus éloigné de Papeete , port de centralisation et d'embarquement, pour tenir compte des frais de transport. C'est ainsi qu'en 1953, le prix du coprah très sec, rendu Tahiti, était de 9 francs le kilo . Aux îles Sous-le-Vent, il était de 8,45 et de 6,70 seulement aux Marquises, aux Australes et aux Tuamotou.

La chute des cours mondiaux a ramené ces prix, en 1954, à 7,50 à Papeete, et à 4,50 seulement dans les îles lointaines . Ainsi le coprah des îles lointaines - plus de la moitié de la production - est payé 40% de moins par le seul fait de l'éloignement du lieu de récolte .

On mesure la gravité de ce fait si l'on sait que, par ailleurs, la Commission de surveillance des prix tolère, pour les marchandises importées, une marge supplémentaire de 10% pour les îles Sous-le-Vent et de 40% pour les Marquises, Australes et Tuamotou. Les habitants de ces îles se trouvent ainsi privés d'une importante fraction d'un pouvoir d'achat déjà réduit par la moins-value de leur production.



Cette situation se complique encore du manque de frêt dont il sera parlé plus loin .

Pendant mon séjour, la Chambre de Commerce et d'Industrie des Etablissements Français de l'Océanie s'est penchée sur ce problème vital et a demandé le retrait des huiles de coprah et de pal-  
miste de la liste des produits libérés , le déjumelage de ces deux produits et l'abaissement du pourcentage de graines étrangères im-  
portées en exonération de la taxe .

Il est à souhaiter que les services compétents saisis de ces voeux trouvent une solution durable à ce problème difficile et pri-  
mordial pour une production qui, nous l'avons vu, intéresse la plus grande partie des îles du Territoire .

\*

\*

\*

#### IV - LES LIAISONS INTERINSULAIRES ET EXTERIEURES

Nous traiterons successivement des liaisons maritimes et aériennes .

Le port unique des E.F.O. est Papeete . Il est le point de centralisation des différentes productions des archipels et de réception des produits importés, qu'il redistribue vers les points de consommation les plus éloignés .

Les statistiques de 1954 donnent une idée de ce trafic :

A l'entrée, 22.000 tonnes ont été manipulées, dont la provenance se répartit ainsi :

- Tuamotou, 12.500 tonnes ;
- Iles Sous-le-Vent, 5.500 tonnes ;
- Iles Marquises, 2.000 tonnes ;
- Iles Australes, 700 tonnes ;
- Gambier, 200 tonnes .

La plus grande partie de ce tonnage est représentée par le coprah , principalement pour les Tuamotou et les îles Marquises.

A la sortie, 14.000 tonnes ont été traitées, dont :

- 5.000 tonnes à destination de Makatea ;
- 4.000 tonnes vers les îles Sous-le-Vent ;
- 3.500 tonnes à destination des Marquises ;
- 500 tonnes vers les îles Australes ;
- 100 tonnes vers les Gambier .

Le mouvement des passagers se chiffre par 10.000 entrées et un nombre sensiblement égal de sorties .



Le problème des liaisons intersulaires est ainsi posé. Marchandises et passagers partent de Papeete à destination des différentes îles et y sont débarqués dans des conditions précaires, en rade foraine, dans un lagon ou en franchissant un récif. Une exception doit toutefois être faite pour Raïatée, avec son port secondaire, Uturoa, et pour Nuka-Hiva, dans les îles Marquises, avec le port de Taichae.

Les navires qui assurent ces transports de haute mer comprennent : des bateaux à moteur, des goélettes et des côtres à moteur auxiliaire, embarcations de faible tonnage et de faible vitesse. Le rôle des bâtiments immatriculés à Papeete comporte 28 unités appartenant à 22 armements.

Les équipages armant ces navires sont composés de 350 marins, dont 50 brevetés.

Le régime du trafic est celui de la navigation dite "à l'aventure".

Sauf une intervention de la compagnie des Messageries Maritimes de 1932 à 1935, le grand armement français n'a pas été intéressé par le trafic interinsulaire.

Cette position s'explique par le caractère très particulier du trafic qui est lié intimement au commerce. Certes, le frêt et les passagers constituent des éléments de recettes non négligeables, mais ces bénéfices demeurent très inférieurs à ceux que le subrécargue retire de la vente des marchandises d'importation et de l'achat du coprah quand il fait la collecte. Celle-ci donne lieu à d'âpres compétitions entre les capitaines dont les relations avec les producteurs de coprah ne sont pas exemptes d'aléas en raison notamment du crédit qu'ils consentent parfois à leurs vendeurs.

Afin d'assurer la permanence des contacts administratifs entre le chef-lieu et les archipels, le Territoire dispose de 4 petites unités, qui transportent exceptionnellement des passagers privés à destination des îles moins bien desservies .

En raison de la précarité des liaisons avec les îles Australes, le Territoire a subventionné une société pour assurer régulièrement le trafic . Cette subvention est l'unique mesure prise par le Territoire en faveur de l'armement local .

Enfin, le commandement de la Marine aux E.F.O. dispose de deux petits bâtiments, le "Lotus" et la "Zélée", chargés notamment de travaux hydrographiques, indépendamment des missions de représentation, de contrôle de la navigation en haute mer, d'assistance et de sauvetage .

Dans l'ensemble, ces liaisons sont insuffisantes et trop intimement liées à des opérations commerciales qui, comme nous l'avons déjà souligné, ne sont pas toujours à l'avantage des populations des îles .

Un projet de décret tendant à organiser les transports intersulaires afin d'en assurer la sécurité et la régularité, a été soumis au Département de la France d'outre-mer. Il prévoit notamment la création d'un Comité de Transports Maritimes intersulaires et l'institution de licences de trafic.

Je crains que l'efficacité de ces mesures administratives ne soit limitée et je souhaiterais qu'on envisage de confier à une grande compagnie française, comme celle des Messageries Maritimes ( qui a dû abandonner le trafic par suite de la perte de ses navires) la réalisation d'une liaison permanente à tarif modéré, entre les principales îles des E.F.O.



Ce projet aurait l'avantage de réaliser le prolongement de la liaison que la compagnie des Messageries Maritimes assure entre la Métropole et nos possessions du Pacifique, par deux paquebots mixtes, le "Tahitien" et le "Calédonien", et plusieurs cargos. Les deux paquebots mixtes effectuent une liaison régulière Marseille, Alger, Madère, les Antilles, Tahiti, Nouméa, Port-Vila et Sydney, et retour, en 115 jours, avec un toucher tous les 45 jours .

Des travaux d'abaissement du niveau de la passe d'entrée sont en cours. Mais il serait nécessaire qu'un plus large plan d'aménagement et d'équipement du port soit rapidement mené à bien, ainsi qu'une dotation en moyens d'assistance aux navires . Il convient de rappeler à cet effet que le trafic long courrier du port de Papeete, qui s'élevait à moins de 400.000 tonnes en 1938, est passé en 1954 à plus de 550.000 tonnes et que le tonnage moyen des navires s'est accru dans des proportions encore plus fortes, passant de 7000 tonnes avant guerre à 13, 14 et même plus de 20.000 tonnes actuellement.

Ces chiffres sont suffisants pour justifier l'agrandissement de l'unique port d'entrée et de sortie des Etablissements Français de l'Océanie .

En ce qui concerne les liaisons aériennes, il importe encore plus de les concevoir à l'échelle du monde actuel.

Papeete dispose actuellement d'hydravions comme unique moyen de liaisons aériennes . L'hydrobase est Faaa, dans l'île de Tahiti. Elle est fréquentée par les appareils de la Tasman Empire Airways line (TEAL) .

Ces liaisons sont imparfaites car elles s'effectuent via Suva, où la correspondance est incommode .

D'autre part, ces compagnies se défont progressivement de leurs hydravions pour les remplacer par des appareils terrestres. On conçoit la précarité des liaisons actuelles, alors que d'importants travaux ont été réalisés, sur les crédits du FIDES, pour aménager l'hydrobase de Faaa .

L'infrastructure terrestre des E.F.O. ne comporte actuellement que l'aérodrome de Bora-Bora, construit en 1942 par les Etats-Unis pour les besoins de la guerre . Mais ce terrain n'est pas en état . Il est situé à quelque 200 kilomètres de Tahiti. Il ne peut guère être utilisé que comme terrain de secours .

Cependant, la possibilité existe de créer dans le lagon de Faaa une piste au sol pour laquelle des études ont été faites. Ce projet semble, pour l'instant, discuté. Il présente cependant le très grand intérêt de permettre une liaison aérienne normale entre les E.F.O. et le reste du monde, en s'intégrant dans les systèmes internationaux existants ou projetés .

En effet, l'Amérique du sud n'a actuellement de liaison avec l'Australie que par San Francisco et Honolulu. Or, l'île de Pâques va être incessamment dotée d'un aérodrome de 3.000 mètres, permettant cette liaison directe Amérique du sud/Australie, moyennant une autre escale intermédiaire. Les compagnies intéressées envisagent de placer cette escale à Aitutaki, dans l'archipel de Cook, qui ne dispose actuellement d'aucun terrain d'atterrissage. Mais ce choix obligerait à un très long trajet sans escale depuis



l'île de Pâques . Il serait préférable, du point de vue exploitation comme du point de vue français, que soit donné suite au projet de création d'un aérodrome de classe internationale à Tahiti .

Il serait regrettable de ne pas saisir l'occasion qui nous est donnée de rompre l'isolement des terres françaises du Pacifique . Il s'y attache en outre un grand intérêt stratégique, politique et touristique .

\*

\*

\*

V - LE TOURISME

Le charme de ses paysages et le pittoresque de son milieu devrait amener, en grand nombre, en Océanie Française des touristes d'Amérique, d'Australie et de Nouvelle-Zélande. Ce développement procurerait à la balance des comptes du Territoire le bénéfice d'appréciables "exportations invisibles".

Au contraire, les ressources provenant des voyageurs et des touristes tendent à s'amenuiser : en 1950, elles s'élevaient à près de 300.000 dollars et 45.000 livres sterling, alors qu'en 1953, elles se limitaient à 180.000 dollars et 10.000 livres sterling.

Cette régression est due à l'insuffisance des communications déjà indiquée, mais en outre à deux autres causes :

- la limitation des moyens de paiement attribués aux voyageurs et touristes, qui ne peuvent changer que 4 livres sterling. Une réforme de la réglementation des changes est à prévoir. Un bureau de change pourrait être institué à cet effet. Il pourrait, dans l'état actuel des communications, se situer à Suva, plaque tournante des liaisons aériennes, afin de permettre aux visiteurs de se procurer les moyens de paiement nécessaires à leurs escales ou à leur séjour.
- l'insuffisance de l'équipement hôtelier. Tahiti dispose déjà de 4 hôtels construits en dur, dont un en pleine ville, 2 dans les environs immédiats, et le quatrième à une quinzaine de kilomètres. Ces hôtels sont suffisamment confortables. Ceux qui se situent

.../



en dehors de la ville le sont particulièrement, car ils sont constitués par des bungalows dans le style du pays, généralement appréciés par les touristes. Leur nombre est insuffisant et l'on pourrait certainement trouver sur place, pour éviter de faire appel à des capitaux étrangers, les fonds nécessaires à l'accroissement du nombre de ces installations.

Il serait également rentable d'organiser des services de cars ainsi que des manifestations et réjouissances de nature à mettre en valeur le pittoresque du pays.

Certaines compagnies américaines, tant maritimes qu'aériennes, ont peut-être l'intention de créer un courant de voyageurs vers Tahiti. Il faudrait qu'elles trouvent localement les moyens de mener à bien leur entreprise.

\*  
\* \*

VI.- ENTREPRISES INDUSTRIELLES & AGRICOLES

Ce tableau de la vie économique des Etablissements Français de l'Océanie ne serait pas complet si l'on ne retraçait, par quelques monographies, l'effort des entreprises françaises dans le domaine industriel et agricole.

Usine électrique.- L'initiative privée s'intéressa à la production d'énergie électrique à Tahiti dès 1912, mais ce n'est qu'en 1923 après des essais divers, que les Etablissements Emile Martin apportèrent à l'usine les perfectionnements nécessaires pour répondre à des besoins croissants.

A cette époque, la puissance installée était de 100 KVA. Actuellement, la puissance installée est de 1.450 KVA.

L'usine se compose de 5 groupes dont le plus ancien a été monté en 1944. Le courant est distribué par 6 feeders en triphasé sous 2.400 volts 60 périodes, la basse tension étant de 220 ou 110 vols monotriphasé.

Un nouveau groupe de 300 kw est actuellement mis en place.

Le réseau s'étend non seulement à la ville de Papeete, mais jusqu'à 7 kilomètres sur les côtes est et ouest, et dans la montagne jusqu'aux points desservis par les routes.

La puissance consommée est de l'ordre de 3 millions de Kw/heure.

Ces installations sont, à mon avis, suffisantes pour les besoins actuels .

..../



Brasserie de Tahiti. - Une autre réalisation de l'initiative privée à Papeete est la Brasserie de Tahiti qui a été inaugurée en Juin 1955.

Sa capacité de production est de 15.000 hectolitres par an. Elle représente un investissement de 54 millions de francs C.F.P. .

Société Tahitienne de Participation Industrielle - Domaine de Ati Maono - Le champ d'action des sociétés privées ne se limite pas au domaine industriel et je crois utile de décrire sommairement le domaine agricole d'Ati Maono, situé à une quarantaine de kilomètres de Papeete.

Il provient d'un grand domaine rassemblé par Stuart en 1866 pour y pratiquer la culture du coton à une époque où la guerre entre Sudistes et Nordistes avait arrêté les exportations de coton américain.

Il s'étend sur environ 1.500 hectares, dont 300 en plaines, 300 en vallées et plateaux exploitables, et le reste en vallées et montagnes d'accès difficile.

Ses activités principales sont le coprah, l'élevage, les agrumes et la canne à sucre.

80 hectares sont plantés en cocoteraies, qui sont actuellement en voie de rénovation par replantation en terre neuve.

L'élevage de la société consiste en un troupeau de 700 bovins et en un nombre élevé de chevaux.

Une plantation de 25 hectares de pamplemoussiers, orangers et mandariniers a été faite entre 1947 et 1950.

.../

Enfin, malgré un amaenuisement de la production, la canne à sucre est cultivée, maintenant dans le pays les possibilités de développement de cette espèce.

Cet effort agricole constitue pour l'amélioration et la diffusion des espèces un exemple intéressant. Il tend à se développer par l'extension de cultures déjà installées avec succès dans les E.F.O. , comme le café et la vanille, et l'introduction d'espèces nouvelles, comme le poivre, le cacao, le riz, le ylang-ylang. Ces expériences se déroulent avec le complet accord du Service de l'Agriculture local, qui se trouve ainsi disposer de moyens d'expérimentation supplémentaires.

\*

\*

\*



VII - ADMINISTRATION - FINANCES

Je n'ai eu qu'à me louer, au cours de mon voyage, de mes rapports avec les administrations et des contacts que j'ai eus notamment avec le Gouverneur Toby, M. Gayon, Secrétaire général du Territoire, et M. Laprun, Chef du Service des Affaires Economiques.

Je dois signaler que, pendant mon séjour, j'ai eu le grand avantage de rencontrer M. Guillaume, Inspecteur général de l'Agriculture au Ministère de la France d'outre-mer, qui se trouvait en mission, et dont la haute compétence est unanimement appréciée. Je lui dois d'intéressantes précisions sur les développements et les réformes possibles dans le domaine agricole.

J'ai eu l'occasion d'examiner le projet de budget du territoire pour 1956. Il se monte à 400 millions de francs CFP, se décomposant comme suit :

- 368 millions pour dépenses de fonctionnement,
- 32 millions pour dépenses d'investissements.

On ne peut que regretter la faible importance de ces dernières alors que le budget de fonctionnement comprend, à lui seul, 203 millions de dépenses de personnel, soit 56 %.

Le nombre de fonctionnaires et agents s'élève à 671 et je ne puis que faire remarquer combien cet effectif est lourd pour être supporté par une économie dont on a vu les difficultés.

En recettes, une réforme de la fiscalité a été tracée et comporte l'institution de la taxe sur les phosphates. On ne peut approuver cette augmentation de la fiscalité de nature à influencer défavorablement une structure économique assez délicate. La politique du gouvernement local doit avoir pour but de réduire au maximum les dépenses de fonctionnement.

Sur le plan monétaire, la circulation fiduciaire, qui était, en 1944, de 100 millions de francs, s'élevait au 31 décembre 1954 à 240 millions de francs CFP. Elle s'est maintenue au voisinage de ce niveau dans l'année 1955.

Quant à la circulation scripturale, elle s'est accrue dans des proportions moins fortes puisqu'en 1944, elle était au voisinage de 160 millions de francs et dépassait 200 millions au 31 décembre 1954. On note, en 1955, un certain accroissement de cette masse monétaire puisque, au 30 septembre, elle se chiffrait à 245 millions de francs CFP.

\*

\*

\*



### CONCLUSION

Ce tableau des activités économiques des E.F.O. révèle une situation assez fragile.

Si les phosphates constituent, pour plusieurs années encore, un élément de richesses assez stable - sous la condition qu'on en permette le maintien - les autres produits sont liés en grande partie aux cours mondiaux et aux caprices d'un marché instable (c'est le cas pour la vanille et la nacre).

Quant au coprah, le soutien de ses cours est une nécessité grave puisqu'il intéresse le pouvoir d'achat du plus grand nombre. Le maintien de ce pouvoir d'achat doit d'autre part être favorisé par l'organisation de liaisons régulières à bon marché supprimant des marges différentielles actuellement excessives.

Le comportement, sur les marchés extérieurs, des produits des Etablissements Français de l'Océanie doit donc être suivi de très près, tandis que le milieu interne exige de hardis et constants efforts, notamment dans le domaine agricole et dans celui du développement des communications afin de remédier au lourd handicap que constituent pour le territoire sa dispersion et son éloignement.

---

