

# SÉNAT

2<sup>e</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 28 juin 1962.

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)  
à la suite de la mission effectuée par une délégation de cette  
Commission en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française du  
7 au 27 mars 1962.*

Par MM. Auguste PINTON, Henri CORNAT, Maurice COUTROT,  
René JAGER, Modeste LEGOUEZ et Robert LIOT,

Sénateurs.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jean Fleury, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

## SOMMAIRE

	Pages.
AVANT-PROPOS .....	6
I. — Composition de la délégation.....	6
II. — Itinéraire général.....	7
III. — Observations préliminaires.....	8
 <b>PREMIÈRE PARTIE. — La Polynésie française.</b>  	
Organisation du séjour.	
Chapitre I <sup>er</sup> . — <i>Aperçu sur la Polynésie française</i> .....	13
I. — Les données géographiques.....	13
1° La dispersion des îles.....	13
2° Le climat.....	14
3° La flore et la faune.....	15
4° Les îles visitées.....	16
II. — La situation démographique.....	18
III. — L'organisation politique et administrative.....	19
IV. — L'activité économique.....	22
1° La production.....	22
2° Les échanges commerciaux.....	24
3° L'équipement.....	26
V. — La structure financière.....	28
1° Le budget.....	28
2° La monnaie.....	30
3° Les établissements de crédit.....	31
4° Les sources de financement public.....	31
VI. — Les problèmes de l'enseignement.....	32
1° Le développement des effectifs scolaires.....	32
2° Les principaux problèmes.....	33
2° Les débouchés pour les jeunes.....	34

	Pages.
Chapitre II. — <i>La politique économique à mener dans les différents secteurs.</i>	35
I. — Action dans le domaine de l'agriculture.....	37
1° L'amélioration des cultures.....	37
2° L'expansion de l'élevage et de la pêche.....	39
II. — Action dans le domaine de l'activité industrielle.....	41
III. — Le développement du tourisme.....	42
1° Les investissements nécessaires.....	42
2° La création d'une infrastructure touristique et l'extension du tourisme vers d'autres îles.....	47
3° Le maintien de l'ambiance franco-polynésienne.....	49
4° La propagande.....	51
IV. — Le développement des moyens de transport et de communication.....	52
1° Les transports aériens.....	52
A. — Liaisons internationales.....	52
B. — Liaisons interinsulaires.....	55
2° Les liaisons maritimes.....	58
A. — Liaisons internationales.....	59
B. — Liaisons interinsulaires.....	60
C. — Le port de Papeete.....	62
3° Les transports terrestres.....	63

DEUXIÈME PARTIE. — **La Nouvelle-Calédonie.**

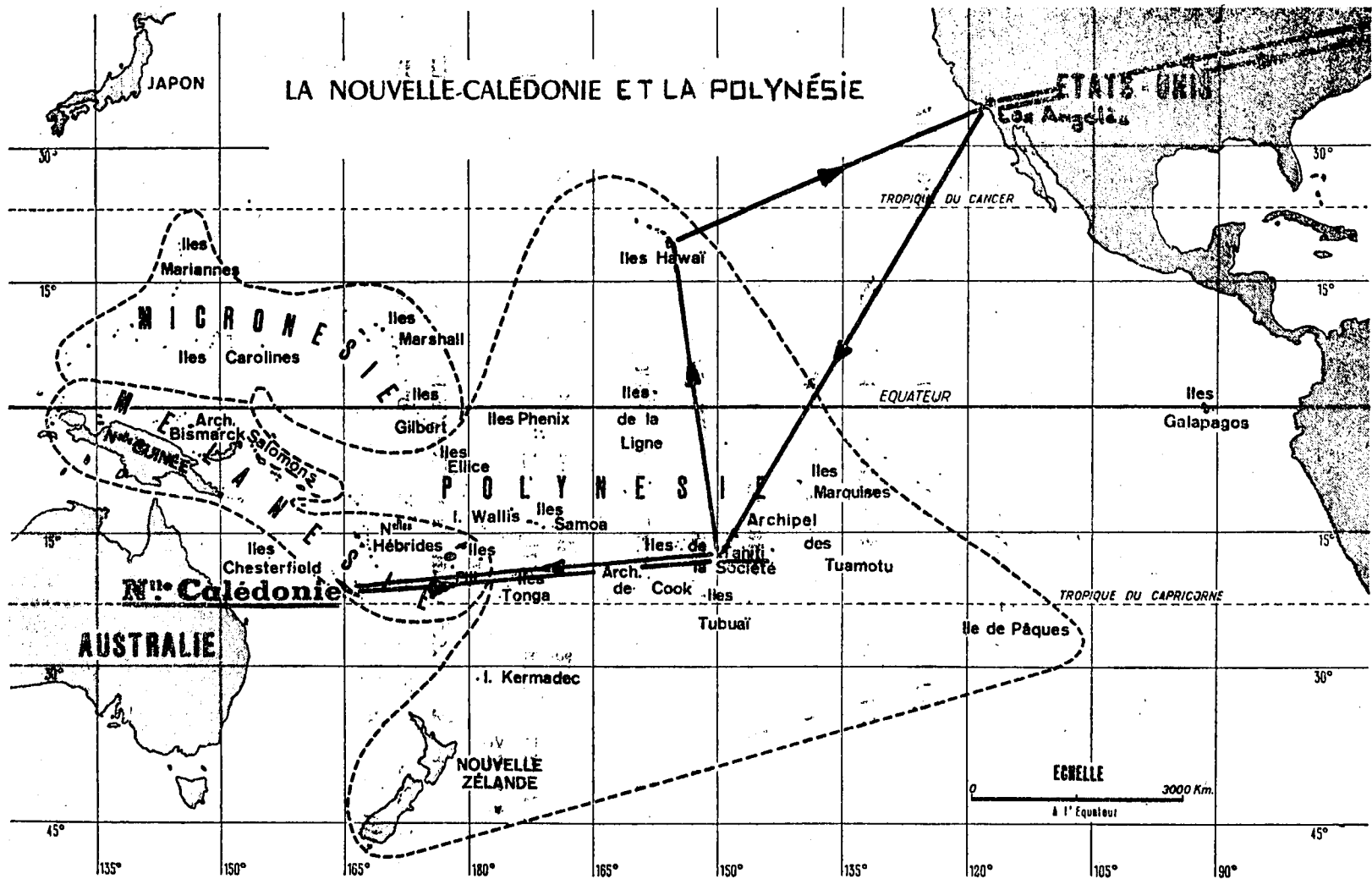
Organisation du séjour.

Chapitre I <sup>er</sup> . — <i>Les fondements de la vie économique</i> .....	71
I. — Les données géographiques de la Nouvelle-Calédonie.....	71
1° Localisation et structure.....	71
2° Disposition du relief.....	72
3° Climat.....	73
II. — La situation démographique.....	74
Chapitre II. — <i>L'organisation politique</i> .....	77
I. — Le statut de la Nouvelle-Calédonie.....	77
II. — Le Conseil de Gouvernement.....	80
III. — L'Assemblée Territoriale.....	81
IV. — La situation politique actuelle.....	82

	Pages.
Chapitre III. — <i>L'économie calédonienne et ses perspectives d'évolution</i> ....	85
I. — Le commerce extérieur de la Nouvelle-Calédonie.....	85
1° Les exportations.....	86
2° Les importations.....	88
3° La balance commerciale.....	89
II. — L'activité minière et métallurgique.....	91
1° La mine de nickel de Thio.....	91
2° L'exploitation métallurgique de Doniambo.....	93
3° Les investissements de la société Le Nickel et leur finan- cement.....	96
4° Les débouchés du nickel.....	99
5° Les autres minerais.....	105
III. — Les ressources énergétiques : le barrage de la Yaté.....	106
IV. — Les autres industries.....	110
V. — L'agriculture.....	111
1° Le café.....	112
2° Le cocotier.....	114
3° Les cultures annuelles.....	115
4° L'amélioration possible de la production agricole calédo- nienne.....	117
VI. — L'élevage.....	119
VII. — La pêche.....	124
VIII. — Les moyens de communication.....	126
1° Les problèmes aéronautiques de la Nouvelle-Calédonie.....	126
2° Le réseau routier.....	127
IX. — Le tourisme.....	129
1° Le marché du tourisme.....	129
2° L'équipement hôtelier.....	130
3° Les aménagements touristiques.....	132
CONCLUSIONS.....	137

CARTES

La Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française.....	5
La Polynésie française.....	9
Tahiti.....	10
La Nouvelle-Calédonie.....	65



## AVANT-PROPOS

### I. — Composition de la Délégation.

M. Auguste Pinton, Sénateur du Rhône, chef de mission ;

M. Henri Cornat, Sénateur de la Manche ;

M. Maurice Coutrot, Sénateur de la Seine ;

M. René Jager, Sénateur de la Moselle ;

M. Modeste Legouez, Sénateur de l'Eure ;

M. Robert Liot, Sénateur du Nord.

A la délégation s'était joint, au titre de la Commission des Finances, M. le Rapporteur général Marcel Pellenc, Sénateur de Vaucluse.

La délégation était accompagnée de Michel Vilain, Administrateur, Secrétaire de la Commission des Affaires économiques et du Plan du Sénat.

## II. — Itinéraire général.

*Mercredi 7 mars :*

Paris-Orly, départ.....	16 h 45
Montréal : { arrivée .....	18 h 25
{ départ .....	19 h 15
Los-Angeles : arrivée.....	21 h 55

*Jeudi 8 mars :*

Départ Los-Angeles.....	1 h
Arrivée à Tahiti (1).....	7 h 20

*Les 8 et 9 mars : séjour à Tahiti.*

*Samedi 10 mars :*

Départ de Tahiti.....	1 h 40
-----------------------	--------

*Dimanche 11 mars :*

Arrivée à Nouméa (2).....	6 h 30
---------------------------	--------

*11 au 21 mars, séjour en Nouvelle-Calédonie.*

*Mercredi 21 mars :*

Départ de Nouméa.....	15 h
Arrivée à Tahiti (3).....	1 h 10

*21 au 24 mars, séjour à Tahiti.*

*Samedi 24 mars :*

Départ de Tahiti.....	22 h
-----------------------	------

*Dimanche 25 mars :*

Arrivée à Honolulu.....	7 h 30
Départ d'Honolulu.....	15 h 45

*Lundi 26 mars :*

Arrivée à New-York (4).....	7 h 20
Départ de New-York.....	19 h

*Mardi 27 mars :*

Arrivée à Paris-Orly (5).....	7 h 55
-------------------------------	--------

---

(1) Le trajet Paris—Tahiti est accompli en 26 h 25 de vol et d'escales.

(2) Le trajet Tahiti—Nouméa est accompli en 7 h 50 de vol et d'escale.

(3) Le trajet Nouméa—Tahiti est accompli en 7 h 10 de vol et d'escale.

(4) Le trajet Honolulu—New-York est accompli en 10 h 35 de vol et d'escale.

(5) Le trajet New-York—Paris est accompli en 6 h 55 de vol.

### III. — Observations préliminaires.

Le présent rapport rend compte de la mission d'information effectuée du 7 au 27 mars 1962 par une délégation de la Commission des Affaires économiques et du Plan du Sénat, afin d'étudier la situation économique de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française et les perspectives d'évolution de ces deux Territoires d'Outre-Mer.

Conduite par M. Auguste Pinton, la délégation était composée de MM. Henri Cornat, Maurice Coutrot, René Jager, Modeste Legouez et Robert Liot, auxquels s'était adjoint, au titre de la Commission des Finances, M. le Rapporteur général Pellenc.

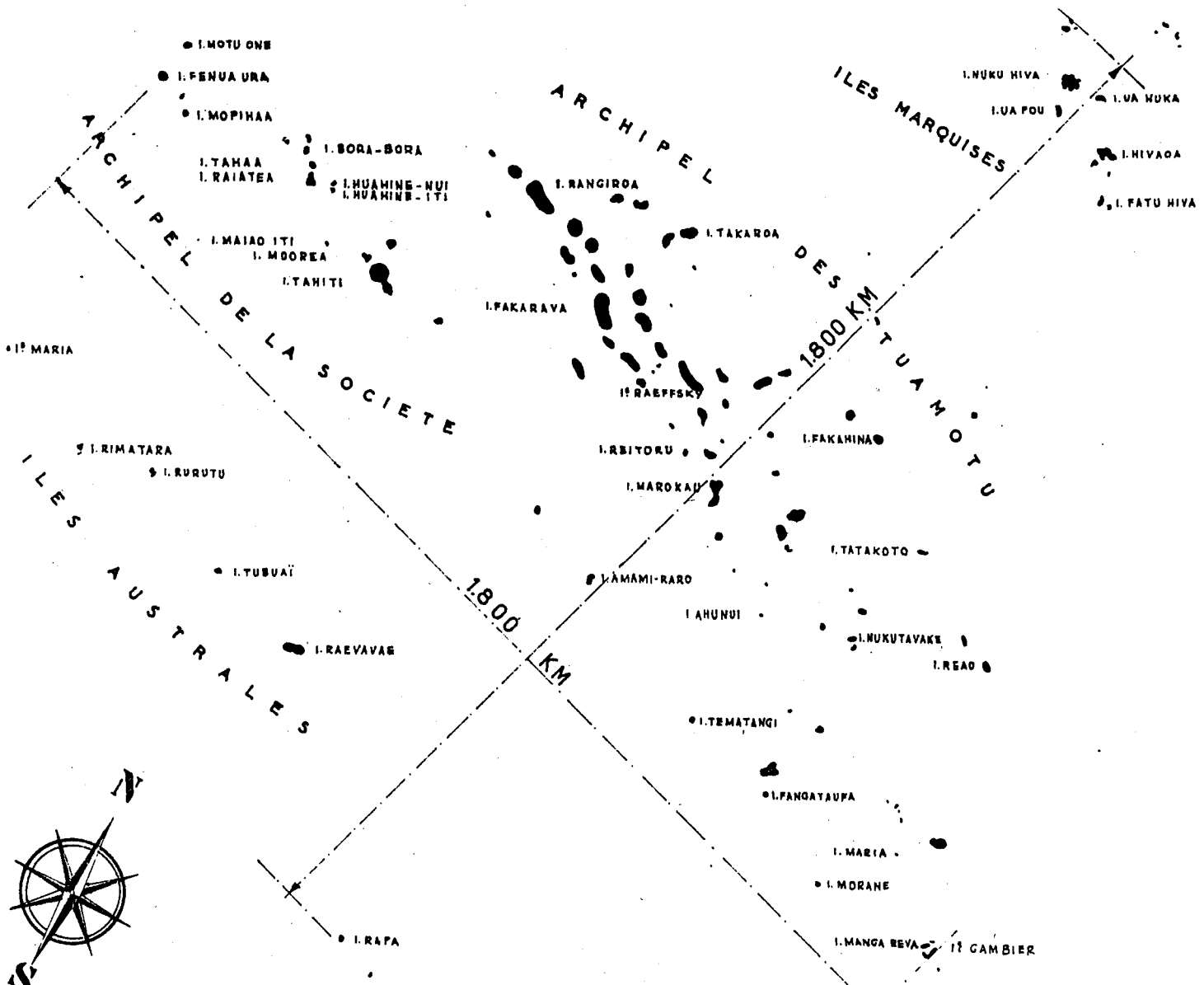
La mission a bénéficié au départ de l'appui de M. Jacquinet, Ministre d'Etat chargé des Territoires d'Outre-Mer, et de l'aide de ses services, notamment en la personne de M. le Gouverneur Cédile, Directeur des Territoires d'Outre-Mer et de M. Douzamy, Sous-Directeur, chargé des problèmes économiques.

Elle a trouvé sur place la coopération active de M. le Gouverneur Grimald en Polynésie française et de M. le Haut-Commissaire Péchoux en Nouvelle-Calédonie, ainsi que des autorités politiques et administratives locales : ministres ou membres du Conseil du Gouvernement, membres de l'Assemblée Territoriale, autorités municipales. Par ailleurs, la délégation a également pu s'informer très librement auprès de personnalités plus particulièrement préoccupées des problèmes économiques : Présidents des Chambres d'agriculture ou de commerce et dirigeants d'entreprises privées. Enfin, la délégation a trouvé sur place un accueil très cordial et très obligeant de la part des parlementaires présents dans les territoires lors de son passage : M. le Sénateur Coppentrath et M. le Député Téariki en Polynésie française, M. le Sénateur Lafleur en Nouvelle-Calédonie.

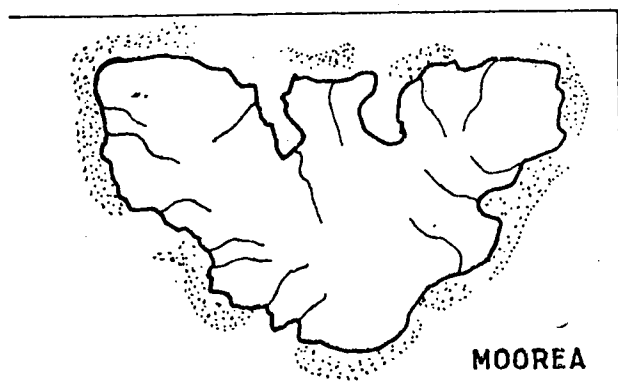
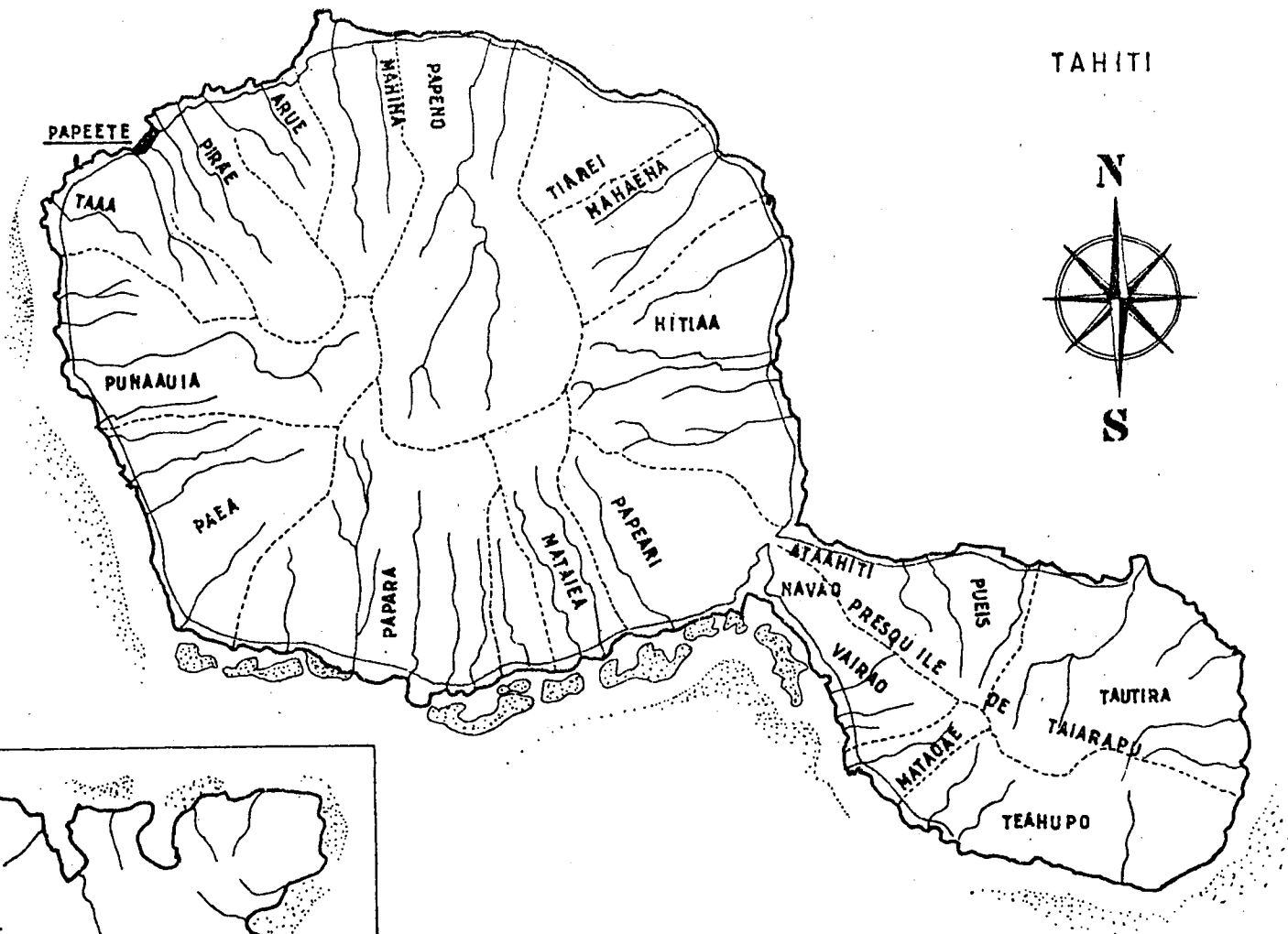
Aussi la délégation se fait-elle un devoir d'exprimer sa reconnaissance à tous ceux qui ont participé à l'organisation et à la réalisation de cette mission et en conséquence facilité son information.

Ce rapport a pour but de faire le point de la situation économique actuelle dans les deux territoires visités, d'exposer les difficultés qui s'y présentent et d'informer le Parlement de la politique générale que, selon l'avis de la délégation, la France doit mener dans ces territoires.





POLYNESIE FRANCAISE : 130 ILES 4000 KM<sup>2</sup> DE TERRES REPARTIES SUR 4000000 KM<sup>2</sup> D' OCEAN



MOOREA

PREMIERE PARTIE

**POLYNÉSIE FRANÇAISE**

**Organisation du séjour.**

*Jeudi 8 mars 1962 :*

7 h 20 Arrivée à Tahiti.

15 h 00 Visite de la ville, sous la conduite de M. Frantz Vanizette, Président de l'Assemblée Territoriale et en compagnie de :

M. Hervé, Président de la Chambre de Commerce et du Conseil d'Administration du Port de Papeete ;

M. Martin-Delahaye, Directeur du Port ;

M. Bastien, Directeur du Crédit de l'Océanie ;

M. Curtil, Représentant de la S. E. T. I. L ;

du Médecin-Colonel Lhoiry ;

de M. Lequerre, Chef du Service des Domaines ;

de MM. Gironde et Paureau, Chefs des services des bases aériennes et de l'Aviation civile.

18 h 00 Entretien avec M. le Gouverneur Grimald.

*Vendredi 9 mars :*

9 h 00 Salle du Conseil de Gouvernement : Conférence économique et financière avec M. le Gouverneur Grimald, M. le Secrétaire Général Huber, les Conseillers de Gouvernement MM. John Téariki, Député du Territoire, Gérard Coppenrath, Sénateur, Frantz Vanizette, Président de l'Assemblée territoriale, Robert Hervé, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Vivirau Raihauti, Président de la Chambre d'Agriculture et d'Elevage et les fonctionnaires compétents.

14 h 00 Tour de Tahiti. — Visite effectuée sous la conduite de M. Mouzon, Administrateur des îles du Vent, accompagné de MM. de Noailat, Directeur de l'Office du Tourisme, et Gilloteaux, Représentant de la S. I. T. O.

*Samedi 10 mars :*

1 h 40 Départ pour Nouméa.

*Mercredi 21 mars :*

1 h 10 Arrivée de Nouméa.

15 h 00 Conférence (Salle du Conseil de Gouvernement) : FIDES, équipement du Territoire, communications maritimes, aériennes et postales, tourisme.

*Jeudi 22 mars : Journée à Raïatéa et Bora-Bora :*

7 h 20 Départ de Faaa (Tahiti).

8 h 20 Arrivée à Raïatéa. Visite de l'aérodrome en construction.

10 h 40 Départ de Raïatéa.

10 h 55 Arrivée à Bora-Bora.

15 h 00 Départ de Bora-Bora.

16 h 30 Arrivée à Faaa.

*Vendredi 23 mars :*

Salle du Conseil de Gouvernement : séance de travail (FIDES, investissements, communications maritimes, aériennes et postales, tourisme). Cette séance fait suite à celle du 21 mars.

L'après-midi du 23 mars a été réservé aux entretiens, audiences et rencontres que les membres de la mission ont accordés ou se sont ménagés.

*Samedi 24 mars : Journée à Mooréa :*

8 h 00 Départ de Faré-Utė.

9 h 00 Arrivée à Afareaitu. Accueil par M. John Téariki, Député de la Polynésie française. Tour de l'île sous la conduite de M. Téariki.

17 h 00 Embarquement à Vaiaré.

18 h 15 Débarquement à Faré-Utė.

22 h 00 Départ de Tahiti.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### APERÇU SUR LA POLYNÉSIE FRANÇAISE

#### I. — Les données géographiques.

##### 1° LA DISPERSION DES ILES

La Polynésie française qui portait le nom d'Etablissements français d'Océanie jusqu'à la loi du 26 juillet 1957, occupe la portion orientale de l'océan Pacifique.

Elle comprend 130 îles ou îlots, groupés en quatre archipels distincts, qui sont : l'archipel de la Société (îles du Vent et îles Sous-le-Vent), l'archipel des Tuamotou (Gambier), l'archipel des Marquises, les îles Australes ou Tubai, ainsi que l'île Clipperton. Les quatre archipels se trouvent dispersés sur une surface de 3.000 kilomètres de long sur 2.500 kilomètres de large, à mi-chemin entre l'Amérique et l'Australie.

Sur cette surface immense de 2 millions de kilomètres carrés, les 130 îles émergées n'occupent que 4.000 kilomètres carrés : Tahiti, la plus grande, n'a guère plus de 1.000 kilomètres carrés. Une carte superposant la Polynésie française avec l'Europe ferait toucher du doigt cette extraordinaire dispersion : en faisant, en effet, coïncider Papeete avec Paris, on constaterait que les îles Sous-le-Vent viennent se placer sur le bassin de Londres, tandis que Rapa occuperait le Nord de la Sardaigne, que les Gambier entoureraient Belgrade, que les Marquises entoureraient Oslo et que l'archipel des Tuamotou recouvrirait l'Europe centrale et la plus grande partie de l'Allemagne occidentale.

Les îles polynésiennes sont d'*origine océanique*. Elles ont surgi de la mer soit sous l'influence exclusive de phénomènes volcaniques, soit sous l'action des madrépores. Les archipels d'origine volcanique sont ceux de la Société, les Marquises, les Gambier et les îles Australes, qui sont constitués de laves basaltiques entourées d'une frange ou d'une barrière de récifs coralliens. Les Tuamotou et Clipperton sont des atolls exclusivement madréporiques.

Les premiers présentent un relief montagneux, les seconds sont absolument plats et émergent à peine au-dessus de la haute mer.

Les îles montagneuses sont généralement protégées par un récif qui les entoure presque complètement, créant ainsi un plan d'eau calme appelé « lagon », qui ne communique avec la mer que par des passes étroites.

Les îles basses ou atolls (Tuamotou) sont formées seulement d'une couronne corallienne à l'intérieur de laquelle s'étale le lagon, sans île centrale.

## 2° LE CLIMAT

Situées dans la zone tropicale et en plein océan, les îles polynésiennes ont un climat égal, relativement chaud et humide mais toujours modéré par les vents. Là réside un des plus grands charmes des îles : un été de douze mois.

Le climat de Tahiti est de beaucoup le mieux connu grâce aux observations suivies effectuées depuis 1932 par le Centre météorologique. La température moyenne annuelle est 26° 5 ; celle du mois le plus chaud (mars) 27° 6 ; celle du mois le plus froid (juillet) 25° 2. La variation diurne est en moyenne de 9°. Les minima annuels moyens sont de 22°, les maxima de 31°. Les extrêmes enregistrées ont été 16° 7 et 34° 9.

Le vent dominant est l'alizé (maraamu). A l'alizé s'ajoutent la brise de mer diurne, de direction Nord ou Nord-Ouest, et la brise de terre nocturne (hupé), qui descend des montagnes et vient rafraîchir l'atmosphère. Ces vents contribuent beaucoup à l'agrément du climat.

Les cyclones sont rares. Ils ont lieu surtout de décembre à mars et peuvent atteindre 85 kilomètres-heure.

L'humidité atmosphérique moyenne à Papeete est de 74,5 %, les minima moyens étant de 59,2 et les maxima moyens de 89,8. En altitude, l'humidité augmente fortement.

Les pluies ont surtout lieu l'après-midi et la nuit, sous forme d'averses courtes et violentes ou de longs abats d'eau. La condensation des nuages se fait autour des montagnes qui sont beaucoup plus arrosées que la plaine côtière et donnent naissance à de nombreuses rivières.

Les côtes Est et Sud, exposées à l'alizé, sont plus arrosées que les côtes Ouest et Nord, protégées par la montagne. La moyenne annuelle des pluies est de 3.148 mm à Afaahiti (côte Est) et seulement de 1.914 mm à Papeete (côte Nord-Ouest). Elle dépasse 4 mètres sur tous les versants orientaux et méridionaux des montagnes au-dessus de 800 mètres.

Il existe une saison des pluies de novembre à avril, qui rassemble 72 % des pluies, et une saison sèche de mai à octobre ; mais celle-ci représente encore 28 % du total des pluies.

On peut définir le climat de la Polynésie française comme un climat tropical maritime, à mi-chemin entre le climat équatorial constamment chaud et humide de certaines îles du Pacifique, telles que les Marshall, et le climat hawaïen, relativement plus sec et plus frais.

### 3° LA FLORE ET LA FAUNE

Tahiti et nombre d'îles du Pacifique sont couvertes d'une *végétation luxuriante* où se mêlent fougères arborescentes, bougainvillées et flamboyants, frangipaniers et tiarés, bananiers, orangers, manguiers et citronniers. Le milieu naturel est particulièrement favorable au cocotier, caractéristique des paysages côtiers de toute la Polynésie et base de la vie et de l'économie.

Tahiti est le domaine des fleurs parmi lesquelles le tiaré blanc et parfumé est la fleur par excellence.

La faune terrestre originelle de la Polynésie orientale, éloignée de tout continent, était sans doute très pauvre ; quelques oiseaux et des insectes. Les Polynésiens ont amené avec eux le cochon noir, le chien et le poulet. Les Européens ont introduit, entre autres, le cheval et la chèvre.

Les principaux oiseaux sont le merle des Moluques, l'hirondelle, la tourterelle, le bécasseau, l'épervier, le courlis migrateur venant d'Alaska. Parmi les oiseaux de mer, on trouve les diverses espèces d'hirondelles de mer, le pétrel et le canard de Tahiti.

La faune terrestre comprend, en outre, un lézard et un gecko (margouillat), divers coléoptères, la guêpe, l'abeille, la mouche maçon, la fourmi, quelques papillons, les mouches et les moustiques (le culex et l'aedes qui transmet la filariose), les blattes, les libellules. Toutefois, on n'y trouve pas le moustique anophèle, porteur du paludisme.

La faune marine est beaucoup plus riche : bonites (anhopu), opéru (decapterus), thon (aahi), aturé (selar), mahimahi (coryphena), paéré (tayard), carangue.

Dans le lagon et sur le récif, on trouve de nombreuses espèces de poissons dont la murène, les rascasses, les balistes, les diodons et des tortues de mer. Dans les eaux douces vivent des « nathos » (genre de truites) et des anguilles, ainsi que des chevrettes (crevettes d'eau douce).

Les crustacés sont très abondants, surtout dans le lagon et sur le récif : langoustes, crabes et le varo, un crustacé de 20 à 30 centimètres de long, blanchâtre et dont la chair est légèrement sucrée. Le crabe des cocotiers se nourrit de noix de coco et les habitants de Tuamotou le mangent.

Dans le lagon, on trouve aussi des oursins, des holoturies, de nombreux mollusques parmi lesquels le bénitier ou tridacne, l'huître comestible et l'huître perlière ou nacre.

#### 4° LES ÎLES VISITÉES

Durant son bref séjour en Polynésie, la délégation a séjourné à Tahiti et s'est rendue à Mooréa, Raiâtéa et Bora-Bora. Toutes ces îles font partie de l'archipel de la Société, les deux premières du groupe des îles du Vent et les deux autres des îles Sous-le-Vent.

##### *Tahiti.*

Tahiti (1.000 kilomètres carrés) est constitué en fait de deux îles (deux volcans éteints), reliés par l'isthme de Taravao, large de 2,500 km.

La grande Tahiti (Tahiti-Nui) a la forme d'un cercle de 30 km de diamètre environ. Elle est dominée par de très hauts sommets, souvent très déchiquetés. Le point culminant est le mont Orohena, 2.237 mètres, puis l'Aorai 2.069 mètres. Ces grands massifs encadrent et dominant le pic central de Maiao (1.239 mètres), appelé « le diadème » à cause de sa forme.

Les plaines côtières sont assez larges au Nord (districts de Papénoo, de Mahima, d'Arué, de Pirae où se trouve Papeete et de Faaa), à l'Ouest (districts de Punauia et de Paéa) et au Sud (districts de Papara avec la plaine d'Atimaono, de Mataiáa et de Papéari).



La presqu'île est moins élevée (pic Raniu, 1.324 mètres) avec des pitons très découpés et elle est habitable sur tout son pourtour sauf l'extrémité est, le Pari, abrupte et impraticable.

La plaine n'est en général que l'étroite bande de terre alluvionnaire, large de quelques centaines de mètres à un ou deux kilomètres, qui s'étend du rivage de la mer jusqu'au pied des premières collines. C'est sur cette plaine que sont groupés les habitants et que l'on trouve les plantations de cocotiers. La côte sud où la plaine est la plus large est le domaine des plantations, la côte ouest (districts de Paéa, Punauia et Faaa) plus sèche avec des plaines assez vastes et de belles plages de sable blanc est un lieu de repos très agréable.

Dans la presqu'île, la côte nord est le domaine de la vanille. La côte est ne compte que de petits et rares villages.

#### *Mooréa.*

Mooréa (132 kilomètres carrés) est la voisine de Tahiti. C'est un volcan très entamé par l'érosion. Humide et chaude, moins montagneuse que Tahiti (point culminant, mont Tohivéa à 1.212 mètres), riche de vingt-cinq rivières, Mooréa est le pays de la vanille.

#### *Raïatée.*

Raïatée, la plus importante des îles Sous-le-Vent, mesure 238 kilomètres carrés, la chaîne montagneuse culmine à 1.033 mètres. Le port principal de l'île, Uturoa, est le chef-lieu des îles Sous-le-Vent. L'île est riche en cocotiers sur toute la bande côtière.

#### *Bora-Bora.*

La merveille des îles Sous-le-Vent est Bora-Bora, 38 kilomètres carrés. On l'appelle aussi Faa-Nui, c'est-à-dire « la grande vallée », dominée par le pic du Pahia, énorme donjon de 800 mètres de haut. Sa rade est la plus vaste et la plus sûre de tout l'archipel. Le récif est en grande partie émergé dans sa partie Nord, Motu-Muté, où on a pu créer un aéroport. Les habitants de Bora-Bora, pêcheurs plus qu'agriculteurs, sont réputés pour leur insouciance aimable et ont aussi les danseurs les plus célèbres de la Polynésie française.

## II. — La situation démographique.

Le dernier recensement de la population de la Polynésie française faisait ressortir, au 12 décembre 1956, un total de 73.201 habitants, parmi lesquels : 2.298 Français d'origine non océanienne ; 193 Européens étrangers ; 123 Américains ; 6.767 Asiatiques ; 63.666 Français d'origine océanienne.

La répartition par archipel est la suivante :

Iles de la Société :

Iles du Vent.....	40.022
Makatéa .....	2.300
Iles Sous-le-Vent .....	14.956
	<hr/>
	57.278

Marquises : 3.936 dont 2.106 pour le groupe Nord et 1.830 pour le groupe Sud.

Australes .....	4.029
Tuamotou .....	7.615
Gambier .....	622

L'île de Tahiti contient à elle seule plus de la moitié de la population totale. Papeete, siège du Gouvernement et capitale de la Polynésie française, compte 17.247 habitants, environ la moitié des habitants de l'île. La seule autre agglomération importante est Uturoa (1.983 habitants) dans l'île de Raïatéa (îles Sous-le-Vent).

La population est concentrée sur la côte dans les îles volcaniques à lagon. Aux Marquises, elle occupe les vallées près de la côte. L'intérieur est partout désert. C'est pourquoi la densité moyenne de 13,9 habitants au kilomètre carré pour l'ensemble du territoire ne signifie pas grand chose.

On notera que la proportion des non-autochtones est proche de 20 %. D'autre part, le nombre des métis est environ du tiers de la population autochtone.

La population d'origine océanienne a plus que doublé en vingt-cinq ans.

1931 .....	29.756
1936 .....	31.936
1941 .....	43.358
1946 .....	55.734
1956 .....	63.666

On estime qu'en 1962 elle atteindra 85.000 habitants.

Si le rythme actuel d'accroissement se maintient, le territoire compterait vers 1980 près de 160.000 âmes.

En 1956, la répartition des autochtones par sexe et groupe d'âge s'établissait ainsi :

16.000 enfants et 14.000 adultes du sexe masculin, soit 30.800.

15.500 enfants et 14.200 adultes du sexe féminin, soit 29.700.

Dans l'ensemble, 52 % de la population a moins de vingt ans.

### III. — L'organisation politique et administrative.

#### 1° L'ORGANISATION POLITIQUE

La Polynésie française (anciennement Etablissements français de l'Océanie) est l'un des derniers territoires de l'ex-Union française à s'être vu appliquer la loi-cadre du 23 juin 1956, puisque c'est le 10 décembre 1957 qu'y est entré en vigueur le décret n° 57-812 du 22 juillet 1957 portant institution d'un Conseil de Gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée territoriale. Le pouvoir délibérant de cette Assemblée était accru puisqu'en un certain nombre de matières elle pouvait prendre des délibérations immédiatement exécutoires en les assortissant de sanctions correctionnelles ; de plus, elle devait élire des ministres composant, avec le Gouverneur, chef du territoire, le Conseil de Gouvernement nanti des attributions exécutives pour les services dits territoriaux.

Ce système, où le Conseil de Gouvernement, non compris le chef de territoire, se composait de six ministres, fonctionna effectivement pendant près d'un an.

Mais à l'usage, et principalement du fait de certaines particularités locales (faiblesse de la population, extrême dispersion des îles), il apparut rapidement que cet appareil politique était disproportionné aux réalités et aux possibilités locales. En particulier, le choix des ministres posait d'insolubles problèmes de compétence : le fonctionnement normal des services s'en trouvait compromis, voire, dans certains cas, paralysé.

Survint alors le référendum du 28 septembre 1958 : Pouvanaa, vice-président du Conseil de Gouvernement, choisit de voter et de faire voter « non », alors que 65 % des voix allèrent au « oui ». Mis en échec sur une question aussi grave que celle de la présence française dans le territoire, Pouvanaa essaya de faire incendier certains immeubles de Papeete (10 et 11 octobre). Les mesures prises permirent d'étouffer dans l'œuf ce projet, et Pouvanaa fut arrêté et condamné. Il est encore actuellement détenu en métropole.

La question du rattachement à la France ainsi réglée, restait à préciser quel serait, en vertu du titre XI de la Constitution, le statut de la Polynésie parmi les « collectivités territoriales de la République ». Cette question fit l'objet d'une délibération (14 novembre 1958) de l'Assemblée territoriale qui opta purement et simplement pour le statut de « Territoire d'Outre-Mer », qui est donc le statut actuel de la Polynésie française. Mais, tenant compte de l'expérience acquise et des difficultés relatées ci-dessus, auxquelles se heurtait le fonctionnement du Conseil de Gouvernement institué par le décret du 22 juillet 1957, l'Assemblée territoriale, au cours de la même séance du 14 novembre 1958, proposait aux autorités métropolitaines certaines modifications statutaires destinées à adapter les principes de la loi-cadre à un petit territoire, à assurer une plus complète séparation des pouvoirs, et à dépolitiser l'exécutif.

Ce vœu s'est trouvé concrétisé par l'ordonnance n° 58-1337 du 23 décembre 1958, laquelle, tout en conservant à l'Assemblée territoriale les pouvoirs qu'elle tenait du décret de 1957, réorganisait profondément l'exécutif :

— en rendant au Gouverneur la direction des services publics territoriaux aussi bien que celle des services d'Etat ;

— en lui conservant la présidence du Conseil de Gouvernement ;

— en faisant entrer au Conseil de Gouvernement, le Secrétaire général qui supplée, le cas échéant, le Chef du territoire ;

— en ne donnant au Conseil de Gouvernement que des attributions collégiales, les textes réglementaires portant la signature du Gouverneur (Président du Conseil de Gouvernement) seul.

En résumé, la Polynésie française est, sur le plan politique, organisée comme suit :

— un pouvoir délibérant confié à une Assemblée territoriale composée de trente membres (Conseillers territoriaux) élus pour cinq ans, dans cinq circonscriptions (îles du Vent, îles Sous-le-Vent, Tuamotou-Gambier, Marquises, Australes) au scrutin de liste avec représentation proportionnelle sans panachage et sans liste incomplète (règle de la plus forte moyenne).

— un pouvoir exécutif : le Conseil de Gouvernement, composé, outre le Gouverneur et le Secrétaire général, de cinq Conseillers « élus par l'Assemblée territoriale parmi ses membres ou hors de son sein, au scrutin de liste à trois tours ». A noter que la qualité de Conseiller de Gouvernement est incompatible avec la qualité de membre de l'Assemblée territoriale. Pratiquement, le Conseil délibère sur « toutes les matières de compétence territoriale », qu'il soumet ensuite aux délibérations de l'Assemblée, et « sont pris en Conseil de Gouvernement tous actes réglementaires du Gouvernement relatifs aux matières de compétence territoriale ».

Pour être complets, signalons qu'en l'état actuel des choses (octobre 1961), les partis politiques sont ainsi représentés :

— à l'Assemblée territoriale :

— R. D. P. T. « Comité Pouvanaa » (Rassemblement des populations tahitiennes) .....	10
— R. D. P. T. « Te Aratai » (scission du précédent).....	6
— U. T. D. (Union tahitienne démocratique).....	11
— Indépendants .....	3

—  
30  
==

— au Conseil de Gouvernement :

— R. D. P. T. « Te Aratai ».....	1
— U. T. D. ....	3
— Indépendant .....	1

L'Assemblée territoriale doit être renouvelée en novembre 1962.

## 2° L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

La Polynésie française est divisée en circonscriptions confiées à des administrateurs de la France d'Outre-Mer, en postes administratifs tenus par des gendarmes et en districts gérés par des chefs de district autochtones, assistés de conseils de district élus.

Il y a cinq circonscriptions :

— Circonscription de Tahiti et dépendances, chef-lieu Papeete. Cette circonscription comprend, d'une part, l'île de Tahiti proprement dite, subdivisée en dix-sept districts, d'autre part, l'île de Mooréa, l'île de Makatéa étant rattachée administrativement à cette circonscription bien que faisant partie géographiquement des Tuamotou.

— Circonscription des îles Sous-le-Vent, chef-lieu Uturoa, comprenant les trois îles de Raïatéa, Huahiné et Bora-Bora, chacune étant divisée en un certain nombre de districts.

— Circonscription de Tuamotu-Gambier, dont l'administrateur réside à Papeete.

— Circonscription des Marquises, chef-lieu Taiohae dans l'île de Nuku-Hiva, divisée en subdivision des Marquises du Nord (Nuku-Hiva, Ua-Uka, Ua-Pu et Hanae), et subdivision des Marquises du Sud (Hiva-Oa, Motané, Tahuata, Faku-Hiva).

— Circonscription des Australes, chef-lieu Moëraï, dans l'île de Rurutu.

Il y a huit postes administratifs et quatre-vingt-seize districts.

Il existe deux municipalités de plein exercice : à Papeete depuis 1890 et à Uturoa depuis 1945.

Il existe enfin une Chambre de Commerce et une Chambre d'Agriculture.

## IV. — L'activité économique.

### 1° LA PRODUCTION

La production de la Polynésie repose sur trois produits principaux, le phosphate, le coprah, la vanille et sur quelques produits secondaires, le café et la nacre.

*Le coprah* est cultivé dans toutes les îles, et il constitue la ressource essentielle de l'archipel des Tuamotou. La production actuelle est d'environ 30.000 tonnes, dont 9.000 sont consommées localement. Mais l'avenir est préoccupant : en effet, la cocoteraie est vieille (78 % des arbres ont plus de trente-cinq ans d'âge) et attaquée par des insectes prédateurs, et les pratiques culturales maladroites ou néfastes de la population (brûlis des déchets) ajoutent encore à leurs ravages. La dératisation a eu des résultats très intéressants dans les Iles Hautes où les arbres ont été bagués. Mais l'emploi du poison dans les Iles Basses a donné des résultats moins spectaculaires. L'effet de cette action n'a fait que masquer l'évolution défavorable due à la sénescence.

*La vanille* est surtout cultivée dans l'archipel de la Société. La production est relativement stable depuis quelques années (en moyenne 150 tonnes par an). La baisse des cours subie en 1961 risque d'avoir des conséquences graves sur le développement de la production.

*Le café* fait l'objet d'une culture régulière (bien que souvent défectueuse) surtout dans les îles Sous-le-Vent et aux Australes. On estime à 350 tonnes environ la production, dont 200 sont consommées sur place. Il s'agit d'un café de type Arabica dont le cours et les possibilités de placement ne posent pour le moment aucun problème.

L'exploitation des *phosphates* se situe dans l'île de Makatéa (250 kilomètres au Nord-Est de Papeete). Le produit contient 85 à 88 % de phosphate tricalcique et 37 à 38 % d'acide phosphorique. La production s'est longtemps maintenue aux environs de 250.000 tonnes. Elle dépasse maintenant largement 300.000 tonnes (310.000 en 1959, 376.000 en 1960). Ce gisement exploité depuis cinquante ans sera vraisemblablement épuisé dans une dizaine d'années. La Compagnie française des phosphates de l'Océanie équipe actuellement le gisement de minerai de manganèse de Forari, aux Nouvelles-Hébrides.

*La pêche* bien que largement pratiquée partout n'est cependant qu'au stade artisanal et elle est entièrement tournée vers le marché local. La récolte de *la nacre*, par contre, donne lieu à une activité en vue de l'exportation. La plongée est traditionnelle dans ces îles, mais pratiquée sur une grande échelle et sans souci de méthodes rationnelles ; elle a peu à peu diminué en raison du dépeuplement des lagons nacriers et des mesures conservatoires ont dû être prises. En même temps, des difficultés sont apparues dans le placement

de la nacre à laquelle on substitue de plus en plus des matières synthétiques. Signalons que l'Assemblée territoriale a adopté en avril 1962 une délibération favorisant l'élevage des nacres dans les lagons des Tuamotou ; cet élevage devrait se substituer partiellement à la cueillette jusqu'alors uniquement pratiquée.

L'élevage est pratiqué dans la plupart des îles hautes mais surtout dans les îles du Vent en raison de la proximité de l'important marché de Papeete ; dans l'archipel de la Société on compte environ 10.000 bovins et 5.000 porcins. L'état général du troupeau est assez médiocre et les abattages ne suffisent pas à la consommation locale.

Reste comme dernière ressource *le tourisme*. Il a toujours été pratiqué, mais sur une échelle réduite en raison de l'éloignement et des difficultés d'accès de la Polynésie. L'ouverture de l'aérodrome de Faaa accessible aux quadri-réacteurs change complètement les données du problème. D'ores et déjà, le mouvement touristique est en voie d'accroissement : les opérations de change effectuées dans le territoire sont passées de 12,7 millions C. F. P. en 1959 à 252 millions C. F. P. en 1960 et 462 millions C. F. P. en 1961.

## 2° LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

Comme l'indique le tableau ci-dessous des échanges extérieurs au cours des dix dernières années, les importations ont été relativement stables jusqu'en 1959. L'année 1960 dénote par contre un relèvement sensible.

ANNEES	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	En tonnes.	En milliers de francs C. F. P.	En tonnes.	En milliers de francs C. F. P.
1951 .....	45.291	709.900	255.152	643.000
1952 .....	53.976	812.701	239.400	500.952
1953 .....	46.539	673.000	663.400	513.000
1954 .....	44.128	711.670	252.552	663.293
1955 .....	46.715	701.000	250.703	618.000
1956 .....	42.873	676.000	287.593	659.000
1957 .....	50.636	835.000	529.610	728.000
1958 .....	50.351	1.006.000	350.935	796.000
1959 .....	53.251	1.188.000	338.389	1.102.360
1960 (6 mois)....	53.212	1.152.700	286.659	1.103.000



Les principaux produits importés sont, en 1959, les produits pétroliers (12.982 tonnes), le ciment (6.929 tonnes), la farine (6.134 tonnes), le sucre (2.698 tonnes), le riz (2.051 tonnes). Les produits de consommation tiennent une place importante surtout en valeur.

Les principaux fournisseurs sont la zone franc (50 %), la zone sterling (16,8 %), la zone dollar (24,5 %), la communauté économique européenne (4,9 %).

Les tableaux suivants retracent l'évolution de l'exportation des principaux produits.

QUANTITES	1951	1956	1957	1958	1959	1960 (9 mois).
Phosphates .....	227.858	285.629	305.221	309.254	310.577	269.218
Coprah .....	25.750	20.000	21.479	17.384	19.840	15.800
Vanille .....	196	163	177	174	177	123
Nacre .....	763	540	986	620	780	570

VALEURS	1951	1956	1957	1958	1959	1960 (9 mois.)
Phosphates .....	152.727	220.000	257.090	292.700	370.000	319.000
Coprah .....	404.181	202.180	226.545	229.300	368.000	267.000
Vanille .....	39.454	97.636	128.545	163.900	225.000	144.000
Nacre .....	34.727	72.000	60.545	49.200	69.000	67.000

Ainsi les phosphates, qui représentaient 23,7 % de la valeur des exportations en 1951, en représentent 33,6 % en 1959. Par contre, le coprah passe de 62,8 % en 1951 à 33,4 % en 1959, la vanille de 6,1 % en 1951 à 20,4 % en 1959.

L'évolution en quantité est très caractéristique. Alors que la vanille et la nacre sont stationnaires et que les phosphates croissent d'au moins 40 %, le chiffre du coprah est en baisse régulière.

Pour compléter ce chapitre, signalons que les principaux clients sont :

En tonnage :

Le Japon ;

La Nouvelle-Zélande ;

L'Union indienne ;

La France.

En valeur :

La zone franc reçoit 50 % ;

Le Japon 20 % ;

La Nouvelle-Zélande 10 %.

La balance commerciale est régulièrement en déficit. Cependant, pour 1959 et 1960, ce déficit est relativement faible ; il est couvert par les « exportations invisibles » du tourisme. Malheureusement cette situation, qui était due à des cours particulièrement élevés des coprahs et de la vanille, s'est renversée.

Par zone monétaire, le déficit est surtout sensible sur la zone dollar, alors qu'il y a un équilibre relatif sur la zone sterling et la Communauté économique européenne.

### 3° L'ÉQUIPEMENT

#### *Routes.*

L'essentiel du réseau appartient naturellement à l'île de Tahiti avec 178 km, dont 132 km sont bitumés. La route principale est la route de ceinture (117 km), qui entoure l'île et conduit aux sites les plus renommés. Des routes secondaires ont été créées dans les autres îles puisque le réseau routier total est d'environ 500 km : mentionnons surtout Mooréa (60 km) et Raiatéea (40 km).

#### *Ports.*

Seul le port de Papeete mérite d'être considéré comme tel. Il comprend une rade (30 ha) à laquelle on accède par une passe de 80 mètres de large sur 12 mètres de profondeur, un quai en eau

profonde de 233 mètres, un appontement pour pétroliers de 105 mètres et deux appontements privés (Compagnie française des phosphates d'Océanie et Marine nationale). L'outillage comprend une cale de halage longitudinale de 800 tonnes, une station de désinsectisation, deux vedettes et divers engins de levage. Les hangars, silos et magasins ont une superficie de 8.700 mètres carrés. Le trafic de ce port est en progression constante.

En dehors de Papeete, les principales îles du territoire possèdent de petits wharfs permettant l'accostage de goélettes.

#### *Aérodromes.*

La mise en service de l'aérodrome de Faaa (longueur de piste : 3.350 mètres) permet d'assurer maintenant à Tahiti la liaison par avions terrestres (avions à moteurs et quadri-réacteurs) alors que, jusqu'en octobre 1960, les longs-courriers s'arrêtaient à l'aérodrome de Bora-Bora (longueur : 1.800 mètres), la liaison Bora-Bora—Papeete étant faite par hydravions.

#### *Transmissions.*

Un réseau assez complet assure des liaisons radio-électriques entre Papeete (station principale) et les différentes îles du territoire (quinze stations primaires, vingt-quatre stations secondaires).

Le service téléphonique est limité aux réseaux de Papeete (quinze centraux) et de Mooréa (deux centraux).

#### *Electricité.*

La ville de Papeete est dotée d'une centrale thermique moderne d'une puissance installée de 2.500 kVa, en voie d'extension.

#### *Industries diverses.*

La seule vraiment importante est installée dans l'île de Makatéa en vue de l'extraction des phosphates (376.000 tonnes en 1960). Ailleurs, et d'abord à Papeete, on ne rencontre guère qu'une petite industrie travaillant pour le marché local (huilerie, savonneries, brasserie, ateliers de réparation).

### *Équipement social.*

Il y a actuellement un hôpital de 250 lits à Papeete, trois centres médicaux à Taravao (54 lits), Uturoa (60 lits) et Taiohae (30 lits), une léproserie, et dix-neuf dispensaires. Un nouvel hôpital général de 358 lits va être construit à Papeete grâce au concours du Fonds européen de développement : l'hôpital actuel sera partiellement conservé et consacré à la lutte antituberculeuse.

L'équipement scolaire paraît important : au premier degré 433 classes (312 publiques et 121 privées) reçoivent 16.000 élèves ; au second degré, 1.368 élèves fréquentent 7 établissements (13 classes publiques et 24 privées) ; l'enseignement technique enfin est dispensé par 14 classes (11 publiques et 3 privées) à 200 élèves.

La scolarisation (selon les normes de l'U. N. E. S. C. O. est de 100 %. Dans la pratique ce taux n'est pas atteint surtout dans les archipels éloignés (le recensement de 1956 chiffre à 17.738 le nombre des enfants dont l'âge est compris entre 5 et 14 ans).

## **V. — La structure financière.**

### **1° LE BUDGET**

Les budgets successifs de la Polynésie (fonctionnement et équipement) se sont élevés à :

- 366 millions C. F. P. en 1955 ;
- 365,4 millions C. F. P. en 1956 ;
- 410,3 millions C. F. P. en 1957 ;
- 425,6 millions C. F. P. en 1958 ;
- 525,9 millions C. F. P. en 1959 ;
- 603,5 millions C. F. P. en 1960.

Le territoire n'a reçu jusqu'en 1960 aucune subvention de la Métropole.

Voici l'évolution des recettes au cours des trois dernières années (budget de fonctionnement) :

	1958	%	1959	%	1960	%
Impôts directs .....	36	9,3	33,6	7,4	40,55	7,64
Droits à l'importation.....	134,5	34,7	173	38,4	164	30,90
Taxe consommation et transaction.	55,6	14,3	61	13,5	78,5	14,8
Droit à l'exportation.....	110,2	28,4	106,5	23,6	164	30,90
Taxes diverses à l'importation et à l'exportation.....	4,3	1,1	4,6	1	13,16	2,48
Enregistrement et timbre.....	8,5	2,2	8,7	1,9	14,50	2,73
Revenu du domaine.....	1,9	0,5	1,9	0,4	3,60	0,68
Recettes des exportations et des services .....	13,5	3,5	12,6	2,8	11,8	2,22
Recettes diverses .....	7,1	1,8	15	3,3	20,98	3,95
Contributions et subventions.....	16,4	4,2	17,6	3,9	19,60	3,7
Prélèvement à la caisse de réserve.	»	»	16,9	3,8	»	»
	388	100	451,1	100	530,69	100

La fiscalité du territoire est essentiellement indirecte (plus de 75 % des ressources), ce qui a évidemment pour conséquence une certaine fragilité des finances locales qui tirent une partie importante de leurs recettes de l'exportation de quatre produits.

Il n'y a pas à Tahiti d'impôt général sur le revenu. Tout récemment on a institué une taxe sur les bénéfices des sociétés et une autre sur le revenu des capitaux mobiliers. En revanche, il existe une taxe d'entraide sociale. En matière de patentes, le territoire est divisé en trois zones : la commune de Tahiti ; les districts de Tahiti, les îles de Mooréa, Makatéa et la commune d'Uturao ; enfin, le reste du territoire.

Les dépenses de fonctionnement se comparent comme suit au cours des trois dernières années :

	1958	%	1959	%	1960	%
Dette publique .....	15,5	2,7	12,7	2,8	12,2	2,3
Personnel .....	224,6	57,9	261,5	58	316,3	59,6
Matériel .....	68,9	17,8	73,2	16,2	83,6	15,8
Entretien .....	10	2,6	20,7	4,6	20,8	3,9
Contributions .....	74	19	83	18,4	97,8	18,4
	388	100	451,1	100	530,7	100

Bien qu'en augmentation régulière chaque année, le budget de fonctionnement maintient les pourcentages des divers chefs de dépenses. Les dépenses de personnel sont élevées, près de 60 % du budget, et réduisent les parts des dépenses de matériel et d'entretien.

Les dépenses sociales (santé, enseignement) représentaient 113 millions C. F. P. en 1958 (39 %), 157 millions en 1959 (35 %) et 202 en 1960 (38 %).

## 2° LA MONNAIE

L'unité monétaire ayant cours en Polynésie française est le franc C. F. P. (Territoire français du Pacifique), créé par décret du 25 décembre 1945.

Le taux de conversion de ce franc C. F. P. avec le franc métropolitain fut tout d'abord fixé à 2,40, puis il fut réévalué au fur et mesure des dévaluations métropolitaines (4,32 en janvier 1948 ; 5,31 en octobre 1948, 5,48 en avril 1949), sauf en septembre 1949 où le franc C. F. P. suivit la dévaluation générale du franc par rapport au dollar. La parité s'établit aujourd'hui à 5,50 anciens francs métropolitains pour 1 franc C. F. P.

Cette mesure a été prise pour éviter que les effets de la dévaluation du franc métropolitain ne s'étendissent à des territoires placés en fait dans une zone économique dépendant de la livre et du dollar, puisque leurs importations provenaient en grande partie, à ce moment, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des Etats-Unis. La liberté des transferts est complète.

C'est la Banque de l'Indochine qui exerce à titre provisoire le privilège d'émission en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie : elle doit assurer sur ses propres disponibilités la couverture des transferts sur la métropole.

### 3° LES ÉTABLISSEMENTS DE CRÉDIT

Le réseau bancaire de la Polynésie française se limite à deux organismes : la Banque d'Indochine qui cumule ses attributions de banque d'émission et celles de banque d'affaires ; la Caisse de coopération économique qui accorde des crédits sur les fonds qu'elle emprunte au Trésor en vertu de la loi du 30 avril 1946 et dont l'intervention est prolongée et complétée par le Crédit de l'Océanie.

Ce dernier établissement public de crédit social est une société d'Etat créée par un arrêté du 16 août 1957, dont le but est de répondre aux besoins de la clientèle délaissée par les organismes de crédits traditionnels.

Le capital des sociétés de ce type créées dans les Territoires a été constitué par des fonds publics souscrits à égalité par la métropole et le territoire intéressé. Au surplus, ces sociétés disposent d'avances à moyen et long terme qui leur sont consenties par la Caisse de coopération économique, de crédits de réescompte à court et moyen terme accordés par l'Institut d'émission et de dotations, au demeurant assez faibles. La pierre d'achoppement de ce système de crédit est, en matière de prêts à court et à moyen terme en faveur de la petite industrie et de l'artisanat, l'absence de groupements mutualistes et l'impossibilité où se trouvent la plupart des emprunteurs de présenter des garanties suffisantes, ce qui en réduit l'efficacité. La Caisse de crédit agricole a été absorbée par le Crédit de l'Océanie.

### 4° LES SOURCES DE FINANCEMENT PUBLIC

Le Fonds d'investissement pour le développement économique et social (F. I. D. E. S.) continue à fonctionner dans les territoires d'outre-mer, à la différence des Etats de la Communauté qui bénéficient du F. A. C. (Fonds d'aide à la Communauté).

Le F. I. D. E. S., créé par la loi du 30 avril 1946, est un fonds administré par un comité directeur et géré par la Caisse centrale de coopération économique. Il est alimenté par des ressources

inscrites chaque année au budget de la République française. Des dotations sont chaque année allouées aux territoires d'outre-mer sur le F. I. D. E. S., en vue de la réalisation des investissements. Jusqu'en 1959 les Territoires devaient contribuer à ce financement ; depuis 1959, les sommes accordées au F. I. D. E. S. le sont entièrement sous forme de subvention.

Le Territoire a également la possibilité de bénéficier des subventions du Fonds européen de développement pour les pays et territoires d'outre-mer, créé par la Communauté Economique Européenne. Ce fonds a récemment accordé une subvention de 14.850.000 nouveaux francs pour la construction du nouvel hôpital général de Papeete.

## VI. — Les problèmes de l'enseignement.

### 1° DÉVELOPPEMENT DES EFFECTIFS SCOLAIRES

En fonction de l'accroissement rapide de la population et notamment du doublement de la population de Papeete de 1946 à 1961 (passée de 12.500 à 23.500 habitants), le nombre des enfants soumis à l'obligation scolaire (6 à 14 ans) s'est élevé de 9.493 à 18.851.

L'équipement scolaire n'a pas suivi, ou n'a suivi qu'avec retard. Les locaux manquent ou sont vétustes et insuffisants. Les constructions provisoires en matériaux locaux durent peu de temps et coûtent cher d'entretien. Pour la ville de Papeete, qui a doublé de population en 15 ans, il ne s'est pas construit une seule école publique supplémentaire (l'école de Tipaerui a servi à reloger les classes primaires du lycée) et ce sont les Missions qui ont assumé les charges de la ville. La dotation du F. I. D. E. S., section territoriale, pour l'enseignement, est insuffisante. L'enseignement primaire public, presque exclusivement rural, a besoin de 180 à 200 millions de francs C. F. P. d'investissements dans les 5 années à venir.

Au niveau de l'enseignement secondaire, les effectifs (public et privé) sont passés de 231 à 2.137 pendant la période 1946-1961. Un effort marqué a été accompli pour essayer de résoudre les multiples problèmes de l'afflux des élèves et de la formation des cadres nécessaires. Cet effort resterait pourtant très insuffisant si, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962, l'enseignement secondaire public



n'était pas pris en charge par la Métropole. En prenant à son compte les dépenses de construction, de personnel et de matériel, l'Éducation nationale libère des fonds que le Territoire va pouvoir reporter sur l'enseignement primaire.

## 2° LES PRINCIPAUX PROBLÈMES

Les principaux problèmes résultent au premier chef de l'accroissement très rapide des effectifs scolaires, du retard des équipements, de l'insuffisance des crédits, malgré un budget qui dépasse 25 % des dépenses locales.

Mais ils proviennent aussi de la dispersion, de l'insuffisance du personnel en nombre et en qualité, des difficultés de fréquentation, des nécessités d'adaptation.

*Dispersion* : 4.000 kilomètres carrés de terres émergées, sur 4 millions de kilomètres carrés d'océans. Reportés sur une carte d'Europe à même échelle, les archipels s'étirent du Mont-Saint-Michel à la Mer Noire, de la Suède à la Sardaigne ou la Sicile. La formation continue du personnel, le contrôle demandent un personnel nombreux d'assistance pédagogique et d'inspection que l'on commence seulement à mettre en place. Pendant des dizaines d'années, le personnel a été abandonné à lui-même dans les îles.

*Insuffisance du personnel en nombre et qualité* : elle est due à la progression rapide des effectifs, à l'insuffisance de l'enseignement secondaire jusqu'à une date récente. Il faut scolariser des générations nombreuses, avec des instituteurs de générations moins abondantes, recrutés de surcroît à une époque où l'on n'a pas su prévoir l'accroissement. Dans les enseignements primaires public et privé, la proportion du personnel nanti seulement du certificat d'études primaires va de 30 à 40 %.

*Difficultés de fréquentation* : elles sont grandes dans les vastes districts et dans les îles éloignées. L'enfant doit parcourir de grandes distances à pied, parfois traverser une baie en pirogue. Il fréquente l'école seulement quand sa robustesse physique est devenue assez grande, et la quitte avant d'avoir appris le nécessaire.

*Nécessités d'adaptation* : l'enfant polynésien n'entend pas parler la langue française avant d'aller à l'école (les dialectes sont vivaces, fortifiés par l'usage des langues locales pour les cultes). Une

première année est nécessaire à la francophonisation. Une émission radiophonique de langage, un manuel de lecture pour débutants; des modifications de programmes ont été élaborés.

### 3° DÉBOUCHÉS POUR LES JEUNES

Cette importante question a retenu l'attention de la délégation sénatoriale. La fonction publique locale compte 800 emplois qui devraient requérir le baccalauréat. Par contre, la saturation au niveau du B. E. P. C., dans le secteur public et le secteur privé, va être achevée dans 4 ou 5 ans. Or, nombre d'élèves polynésiens ne sont pas capables de dépasser ce niveau général. Aussi envisage-t-on la création ou le développement de sections *techniques* après le B. E. P. C., et surtout la création d'études techniques agricoles à partir de la classe de 4<sup>e</sup>. Il est souhaitable, en effet, que le jeune polynésien acquière des connaissances après l'école primaire en vue de revenir sur la plantation de sa famille et de la faire prospérer.

Les débouchés offerts par la construction de bâtiments destinés aux entreprises hôtelières, ou de bâtiments publics sont tels qu'il faut développer les sections spécialisées de l'enseignement technique industriel et mettre sur pied une formation professionnelle accélérée.

L'artisanat, sous deux formes très différentes. — fabrication de « curios » pour les touristes et nécessité d'ouvriers polyvalents dans les archipels est susceptible d'absorber une partie non négligeable des jeunes.

L'enseignement primaire élémentaire doit s'achever par une année terminale de préparation à la vie, destinée à permettre aux garçons et aux filles de mieux s'intégrer aux activités locales et familiales.

## CHAPITRE II

### LA POLITIQUE ECONOMIQUE A MENER DANS LES DIFFERENTS SECTEURS

Comme l'indiquait M. le Gouverneur Grimald lors de la première séance de travail tenue à Papeete, le 9 mars 1962, dans son allocution introductive, la politique économique à mener en Polynésie française est impérativement commandée, d'une part, par la dispersion des îles et les problèmes de communications que pose cette caractéristique géographique et, d'autre part, par l'accroissement démographique. Avec un taux d'accroissement de 3 % par an, la population de la Polynésie double sensiblement tous les vingt-cinq ans. Elle était de 50.000 habitants en 1940, elle atteindra 100.000 en 1965 et, si la progression continue au même rythme, elle sera de 200.000 en 1990. Cet accroissement démographique a pour conséquence qu'actuellement plus de 50 % de la population a moins de vingt ans. Cette situation pose dans l'immédiat le problème de la scolarisation et de l'équipement scolaire et, pour l'avenir, celui de la création d'emplois pour cette population jeune, lorsqu'elle sera devenue adulte.

Mais, d'ores et déjà, chaque année, la population adulte s'accroît de 2.000 personnes qui doivent trouver un moyen de subsistance. Cette progression se complique d'un mouvement de concentration sur l'île de Tahiti et ses dépendances, qui comptaient 48 % de la population en 1926 et en comptent près de 60 % actuellement. Or, comme l'indiquait également M. le Gouverneur Grimald, *en face de cet accroissement de population, les ressources modestes sur le plan économique dont dispose la Polynésie française vont s'amenuisant.*

Si la production de phosphates du gisement de Makatéa a atteint, en 1961, 369.000 tonnes, il n'en reste pas moins que l'épuisement de ce gisement est attendu d'ici 8 à 10 ans. Quant aux produits de l'agriculture, on observe une constante régression de leur part dans la valeur totale des produits exportés. Cette régression est le fait d'une constante diminution de la production expor-

table du coprah sous le double effet du vieillissement des cocoteraies et du développement de l'auto-consommation engendrée par la progression démographique. Le coprah, qui représentait 57 % des exportations en 1949, n'en représente plus que 30 % en 1959 et que 17 % en 1961 ; au cours de la même période, le tonnage exporté est tombé de 25.700 tonnes à 21.692 tonnes. Quant aux exportations de vanille, qui constitue la seconde richesse agricole du territoire, elles sont tombées de 300 tonnes en 1949 à 193 tonnes en 1961, sous le double effet de l'épuisement du sol et des maladies engendrant un rapide dépérissement des plants. En outre, la valeur de ces exportations a sensiblement baissé, le prix de la vanille ayant été ramené de 1.800 francs le kilogramme FOB (qualité « bande blanche ») en septembre 1959, à 900 francs en 1961.

La production de café est négligeable, la culture n'en étant pas faite d'une façon rationnelle, ni continue. Les exportations, en 1961, sont insignifiantes, 49 tonnes contre 114 en 1960 et ne représentent pas 1 % du montant des produits exportés.

Enfin, la production de nacre plafonne entre 700 et 800 tonnes et son placement pose des problèmes de plus en plus difficiles en raison du développement des produits synthétiques.

Or, malgré ses faiblesses, l'agriculture est appelée à demeurer la base essentielle de l'économie polynésienne et sa régression pose au territoire un problème angoissant. Les effets conjugués de l'accroissement démographique et de la diminution des ressources agricoles aboutiraient en 25 ans à un abaissement des trois quarts du niveau de vie des populations rurales. En outre, s'accentuerait le déséquilibre grandissant qui oppose la population urbaine de Papeete, bénéficiant d'un niveau de vie relativement plus élevé, à la faveur de l'accroissement de la masse des revenus distribués, et la population rurale, qui devrait se partager un revenu agricole en régression. Par ailleurs, le tourisme qui se développera peu ou prou, contribuera à accentuer cette opposition. Enfin, la diminution des exportations de coprah et la réduction progressive de l'activité minière priveront le territoire de ressources financières essentielles alors que, dans le même temps, les charges rurales s'alourdiront en proportion de l'accroissement démographique.

En fonction de cette situation, il semble donc nécessaire de promouvoir, en premier lieu, les actions capables de concourir au développement de la production agricole, qui constitue d'ailleurs la richesse unique des archipels périphériques. Dans le même temps,

la recherche d'activités nouvelles, au premier rang desquelles se place l'industrie touristique, devra être poursuivie pour tenter d'élargir les bases trop étroites d'une économie territoriale reposant sur quelques produits agricoles.

En face de ce double impératif, les équipements d'infrastructure répondront à la nécessité de favoriser le tourisme, de permettre la mise en valeur de nouvelles ressources et de réduire le handicap de la dispersion géographique.

Quant aux équipements sociaux, notamment les équipements scolaires et hospitaliers, ils sont commandés par les nécessités inéluctables de la progression démographique et de la concentration urbaine.

## I. — Action dans le domaine de l'agriculture.

### 1° AMÉLIORATION DES CULTURES

Comme il l'a déjà été indiqué, la cocoteraie de Polynésie doit être rajeunie. La production actuelle de coprah provient de cocotiers qui ont été plantés il y a cinquante à soixante ans et il est assez curieux de constater que la plupart des agriculteurs actuels n'ont jamais planté de cocoteraies, se bornant simplement à récolter le fruit des plantations des générations précédentes. Par ailleurs, en ce qui concerne le café, il n'y a pas à proprement parler de plantations de café, mais plutôt un peuplement de caféiers quasi spontané. En ce qui concerne la vanille, la lutte contre les maladies qui entraînent le dépérissement des plants n'est pas menée avec vigueur. Si une action s'avère indispensable en ce qui concerne le développement et l'amélioration des cultures anciennes, elle est encore plus nécessaire pour l'implantation de cultures nouvelles, que ce soit la production de cacao, celle de poivre ou le développement de certaines productions aujourd'hui mineures, telles que celle des agrumes ou des cultures vivrières.

Ainsi apparaît la nécessité d'une action dynamique de vulgarisation agricole, non seulement à Tahiti, mais dans les différents archipels.

La délégation a été particulièrement intéressée par l'exposé qui lui a été fait le 9 mars 1962 par M. Godillot, chef de service de

l'agriculture, montrant qu'il était nécessaire que le service de l'agriculture aille à l'agriculteur, au lieu de l'attendre. Mais cette action dynamique de vulgarisation agricole, qui doit être exercée auprès de 10.000 exploitants agricoles dispersés sur 130 îles, exige un accroissement substantiel des effectifs d'encadrement.

A l'époque où la délégation est passée à Tahiti, ces effectifs étaient de 6 conducteurs d'agriculture et de 18 moniteurs polynésiens ; le nombre de ceux-ci devait passer à 29 très rapidement mais l'effectif désirable serait, selon M. Godillot, de 60 à 70 agents d'exécution dans les îles. La formation de ces agents d'encadrement est assurée sur place à l'école d'agriculture de Pirae et différenciée selon l'archipel où l'intéressé doit exercer ses fonctions. Ces agents d'encadrement dépendent eux-mêmes d'un chef de secteur, l'ensemble de la Polynésie française étant divisée en cinq secteurs ; il est en outre décidé que les différents agents de l'agriculture devront vivre, travailler et agir au plus près de l'habitant et seront tous maintenus dans leur archipel d'affectation. Il faut bien considérer en effet que la première action à mener par les agents de vulgarisation agricole est une action psychologique. Ils ne pourront imposer leur technique agricole que lorsqu'ils auront été acceptés par les agriculteurs indigènes.

La délégation pense que l'action qu'a menée personnellement M. Godillot en se rendant lui-même dans de nombreuses îles éloignées et celle qui doit être menée maintenant sous sa direction seront particulièrement bénéfiques. Seule cette action de vulgarisation agricole permettra de corriger le défaut principal de l'économie agricole polynésienne qui repose pratiquement, jusqu'à ce jour, sur deux productions : coprah et vanille, sujettes l'une et l'autre à des variations de cours considérables et brutales.

Il faut toutefois ajouter que cette action de vulgarisation agricole devrait être accompagnée de l'encouragement à la mise en culture de terres nouvelles ; mais sur ce point, on se heurte en Polynésie française à un obstacle juridique considérable : *l'appropriation des terres en indivision*. Cette situation, dont M. le Sénateur Coppenrath a entretenu la délégation lors de son passage à Tahiti nécessiterait, pour être améliorée, en premier lieu la recherche systématique des propriétaires de terrains et ensuite l'abandon, par certains des propriétaires, contre compensation financière, de leurs droits de propriété. Encore faut-il que les autochtones, qui ont un goût prononcé pour l'indivision, soient disposés à vendre leurs droits éventuels.

Enfin, en même temps que l'on s'efforce d'obtenir un accroissement et une diversification de la production agricole, il est nécessaire de prévoir également le transport de la production accrue sur les lieux de consommation.

Ainsi se pose, en prolongement du problème de la production agricole, celui de l'organisation commerciale.

A l'heure actuelle, il n'existe pas un seul frigorifique au marché de Papeete, en sorte qu'aucun stock ne peut être constitué et que de faibles variations dans l'approvisionnement entraînent, pour le même produit, saturation du marché ou au contraire pénurie.

Mais il convient de ne pas perdre de vue que l'expansion démographique masquera très sensiblement le bénéfice du développement agricole envisagé.

C'est pourquoi il apparaît nécessaire de ne point se limiter à la mise en œuvre d'un plan agricole mais, au contraire, d'essayer de développer les ressources existantes, telles que la production de nacre et l'élevage et surtout d'organiser les ressources naissantes, telles que le tourisme.

## 2° L'EXPANSION DE L'ÉLEVAGE ET DE LA PÊCHE

Indépendamment de l'agriculture proprement dite, l'élevage pourrait être une richesse pour le territoire, le climat étant favorable au bétail, notamment au cheptel bovin et porcin. Cependant, il n'est pratiqué qu'accessoirement, en sorte qu'à l'heure actuelle il faut recourir aux importations à concurrence de 40 % des besoins.

Certes, le cheptel du territoire s'était sensiblement amenuisé en 1958 et 1959 du fait que la consommation de viande s'était accrue alors que les importations de viande congelées avaient été interdites.

Sans doute, le cheptel bovin se reconstitue régulièrement et sa qualité s'améliorera progressivement grâce à l'achat récent par le Service de l'élevage de reproducteurs de race charolaise ; mais en raison de la replantation de la cocoteraie qui éliminera au moins partiellement l'association bovin-cocotier, une action vigoureuse est nécessaire. Cette action devrait porter sur l'aménagement et la rotation des pâturages, la mise au point de l'insémination artificielle et la fabrication d'un complément alimentaire composé susceptible de remédier aux carences habituelles des herbages.

Le cheptel, qu'on estime officiellement à 11.000 bœufs, dont 6.000 environ à Tahiti, devra être considérablement augmenté pour faire face aux besoins non seulement de la population autochtone, mais des touristes, dont le nombre doit s'accroître rapidement.

A côté du bœuf, l'animal domestique par excellence est le cochon noir qu'on engraisse avec du coprah et qui constitue la pièce maîtresse de tous les repas de fête. Il y a actuellement abondance de viande de porc, au point que toute importation de carcasses de porcs congelées a été interdite.

Enfin, l'aviculture est représentée à Tahiti par une seule entreprise aux installations modernes et rationnelles, qui est spécialisée dans la production des œufs frais. Les basses-cours familiales restent cependant nombreuses dans les districts, mais les prix des poulets d'importation étant inférieurs de moitié aux prix des poulets locaux, dans ce domaine également on a recours à une importation qui empêche tout développement important de la production locale.

A côté de l'élevage, *la pêche* constitue non seulement le plaisir favori du Polynésien, mais aussi un de ses principaux moyens de subsistance. Mais, assez paradoxalement pour l'instant, la pêche n'est pratiquée qu'à l'échelon artisanal dans le lagon ou à quelques kilomètres de la côte.

Depuis quelques années, on constate une tendance des pêcheurs à se grouper en associations de style coopératif qui leur permettent, grâce à des prêts du Crédit de l'Océanie, l'achat de vastes filets dont le prix est très élevé (300.000 à 500.000 C. F. P.), mais dont le rendement est intéressant.

Les lagons proches de Papeete étant moins poissonneux qu'autrefois, le développement de la demande de poisson a amené quelques armateurs à aménager plusieurs bateaux qui vont chercher du poisson dans les îles Tuamotou les plus proches où le poisson du lagon, très abondant, est bon marché. Ce poisson, transporté sous glace, est mis en vente au marché de Papeete.

Ce nouveau circuit commercial apporte des ressources aux populations des Tuamotou et permet la régularisation des prix de ce produit sur le marché de Papeete, notamment de juillet à septembre où le poisson devient rare.

Par ailleurs, de petits bâtiments de 6 à 8 mètres appelés « bonitiers » pratiquent, à quelques kilomètres de la côte, une pêche artisanale. Ces bateaux sont spécialisés dans la pêche à la bonite,



poisson qui se déplace par bancs de novembre à juin. Mais ces bonitiers sont insuffisamment équipés en ce qui concerne aussi bien la conservation du poisson que la sécurité des équipages et il serait nécessaire de mettre en chantier de nouveaux bateaux, mieux adaptés à ces activités.

Enfin, des projets sont à l'étude, tendant à la création d'une pêche industrielle et prévoyant, en outre, le transbordement dans le port de Papeete de poissons pêchés en haute mer par des flotilles approvisionnant les conserveries américaines. Mais cette perspective de développement d'une pêche industrielle nécessite évidemment que soient résolus les problèmes de détermination des espèces de poissons exploitables, de choix des zones où ces espèces existent en quantité suffisante, de constitution de sociétés d'exploitation, d'écoulement de la production. En outre, une collaboration serait nécessaire avec les Japonais qui sont les maîtres en la matière.

Enfin, si d'ores et déjà il serait nécessaire de réaliser à Papeete, pour la consommation locale, des installations frigorifiques permettant de stocker le poisson, l'évolution vers une pêche industrielle nécessiterait la construction immédiate d'entrepôts frigorifiques. Une telle évolution pourrait permettre alors l'implantation d'une industrie de conserves de poisson.

## II. — L'action dans le domaine de l'activité industrielle.

Dans l'état actuel des choses, il ne semble pas que l'on puisse attendre grand chose du développement de l'activité industrielle en Polynésie française et notamment à Tahiti.

On trouve certes dans cette île plusieurs huileries qui traitent le coprah, mais se trouvent dans l'impossibilité d'exporter à des prix compétitifs et se contentent de satisfaire à la demande des consommateurs locaux.

Dans l'île de Tahiti également existe une usine de coco râpé, à Paéa, dont la production est de l'ordre de 450 tonnes, atteignant une valeur de 17 millions de francs C. F. P. en 1961.

Par contre, fonctionne à Tahiti une brasserie équipée de façon très moderne, qui fabrique une bière dite « bière Hinano » d'excellente qualité. 42.000 hectolitres ont été produits en 1961 et on

prévoit une production de 46.000 hectolitres en 1962. En 1961, près de 600 hectolitres de bière furent exportés sur la Nouvelle-Calédonie, Honolulu et Los Angelès.

Accessoirement, cette brasserie fabrique de la glace : trois mille tonnes ont été produites en 1961 et cinq mille tonnes devraient l'être en 1962.

On rappellera pour mémoire la production de phosphates de Makatéa : 369.000 tonnes en 1961, l'exploitation de ce gisement devant cesser dans une dizaine d'années.

Enfin, signalons que la consommation d'électricité a doublé depuis 1958 et a atteint, en 1961, 8.300.000 kWh.

### III. — Le développement du tourisme.

Le tourisme constitue à l'heure actuelle la ressource nouvelle par excellence sur laquelle on compte pour accélérer le développement économique de la Polynésie française, et notamment de Tahiti et des autres îles de l'archipel de la Société.

La Polynésie française demeure, en effet, l'un des lieux les plus agréables qui soient au monde. L'été continuel, la beauté de la nature, l'urbanité et le charme des habitants constituent un ensemble d'éléments qui justifient la renommée de Tahiti diffusée dans le monde par une littérature abondante.

Ainsi Tahiti est l'un des rares points du globe qui peut se dispenser de propagande. La réalisation de l'aérodrome international de Faaa a ouvert Tahiti et les îles voisines au grand tourisme ; alors qu'elle n'avait reçu que 705 touristes en 1955, 8.563 sont venus en 1961. Les rentrées de devises dues au tourisme sont passées de 127 millions de francs C. F. P. en 1959 à 513 millions en 1961. A l'heure actuelle, les compagnies de transport aérien sont capables d'amener une moyenne de 500 passagers par semaine.

Il se pose, en conséquence, un certain nombre de problèmes auxquels il importe d'apporter de toute urgence des solutions.

#### 1° LES INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

Le problème le plus important au départ est celui de la capacité et de la qualité de la réception.

La capacité hôtelière, qui n'était encore que de 60 chambres en 1958 a atteint 400 chambres au 1<sup>er</sup> janvier 1962. Sur la base de 500 visiteurs par semaine, cette capacité devrait être portée à 600 chambres au 1<sup>er</sup> janvier 1963 si l'on admet, ce qui est vraisemblable, une progression de 50 % du nombre de touristes en 1962.

Mais si l'on veut, au départ, maintenir l'ambiance franco-polynésienne, il est nécessaire de provoquer et d'encourager les investissements français et les participations françaises dans les sociétés étrangères. On ne peut, en effet, à la fois freiner l'envahissement de la Polynésie par les capitaux étrangers et ne pas réaliser l'effort financier nécessaire qui, seul, permettra le développement hôtelier du Territoire.

Or, à l'heure actuelle, les capitaux français ne sont pratiquement représentés que par trois initiatives :

— celle du Groupement Hôtelier Français, associé au Groupe Fraser dans la proportion de 50 % du capital, et dont les réalisations portent sur :

— 36 chambres à Taaoné ;

— 18 chambres à Bora-Bora,

et qui poursuivra son effort par la mise en valeur, dans des conditions encore imprécises, des terrains d'Amaru et de Tahara.

— celle du Club Méditerranée, entièrement français, disposant d'un terrain intéressant, et dont le financement est acquis.

Cet ensemble hôtelier, qui serait de l'ordre de 70 chambres de très grande qualité, complété par des annexes à Bora-Bora et Mooréa, comporterait une organisation très poussée des loisirs des clients.

— celle de M. Jean Bréaud, entièrement française également, actuellement à l'étude.

Ce projet, d'une grande ampleur, porte sur l'aménagement en club privé de plusieurs centaines d'hectares comportant près de 3.000 mètres en bordure de mer. Il y serait créé un golf de 18 trous, un port abrité pour yachts, un équipement de sports nautiques et des pistes cavalières. Une vaste plage de sable blanc, des piscines et des tennis seraient aménagés. Un restaurant et plus de 500 bungalows seraient construits ainsi qu'un centre commercial et un cinéma.

Les Tahitiens et les personnes qui animent et assureraient le fonctionnement de cette réalisation disposeraient eux-mêmes

de bungalows avec jardins et d'un port de pêche. Ils auraient leur église et leur temple. Des distractions seraient prévues à leur intention. Les promoteurs, propriétaires des terrains, entendent réaliser un ensemble de grande classe où le charme et la beauté de Tahiti seraient entièrement sauvegardés. Le financement en serait facilité par la formule du club qui permet, en outre, de substituer à la vente des terrains leur location à long terme.

Il ne faut pas se dissimuler que l'effort financier nécessaire peut être évalué à 20 millions de nouveaux francs en l'espace de deux ans et ne pourra être réalisé que par une intervention plus active des banques françaises et de fonds d'origine publique. Il semble que, dans un premier temps, les projets français ou à forte participation française devraient être soutenus énergiquement en vue de réalisations immédiates, notamment par la participation de la S. I. T. O. à leur capital. Il est absolument nécessaire que l'effort tenté par le Gouvernement du Territoire en vue d'associer une participation française de l'ordre de 50 % aux demandes d'investissements hôteliers présentées par des groupes ou des personnes américaines prenne corps rapidement ; sinon l'administration ne manquera pas d'être taxée d'immobilisme et la condition de l'association française aux capitaux étrangers ne pourra plus être maintenue.

Ce contrôle financier des investissements constitue un élément de la lutte contre la spéculation au tourisme qui risquait de s'abattre sur Tahiti et les îles voisines, sans aucun profit pour leur développement économique. Le Gouvernement du Territoire a, par ailleurs, réagi vigoureusement devant la menace que présentait l'envahissement des spéculateurs de terrains.

Les ventes de terrains des Tahitiens, qui sont obligatoirement soumises à la ratification du Gouverneur, sont refusées car elles aboutiraient à déposséder en quelques années les Tahitiens de leur sol et à les refouler dans les vallées, ainsi qu'il est advenu aux îles Hawaiï.

Seuls sont acceptés pour ces terrains les baux emphythéotiques de 18 à 50 ans.

La qualité et les intentions des investisseurs étrangers sont, dans toute la mesure du possible, sondées par le moyen de l'autorisation d'investissements et les prêts étrangers sont, selon leur

importance, soumis au contrôle de l'office des changes local, de la caisse centrale de coopération économique ou du comité des investissements étrangers.

Au contrôle de l'aliénation des terres et des investissements, il convient d'ajouter un contrôle sévère de la qualité des installations.

La construction actuelle est uniformément du type pavillonnaire de style local, ou « faré », s'incorporant aisément au paysage : toitures de « pandanus » ou de « niau » (feuille de cocotier), utilisation presque exclusive de matériaux locaux pour les revêtements extérieurs et intérieurs.

Les prix de revient sont modérés : les bungalows de l'hôtel de Taaoné, qui sont sans doute parmi les meilleurs de ce qui se réalise à l'heure actuelle, coûtent 550.000 francs C. F. P. le bungalow double, sans mobilier, soit, par logement, en y ajoutant le mobilier, les parties communes, jardins, etc., environ 2.500.000 anciens francs métropolitains, qui sont à comparer avec les 6 à 8 millions admis aux Antilles.

Ce volume léger des investissements et cette rapidité de réalisation, avantageux sous bien des rapports, conduisent aussi aux réalisations hâtives et non réfléchies. Il n'est pas certain d'ailleurs que le type actuel de construction soit le seul à envisager : on pourrait concevoir dans certains sites bien définis des hôtels conventionnels en dur, à condition que la hauteur en soit limitée à celle d'un cocotier — sinon on s'expose à une redoutable monotonie. De plus, seul un hôtel de type conventionnel, d'une belle architecture, peut apporter à Tahiti l'établissement de luxe qui est indispensable à son développement touristique.

Les pouvoirs publics ont donc le devoir de s'assurer un certain nombre de possibilités d'intervention pour contrôler la qualité :

- *au stade de l'achat ou de la location du terrain* : définition des intentions et du volume des investissements envisagés, enquête sur le demandeur et ses ressources ;
- *au stade de la demande d'investissement* : statuts de la société, montant et origine du capital, esquisse et plan-masse du projet ;

- *au stade du permis de construire* : présentation du dossier comportant les plans complets, le devis descriptif et le devis estimatif :
  - aux Travaux Publics,
  - à l'Office du Tourisme,
  - à la SITO ;
- *au stade de la visite de conformité* :
  - vérification de l'observation des règles d'hygiène et de sécurité ;
  - contrôle de l'exécution des plans et de l'observation des sujétions imposées par l'Administration lors de la délivrance du permis de construire.

Il est nécessaire de prévoir des sanctions pour non-observation des prescriptions ; par exemple, refus ou suspension de la grande licence de débit de boissons ; refus de mentionner l'établissement dans les documents de l'Office du Tourisme et du Syndicat d'initiatives ; annulation ou suspension des avantages fiscaux.

En outre, il faut que le tourisme se développe au bénéfice direct des Tahitiens : un mouvement intéressant se dessine en effet. Des propriétaires de terrains, parfois de ressources modestes, entreprennent la construction de bungalows destinés à être loués aux voyageurs. Il faut s'en féliciter puisque les Tahitiens profiteront ainsi de la manière la plus directe de l'expansion du tourisme.

Toutefois, ce mouvement comporte certains dangers dans la mesure où les installations réalisées ne présenteront pas les caractéristiques nécessaires. Des dispositions irrationnelles, des surfaces trop exigües, un mobilier mal conçu, risqueraient de ne pas intéresser les touristes habitués à certaines aises.

Il faut donc guider les Tahitiens dans leurs projets et les aider dans la réalisation et la location.

La S. I. T. O. pourrait faire établir un certain nombre de plans-type, qui seraient à la disposition des constructeurs éventuels (faré traditionnel amélioré, comportant une partie en matériaux durables).

L'adoption intégrale d'un plan-type, dont le prix de construction serait connu, pourrait comporter plusieurs avantages :

— prêt de 50 % par la Caisse centrale de coopération économique ou le Crédit de l'Océanie à 10 ans et à 4,5 % ;

— permis de construire et autorisation d'exploiter automatiques ;

— mention de l'installation sur les documents de l'Office du Tourisme et du Syndicat d'initiatives (liste déposée en permanence aux Bureaux d'accueil).

La S. I. T. O. réaliserait, à titre d'exemple, un de ces bungalows-type, meublé et installé, qui servirait de modèle aux initiatives privées modestes.

## 2° LA CRÉATION D'UNE INFRASTRUCTURE TOURISTIQUE ET L'EXTENSION VERS D'AUTRES ILES

Dans un territoire qui doit normalement tirer d'importantes ressources du tourisme d'ici très peu de temps, bien des choses doivent être entreprises pour justifier le séjour des visiteurs et leur donner un maximum de possibilités d'occupations.

A l'heure actuelle, en dehors du Tour de l'Île (120 km) et de l'excursion à Mooréa encore peu confortable, il n'y a guère de ressources touristiques.

Il conviendrait donc d'établir un plan de cinq ans de développement du tourisme, qui n'a pas encore été élaboré, et dans lequel les principaux éléments suivants pourraient prendre place :

— la création de routes de pénétration vers l'intérieur, qui allieraient l'intérêt du développement agricole à l'intérêt touristique.

Le projet de route de la vallée de Papénoo qui traverserait l'île par les bords du lac de Vaihiria serait notamment d'un intérêt primordial, d'autant que de nombreux vestiges d'antiquités polynésiennes s'y trouveraient ;

— la création d'un port de yachts proche de Papeete, dans la région de Punaauia ;

— la restauration, la mise en valeur et la signalisation des vestiges polynésiens, à l'image du marae, remarquablement restauré par la Société des Etudes Océaniques dans le district de Paéa ;

— la création d'un parc botanique, qui serait d'un intérêt puissant dans une île dont la végétation est l'une des plus belles du monde (par exemple à Papéari, où un domaine privé qui doit revenir au Territoire a déjà été magnifiquement planté) ;

— la création d'une réserve de la nature en montagne et d'un parc national sous-marin préservé de la chasse sous-marine et réservé à l'exploration ;

— la création d'un théâtre en plein air ; l'encouragement à l'installation de salles de spectacles et de restaurants confortables ;

— le transfert et le développement du Musée de Papeete, ainsi que la création du Musée Gauguin, actuellement en projet ;

— le classement des sites à protéger ; il conviendrait de se poser la question de savoir s'il ne serait pas opportun de limiter le développement de l'hôtellerie à certains secteurs ;

— enfin, la décentralisation du tourisme dans l'archipel, en fonction des possibilités d'accès aérien ou maritime, de la présence d'eau potable en quantité suffisante, des besoins de la population en activités nouvelles et de ses dispositions à l'égard du tourisme.

Des installations hôtelières simples mais avenantes seraient incontestablement appréciées d'une clientèle d'élite à la recherche de repos et désireuse de vivre quelques jours la vie polynésienne. Ces installations permettraient une rotation plus facile des circuits.

Des mesures rigoureuses pour la qualité des installations et la préservation des sites seraient prises dès l'abord, ce qui n'a pas pu être fait à Tahiti.

Bref, sur tous les plans, il faut multiplier les distractions et les buts d'excursions. Actuellement, il faut avoir le courage de le dire, on ne peut plus rien proposer à la clientèle au bout de trois jours.

Le développement de l'infrastructure touristique suppose évidemment que, sur le plan de l'infrastructure générale, toutes dispositions ont été prises pour assurer la subsistance d'un nombre de visiteurs qui représenteront rapidement près de 200.000 touristes-jour. Cela veut dire : renforcement de la production d'électricité, de la production d'eau, du réseau téléphonique ; cela suppose le développement de la production, du stockage et de la conservation des denrées alimentaires.



Il ne faut pas se dissimuler qu'un tel plan d'aménagement dont dépend entièrement l'avenir du tourisme en Polynésie, c'est-à-dire son avenir économique et social, entraînera un effort financier du Territoire et de la Métropole qui peut se chiffrer à deux milliards de francs C. F. P.

Un tel effort, réparti sur cinq années, nous paraît justifié. Il est indispensable de l'entreprendre pour asseoir l'économie polynésienne — si fragile actuellement — sur des bases solides ; il est non moins indispensable de l'entreprendre pour soutenir la concurrence dans la zone du Pacifique-Sud où chaque territoire s'équipe fiévreusement pour attirer la clientèle américaine.

### 3° LE MAINTIEN DE L'AMBIANCE FRANCO-POLYNÉSIEENNE

Les investissements hôteliers étrangers recèlent un danger supplémentaire : celui de la disparition de l'ambiance franco-polynésienne qui fait le charme de Tahiti et qui en est l'un des meilleurs atouts sur le plan commercial.

Déjà se multiplient les noms anglais pour les établissements hôteliers (Bel Air Cottages, Tahiti Village, Lotus Village, Royal Tahitian) ; déjà les compagnies étrangères commencent à rédiger leurs enseignes et panonceaux en anglais.

Une récente mesure de l'Assemblée Territoriale vient de réagir contre cette regrettable tendance qui aboutirait à faire de Tahiti une annexe d'Honolulu.

Cette ambiance franco-polynésienne sera toutefois d'autant mieux préservée que des capitaux français viendront se joindre aux capitaux américains, comme nous l'avons déjà précisé.

Cette ambiance sera assurée également par un pourcentage obligatoire du personnel français qui ne devra pas être inférieur à 90 %. Mais, pour être effectif, ce pourcentage devra jouer non sur l'ensemble du personnel mais sur trois catégories :

- personnel de direction ;
- personnel de maîtrise ;
- personnel d'exécution.

L'application ferme de ce principe, qui doit contribuer à garder à l'hôtellerie polynésienne son originalité dans le Pacifique est aussi un impératif social : le développement du tourisme doit se faire au bénéfice de la population de l'archipel et les emplois nombreux qui vont se créer doivent être réservés aux jeunes gens du Territoire.

Il est bien évident que les emplois de direction et de maîtrise devront être tenus dans un premier temps par des cadres français de la Métropole en attendant qu'une main-d'œuvre spécialisée soit formée et qu'elle ait acquis l'expérience suffisante pour accéder aux emplois d'encadrement. C'est d'ailleurs au contact et sous la direction de ces techniciens métropolitains que cette main-d'œuvre acquerra la dextérité et le savoir-faire qui ont fait la réputation de l'hôtellerie française.

Il existe toutefois un obstacle considérable au recrutement de techniciens français en Métropole. *Le Code du Travail* impose aux employeurs des obligations tellement lourdes pour un territoire situé aux antipodes qu'ils sont conduits à renoncer à choisir leurs collaborateurs en Europe.

Le régime actuel leur impose en effet un contrat comportant :

- deux mois de congé par an,
- les frais de voyage aller,
- les frais de rapatriement.

Pour un contrat de trois ans, ces dispositions représentent donc pratiquement 8 mois d'absence sur 36. Les employeurs reculent devant de telles obligations qui comportent pour eux des risques graves au cas où les agents recrutés ne donneraient pas satisfaction ou ne renouvelleraient pas leur contrat.

Si cette législation n'est pas assouplie, les hôteliers feront venir leurs cadres des territoires les plus proches, Hawaï par exemple, pour alléger leurs charges, ou se contenteront de cadres médiocres.

M. André Lafond, Membre du Conseil économique et Social pour la Polynésie, a étudié une modification au régime actuel, qui avait été conçu pour des contrées au climat rude et malsain, mais non pour les territoires du Pacifique.

Nous examinerons dans nos conclusions générales s'il n'est par opportun de déposer sur le Bureau du Sénat *une proposition de loi* tendant à modifier le Code du Travail des Territoires d'Outre-Mer en la matière.

Ajoutons, toujours sur le plan de la main-d'œuvre hôtelière, que l'un des plus angoissants problèmes qui va se poser dès maintenant sera celui de la formation professionnelle.

Les cadres vont se trouver en présence d'un personnel d'exécution non préparé, et dont le manque de spécialisation accentue l'instabilité naturelle. Les besoins sont de l'ordre de 200 employés dans moins d'un an, et il est bien évident que les entreprises devront y faire face par des moyens empiriques.

Il faut donc, de toute urgence, entreprendre la formation professionnelle du personnel destiné à l'hôtellerie et créer un centre d'apprentissage hôtelier formant 60 employés par année scolaire. La S. I. T. O. fait actuellement construire un bâtiment scolaire destiné à recevoir un centre d'apprentissage hôtelier susceptible de former 60 élèves chaque année ; les cours doivent être ouverts en avril 1962.

Enfin, devra également être menée une action de promotion de l'artisanat et de la main-d'œuvre en ce qui concerne les corps de métier indispensables au développement de l'infrastructure hôtelière : construction, électricité, appareils frigorifiques, plomberie, menuiserie, peinture, blanchisserie, nettoyage.

Un effort particulier devrait également être entrepris pour le développement de l'artisanat d'art qui trouve un débouché direct dans le tourisme.

#### 4° LA PROPAGANDE

La célébrité de Tahiti dispense d'un effort de propagande générale qui est superflue. Mais la fragilité d'une industrie naissante exige néanmoins une attention soutenue et une publicité régulière auprès de la clientèle. Les compagnies de transports, les hôteliers, la S. I. T. O. doivent coordonner leurs efforts pour épargner les à-coups qui se manifestent et laissent parfois une impression déprimante à la jeune hôtellerie tahitienne.

De son côté, l'Office du Tourisme devrait concentrer son activité sur la production de notices de renseignements à l'usage des visiteurs *arrivés* : géographie, climat, population, histoire, archéologie, histoire naturelle, renseignements pratiques.

Une « Maison du Tourisme » disposant à Papeete, sur le front de mer, d'un local esthétique et adapté à ces fins, fournirait au nouvel arrivant tous les renseignements désirables. Cette Maison, qui abriterait l'Office du Tourisme et le Syndicat d'initiatives, constituerait le centre nerveux de l'organisation du Tourisme en Polynésie française. Sa construction doit être entreprise cette année par la S. I. T. O.

La propagande en Amérique devrait être orientée, grâce au choix minutieux des supports, vers une clientèle choisie (professions libérales, milieux d'affaires, enseignement).

Enfin, cette publicité ne doit pas être concentrée sur la seule Amérique, ainsi qu'il a été fait jusqu'à présent. Il existe en Europe de l'Ouest un fonds de clientèle non négligeable pour Tahiti, et qui fournira à la Polynésie française ce contingent de visiteurs cultivés et raffinés qui sauront en apprécier l'ambiance unique et l'expérience en cours du club Méditerranée en apporte la confirmation.

Quant aux thèmes de propagande, il paraît indispensable de mettre une sourdine à celui de la « vahiné », abusivement exploité. Il doit être considéré au contraire comme une erreur commerciale, car il méconnaît l'influence de la femme américaine et des ligues de morale aux U. S. A., qui ne manqueront pas de jeter l'interdit sur Tahiti. Si l'on continue à baser la propagande sur les thèmes actuels, la Polynésie aura très rapidement la réputation peu flatteuse d'être le bouge du Pacifique.

Il y a tant d'autres thèmes à exploiter : la nature, le folklore, la musique, la pêche, la mer, et c'est pourquoi le plan de développement du tourisme doit faire une grande place à leur mise en valeur.

#### IV. — Transports et communications.

Indépendamment de son incidence sur le tourisme, l'organisation des transports et communications pose des problèmes propres tant en ce qui concerne les liaisons internationales que les liaisons interinsulaires et les transports au sein des différentes îles.

##### 1° LES TRANSPORTS AÉRONAUTIQUES

###### A. — *Liaisons internationales.*

###### a) Infrastructure.

Jusqu'en 1942, la Polynésie française n'avait pas de terrain d'aviation mais seulement une hydrobase à Papeete. A cette date, l'armée américaine construisit à Bora-Bora un terrain comportant deux pistes.

Prenant en considération le rôle primordial que pourrait jouer un aérodrome de classe internationale dans le développe-

ment des relations aériennes dans le Pacifique et pour le développement des richesses touristiques de la Polynésie, le Gouvernement français a décidé, en 1957, la construction à Papeete d'une piste de 3.350 mètres pour quadri-réacteurs.

Le financement de cet ouvrage, estimé à l'époque à 2.070 millions d'anciens francs a été réparti entre le FIDES pour 1.100 millions et le budget du Secrétariat général à l'aviation civile pour environ 970 millions.

Les travaux de construction de la piste ont commencé en mars 1959 et permis la mise en service de la piste en mai 1961.

La piste est construite par remblaiement de la dalle corallienne et de la darse de Faaa. La piste doit être complétée par un ensemble d'installations techniques et commerciales : bloc technique, aérogare, réservoirs de stockage et installations de distribution de carburant avion, centre émetteur, centre récepteur, aire de stationnement pour les quadri-réacteurs, cité de l'air pour le personnel de l'aéronautique civile.

La construction de l'aérogare, du bloc technique et des bâtiments moyens généraux est en cours. Le montant des travaux est de l'ordre de 600 millions d'anciens francs.

On ne saurait trop souligner combien est urgente *la construction de l'aérogare de Tahiti*. Les installations provisoires actuelles étant particulièrement insuffisantes pour faire face au trafic des voyageurs par quadri-réacteurs, l'arrivée ou le départ d'avions contenant 130 personnes se passe dans une aimable confusion qui deviendra rapidement insupportable avec l'accroissement prévu du trafic.

Le coût de l'ensemble : aérodrome, pistes et installations sera probablement de l'ordre de 3 milliards d'anciens francs.

Les aérodromes de Tahiti-Faaa et de Bora-Bora viennent d'être classés d'intérêt général. Bora-Bora, dont la piste et les installations ont été améliorées, doit servir d'aérodrome de dégagement de Tahiti-Faaa. Les deux aérodromes sont pris en charge par le Secrétariat Général à l'Aviation civile mais se posera à brève échéance le problème de la gestion de l'aérodrome de Tahiti.

#### b) Transports aériens.

Actuellement les liaisons extérieures de la Polynésie sont assurées par trois compagnies : une française, la T. A. I., et deux étrangères, la T. E. A. L. néo-zélandaise et la S. P. A. L. américaine.

La T. A. I. qui, jusqu'en 1960, exploitait la ligne Paris—Bora-Bora avec relais par hydravion de Bora-Bora à Papeete, a ouvert en 1960, à la suite des accords franco-américains et franco-australiens, la ligne « Tour du Monde » (par DC. 8 et DC. 7) en connexion avec Air-France.

Depuis mai 1961, la T. A. I., en accord avec Air-France, assure avec un DC. 8, une fois par semaine, dans les deux sens, la ligne « Tour du Monde » Paris, Téhéran, Karachi, Bangkok, Saïgon, Djakarta, Darwin, Sydney, Nouméa, Nandi, Papeete, Los Angeles, Montréal, Paris.

La T. E. A. L. (Tasman Empire Airways Limited), compagnie néo-zélandaise qui a abandonné depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1960 le service par hydravion, assure depuis le 24 mars 1961 avec un Electra à turbo-réacteurs un service hebdomadaire Auckland—Nandi (Fidji) Papeete.

La compagnie américaine S. P. A. L. (South Pacific Air Lines) effectue une liaison hebdomadaire Honolulu, Papeete, Honolulu avec un Superconstellation.

Il est probable que la Compagnie australienne Qantas et la Pan Américan Airways s'intéresseront bientôt à ce secteur du Pacifique.

### c) Projet de création d'une route aérienne Tahiti—Amérique du Sud.

Indépendamment des liaisons aériennes existantes, on fait état dans divers milieux, à l'heure actuelle, de la possibilité de créer la dernière grande route aérienne à ouvrir dans le Pacifique, à savoir la liaison Amérique du Sud—Japon, par l'île de Pâques et Tahiti. L'ouverture de cette route nécessiterait la création d'une infrastructure de classe internationale à l'île de Pâques, qui appartient au Chili. Indépendamment de la création de radiocommunications, d'un radiophare de navigation et d'un équipement de stockage de carburants et d'avitaillement des avions — il s'agit essentiellement de la construction d'une piste de 2.700 mètres pouvant recevoir des quadri-réacteurs et ayant reçu un revêtement correct.

Dans l'état actuel des renseignements officiels fournis par le Gouvernement chilien, il existerait à l'île de Pâques une piste non revêtue, d'une longueur de 1.600 mètres.

Le colonel Castex a indiqué récemment (1) les conclusions auxquelles il était arrivé, à la suite d'une étude qu'il a faite sur place, en collaboration avec les forces aériennes chiliennes, sur les possibilités d'aménager un aéroport de classe internationale dans l'île de Pâques.

Le colonel Castex estime « qu'une piste de 3.000 mètres peut être facilement aménagée sur le terrain de Matavéri, au Sud de l'île, non loin de la seule agglomération d'Hanga-Roà ». La création d'un aéroport dans l'île de Pâques permettrait la réalisation d'un pont aérien reliant les 140 millions d'habitants de l'Amérique du Sud à l'Extrême-Orient et l'Australie, Tahiti devenant la plaque tournante du Pacifique Sud. Mais se pose un problème de financement car le Chili ne disposant pas des fonds nécessaires pour construire tous les aéroports prévus dans la partie continentale du pays n'est pas en condition de faire face à un investissement de l'ordre de 20 millions de nouveaux francs dans l'île de Pâques.

#### B. — *Liaisons interinsulaires.*

Le trafic aérien interinsulaire était assuré depuis 1951 en régie administrative avec deux hydravions Catalina par la Régie Aérienne Interinsulaire.

Depuis 1958, le service a été repris par une compagnie privée, la R. A. I., filiale de la T. A. I., celle-ci dessert les îles avec un hydravion Bermuda quadrimoteur. L'exploitation étant déficitaire, cette compagnie est subventionnée par l'Etat (S. G. A. C. C.). La subvention était, en 1960, de 30 millions d'anciens francs.

L'hydravion de la R. A. I. dispose de 33 hydro-aéroports ou plans d'eau. Les plus importants sont avec celui de Tahiti-Faaa les hydro-aéroports de Raiatéa, Huahiné, Bora-Bora dans les îles Sous-le-Vent. Les autres îles ne disposent que de simples plans d'eau.

La R. A. I. doit assurer les liaisons avec les îles Sous-le-Vent à la fréquence 2/7, avec les îles Tuamotou à la fréquence 1/60 et les liaisons avec les archipels éloignés (Gambier, Australes, Marquises) à la fréquence 2/360 pour chacun de ces archipels. En fait, seules les îles Sous-le-Vent sont desservies à intervalles rapprochés et réguliers.

---

(1) *Figaro*, avril 1962.

La convention avec la R. A. I., expirée en 1961, a été renouvelée. La nouvelle convention prévoit la cession de l'hydravion *Bermuda* à la R. A. I. Celle-ci devra assurer toutes les responsabilités de l'exploitation et notamment le remplacement de l'appareil en cas de perte.

Avec l'ouverture de l'aérodrome de Tahiti-Faaa et l'arrivée à limite d'utilisation de l'hydravion, le problème des liaisons inter-insulaires doit être entièrement reconsidéré.

L'aérodrome de Faaa a été construit essentiellement en vue de créer un courant touristique susceptible d'apporter de nouvelles ressources à la Polynésie. Son trafic ne pourra se développer que si les touristes peuvent se rendre facilement dans les îles voisines. Cela suppose des liaisons fréquentes et régulières.

Or, l'hydravion de la R. A. I. est peu adapté à ce genre de liaison. Il ne peut en effet se poser que lorsque l'état de la mer le permet. Son exploitation est d'autre part très onéreuse. Il est d'ailleurs à signaler que l'exploitation de lignes aériennes avec des hydravions est à peu près abandonnée dans le reste du monde. Pour ces raisons, dès 1959, le territoire de la Polynésie a étudié un programme de construction d'aérodromes dans les différents archipels. Le type de terrain d'atterrissage à adopter dépendant du type d'appareil qui sera utilisé, le choix de cet appareil a donné lieu à de nombreuses discussions.

Après une étude menée en liaison avec la T. A. I., le Territoire a préparé un programme d'aérodromes utilisables par des appareils D. C. 3 et répondant aux spécifications techniques suivantes : piste de 1.200 m, distance maximum entre les aérodromes 650 km (pour les aérodromes ne disposant pas de piste de dégagement).

Ce programme qui est en cours d'étude doit être incorporé dans le plan quinquennal d'équipement.

Le choix des emplacements doit être déterminé, d'une part par la recherche de la rentabilité commerciale, d'autre part, par le souci de rompre l'isolement des archipels périphériques. Priorité doit toutefois être donnée au souci d'assurer la rentabilité commerciale.

Dans une première phase (qui doit s'étaler sur les trois premières années du plan) il a été prévu à partir des aérodromes existants (Faaa et Bora-Bora) la mise en place d'une infrastructure permettant l'exploitation commerciale des îles Sous-le-Vent. Prio-



rité a été donnée à la construction de l'aérodrome de Raïatéa qui nécessitait le recours à une entreprise spécialisée (Société des dragages). Ultérieurement, la ligne des îles Sous-le-Vent pourra être complétée par une piste à Huahine et éventuellement à Mooréa et à Maupiti.

Il a été également prévu la construction d'une piste sur un atool des Tuamotou proche de Tahiti : Rangiroa.

Dans une deuxième phase est prévu l'équipement de l'archipel des Tuamotou dans la perspective à long terme de la desserte des îles Marquises et Gambier et à court terme de l'organisation de vols touristiques circulaires. Est envisagée la construction de trois pistes à Fakarava, Takarua et Anaa. Ces pistes permettront d'améliorer par des vols touristiques le coefficient de remplissage des D. C. 3.

Dans une troisième phase, on envisage de créer une escale à Huahiné (îles Sous-le-Vent) et si cela est possible, d'aménager une piste à Nuku-Hiva (Marquises) et à Napuka (escale obligatoire pour les D. C. 3 de la ligne des Marquises). Il est prévu également l'équipement de la ligne des Gambier avec les pistes de Hao, Turéia, Manga-Réva et des Australes avec les pistes de Tubai et Raevavae.

Le montant de ce programme s'élève à 110 millions de francs C. F. P. (évaluation du territoire). Etant donné l'effort déjà fait par le F. I. D. E. S. pour la construction de l'aérodrome de Faaa, il est probable qu'il ne sera pas possible de réaliser ce programme avec les moyens locaux et la seule aide du F. I. D. E. S.

Actuellement sont achevées les études de Raïatéa, Rangiroa et Mooréa. Est en cours d'étude Huahiné.

Ce programme qui n'est pas définitif a reçu un commencement d'exécution. Le 3 août 1961, un marché a été passé avec la Société française d'entreprise de dragages pour la construction de l'aérodrome de Raïatéa. Cette construction dont le coût est de 61 millions de francs C. F. P. est maintenant achevée. Lors de son passage à Raïatéa le 22 mars 1962, la délégation a pu constater les conditions dans lesquelles cette piste avait été construite en corail compacté et par remblai sur le lagon.

La R. A. I. doit mettre en service un D. C. 4 (1) pour la desserte des îles Sous-le-Vent. L'hydravion Bermuda sera alors utilisé pour les liaisons lointaines.

(1) Il semble en effet que le D. C. 3 s'avère rapidement trop limité.

Le programme établi par le territoire est assez coûteux. Depuis l'époque où il a été élaboré (fin 1959) des éléments nouveaux sont venus modifier le problème des liaisons aériennes internes de la Polynésie : apparition d'appareils à décollage et à atterrissage courts pouvant utiliser des pistes moins coûteuses, acquisition prévue en 1962 par le Ministère d'Etat d'appareils amphibies type « Albatross » pour les liaisons administratives de la Polynésie.

En 1959, les avions « Stol » (décollage et atterrissage courts) étant encore au stade de prototype, il était difficile de prévoir un programme d'aérodromes basé sur l'utilisation de ces appareils. Il n'en est plus de même aujourd'hui où ces appareils ont commencé à faire leur apparition sur le marché. Il a été en conséquence demandé au Secrétariat général à l'Aviation civile d'examiner s'il existe des appareils « Stol » adaptés aux besoins de la Polynésie et d'établir un devis comparatif des avantages et des inconvénients des terrains courts et longs.

L'acquisition d'appareils amphibies « Albatross » pour laquelle un crédit de 7 millions de NF est inscrit au budget 1962 va modifier le problème des liaisons polynésiennes. Ces appareils à long rayon d'action permettront en effet de desservir les îles lointaines qui n'auront donc pas besoin d'aérodrome.

On peut se demander, dans ces conditions, s'il est rationnel de poursuivre la réalisation de pistes longues et coûteuses et si le programme initial ne devra pas être profondément modifié.

## 2° LES LIAISONS MARITIMES

Sur le plan maritime, la Polynésie française se caractérise par son éloignement des grandes masses continentales riveraines du Pacifique (Sydney : 5.930 km, Tokio : 9.260, Valparaiso : 8.710, San Francisco : 6.850) et sa distance de l'Europe (Marseille : 17.740 km), et par l'extrême dispersion des archipels et îles qui la constituent (distance de Papeete aux Australes, 1.200 km, aux Marquises, 1.400 km et aux Gambier, 1.650 km) éparpillés sur des dimensions comparables à l'Europe.

Or, toute l'économie de ce territoire dépend étroitement, tant pour son approvisionnement (matériaux, appareillage, ravitaillement) que pour ses exportations (produits locaux : phosphates, coprah, vanille, café, etc.) de ses liaisons maritimes internationales et intérintulaires, et de son unique port moderne Papeete.

A. — *Liaisons internationales.*

Les Messageries maritimes ont sur la Polynésie française trois paquebots mixtes en service : « Calédonien », « Tahitien », « Mélanésien », ce dernier affrété. Ces paquebots touchent Papeete dans chaque sens tous les 42 jours environ.

L'insuffisance de ces navires à maintes fois été dénoncée depuis plusieurs années. La concurrence de cargos néerlandais partant des ports de la mer du Nord à compter de 1960 et l'établissement d'une nouvelle ligne de cargos des Messageries maritimes partant du Havre a remédié à cette situation critique en ce qui concerne le *fret*.

Mais, malgré les interventions multiples des parlementaires et des assemblées territoriales, aucun effort n'a été fait en ce qui concerne les *passagers*.

On avait pu croire un moment que la construction d'un paquebot nouveau, destiné à remplacer le « Mélanésien » dont l'affrètement expire en 1964, allait être entreprise. Un conseil interministériel restreint avait, en effet, pris une décision en ce sens, le Conseil supérieur de la Marine marchande s'était prononcé favorablement sur la construction d'un tel navire et M. le Ministre des Travaux publics avait indiqué à la tribune du Sénat, le 23 novembre 1960, que les appels d'offres étaient sur le point d'être lancés.

Or, dans une réponse récente faite à une question écrite qui lui avait été posée par M. Coppenrath, Sénateur de Polynésie française, M. le Ministre des Travaux publics semble surseoir à la construction envisagée (1).

(1) *Question.* — M. Gérald Coppenrath rappelle à M. le ministre des travaux publics et des transports les termes de sa question écrite n° 477 du 24 novembre 1959 (*Journal officiel* du 25 novembre 1961, débats parlementaires, Sénats, p. 1178) et les assurances formelles qui lui avaient été données en ce qui concernait la construction d'un paquebot de 12.000 tonneaux destiné à la ligne du Pacifique-Sud; malgré ces assurances la situation à laquelle il était fait allusion dans sa question ayant nettement empiré depuis lors, il lui demande : 1° quelles mesures il entend prendre pour remédier dans l'immédiat à l'insuffisance critique de places à destination de la Polynésie; 2° si les crédits ont bien été prévus sur le budget de 1962 ou celui de 1961 au titre de l'aide à l'armement naval pour la construction du navire promis; 3° à quelle date ce paquebot sera mis en service. (*Question* du 31 octobre 1961.)

*Réponse.* — 1° La desserte des établissements du Pacifique est actuellement assurée par les deux paquebots de la Compagnie des messageries maritimes « Calédonien » et « Tahitien » et par le paquebot mixte italien « Mélanésien », affrété jusqu'à fin 1963. Ces trois unités permettent d'assurer huit départs par an, ainsi qu'il est prévu au cahier des charges annexé à la convention du 28 décembre 1948 passée entre l'Etat et la Compagnie des messageries maritimes; 2° les crédits budgétaires annuels ouverts au titre de l'aide à la construction navale correspondent à une production globale des chantiers et ne peuvent être calculés qu'en fonction des caractéristiques des navires qui ne sont connues d'une façon précise qu'au moment où la commande est conclue. Quant à l'aide à l'armement naval, il n'est pas prévu qu'elle puisse s'appliquer aux lignes contractuelles telles que celle de la Polynésie; 3° aucune commande de paquebot pour cette ligne n'ayant encore été passée, on ne peut prévoir actuellement de date de mise en service. Une telle commande suppose en effet que soient auparavant résolues certaines questions très délicates relatives aux conditions du financement de l'opération, tant par les ressources directes que l'armateur est en mesure d'y consacrer, que par les concours extérieurs qu'il est susceptible d'obtenir.

(J. O., Sénat du 27 avril 1962, pages 157 et 158.)

Les usagers qui, en l'état actuel des choses, doivent retenir leurs places six mois à l'avance pour avoir des chances d'en obtenir, ont l'impression d'avoir été dupés, d'autant plus que les demandes de places et le nombre des passagers transportés sont loin d'avoir diminué.

Il est donc urgent d'apporter une solution à ce problème.

### B. — *Les liaisons interinsulaires.*

Le transport par mer de passagers et de marchandises entre Papeete et les îles des différents archipels de la Polynésie porte sur environ 38.000 tonnes de marchandises par an (22.000 vers Papeete, 16.000 de Papeete) et 23.000 personnes (11.300 à destination de Papeete, 11.700 au départ).

L'exécution de ce transport est caractérisée par :

— l'utilisation d'une flotille nombreuse (32 unités), ancienne (18 ans d'âge moyen), disparate et composée de petites unités (tonnage brut moyen 128,3 tonnes) ;

— l'immensité des distances à parcourir (950 milles jusqu'aux Gambier) et la faible importance des tonnages à transporter dans chaque île ;

— l'absence et l'impossibilité d'installer une infrastructure portuaire dans les îles ;

— le déséquilibre en tonnage de certains archipels (Tuamotou : entrées 3.586 tonnes, sorties 12.937 tonnes ; Marquises : entrées 1.194 tonnes, sorties 2.416 tonnes) ;

— la faible valeur et le grand encombrement de la principale marchandise transportée : le coprah ;

— le manque de navires adaptés au transport de passagers qui naviguent dans des conditions de sécurité incertaines ;

— la survivance en Polynésie française de « l'aventure », forme d'expédition maritime à base de troc, qui consiste à transformer le navire en magasin flottant achetant les produits du cru et vendant des marchandises diverses aux insulaires ;

— l'absence de toute organisation professionnelle ou étatique régularisant ou coordonnant de façon efficace l'exécution des transports.

Les résultats de cette situation de fait sont que :

— les taux de fret sont élevés (on paie plus cher pour transporter une tonne de coprah de Rangiroa à Papeete que de Papeete

à Marseille) et les marchandises vendues à « l'aventure » sont d'un prix très élevé (prix de détail de Papeete majoré de 30 %). En outre, certaines îles sont insuffisamment et irrégulièrement visitées et les passagers voyagent le plus souvent sur le pont dans des conditions inconfortables.

Pour remédier à ces défauts, plusieurs tentatives d'organisation soit d'origine réglementaire, soit par accord entre les armateurs, ont été effectuées. Il faut reconnaître qu'elles ont toutes échoué. Le régime actuel est celui de la liberté et les utilisateurs, insulaires ou chargeurs de Papeete s'en montrent modérément satisfaits. Il est vrai qu'au cours des deux dernières années la situation s'est améliorée par suite de l'entrée en service de nouveaux navires plus importants et relativement plus jeunes, de l'augmentation du tonnage à transporter, de la disparition par événement de mer de vieilles unités (Tagua, Popoua) et de l'arrêt de l'activité de la Sopoda. Cette société d'armement gérant tous les navires de Polynésie disposait d'un monopole de fait dont elle usait en pratiquant « l'aventure » au détriment des insulaires. Ceux-ci se sont déclarés satisfaits du retour à la concurrence qui leur a permis d'obtenir un meilleur prix du coprah.

Malgré ces améliorations et une exécution des transports actuellement suffisante, les liaisons interinsulaires en Polynésie sont vulnérables et exposées à de nouvelles crises.

L'âge de la flotte l'expose en effet à des avaries nombreuses et l'arrêt simultané de plusieurs navires risquerait de compromettre le ravitaillement des îles et l'écoulement de leurs produits. En outre, l'arrivée en Polynésie de plusieurs unités importantes déséquilibrerait la marche des transports et pourrait avoir des conséquences commerciales graves. Enfin, les armateurs ne sont pas tenus d'exécuter les transports et peuvent abandonner les secteurs les moins rentables, les privant ainsi de tout ravitaillement.

Les objectifs d'une politique en matière de transports interinsulaires en Polynésie française doivent donc être :

- de doter le territoire d'une flotte moderne adaptée aux besoins. La flotte devra être entièrement renouvelée d'ici quinze ans et si l'on veut éviter que les armateurs n'achètent encore des navires hors d'âge, il conviendra :
- de contrôler les achats pour éliminer les unités douteuses ;
- de donner les moyens financiers pour l'achat de navires jeunes ;

- d'organiser la profession d'armateur pour amener les professionnels à :
- limiter le tonnage aux besoins réels du territoire;
- organiser, sous le contrôle de l'administration, la desserte de tous les archipels;
- de donner au Gouverneur les moyens de faire exécuter les transports d'intérêt public, lorsque, en cas de crise les armateurs se refusent à les exécuter.

En outre, il paraîtrait normal de créer une caisse compensatrice de frets. Le tarif de fret est en effet le même pour Rangiroa, île des Tuamotou, située à moins de 200 milles de Papeete, que pour Marutéa du Sud, située dans le même archipel, à 840 milles de Papeete. En outre, Rangiroa dispose d'une passe permettant de rentrer dans le lagon et d'un wharf pour y effectuer les opérations commerciales, tandis que Marutéa du Sud ne dispose pas de passe, ce qui oblige les bateaux à effectuer leur chargement et déchargement par baleinières passant sur le récif dans des conditions très périlleuses. Une grande partie des îles de l'Ouest des Tuamotou ont une passe tandis que les plus éloignées n'en ont pas. Si on peut considérer comme normal que tous les habitants des Tuamotou soient sur un pied d'égalité quant aux tarifs de fret, il n'en est pas de même en ce qui concerne les armateurs qui se trouvent placés dans des conditions de concurrence inégales.

### C. — *Port de Papeete.*

Le port de Papeete comprend actuellement un quai en eau profonde de 233 mètres, qui permet l'accostage et le travail simultané sur toutes ses cales à un seul navire. Le trafic intérimulaire y interfère avec le trafic international et les attentes en rade sont souvent difficiles, notamment en périodes de cyclones.

La construction d'un nouveau quai en eau profonde sur crédits du Fides a été stoppée en raison d'affaissements survenus en cours de travaux de gabionnage.

En fait, ce port paraît notablement insuffisant tant en ce qui concerne les quais que l'outillage et les hangars. Une solution transitoire, en attendant la construction d'un nouveau quai, pourrait être trouvée dans l'affectation au trafic commercial d'une partie des quais utilisés par la Marine Nationale. Celle-ci occupe,

en effet, une longueur de quai sensiblement égale à celle des autres quais. En tout état de cause, la modernisation et l'agrandissement du port de Papeete nécessitent un investissement supérieur au milliard d'anciens francs.

### 3° LES TRANSPORTS TERRESTRES : INFRASTRUCTURE ET PARC AUTOMOBILE

L'infrastructure routière est peu développée : Tahiti compte 178 kilomètres de routes carrossables, Mooréa 60 kilomètres, Raïtéa 37 kilomètres. A concurrence de 117 kilomètres en ce qui concerne Tahiti, et en totalité pour Mooréa et Raïatéa, ce sont des routes qui font le tour de chacune de ces trois îles.

A la vérité, jusqu'alors, on ne peut parler d'un véritable réseau routier que pour l'île de Tahiti ; dans les autres îles, les routes, simplement empierrées, s'apparentent davantage à une piste qu'à une véritable route moderne adaptée au trafic automobile.

Le réseau routier de Tahiti se compose essentiellement d'une route côtière circulaire (117 km) à laquelle se raccordent diverses antennes (61 km) dont les deux plus importantes (20 et 18 km) enserrent partiellement la presqu'île de Tairapu au Sud-Est de l'île.

Malgré les sommes importantes consacrées à ce réseau routier depuis quinze ans, tous les travaux indispensables n'ont pu être réalisés en raison du relief et notamment de nombreuses coupures que font dans le réseau routier les rivières qui descendent de la montagne et se jettent dans le lagon. Depuis cinq ans, le Territoire a augmenté considérablement les crédits d'entretien en les portant de 2.400.000 francs C. F. P. à 10.350.000, ce dernier chiffre représentant approximativement 5 % de la valeur du réseau.

A l'heure actuelle, il est urgent d'assurer en premier lieu la revision du tronçon défoncé par les charrois dus à la construction de l'aérodrome de Faaa. L'importance de la circulation prévisible dans cette région et l'absence d'assainissement de l'ancien tracé en plusieurs endroits doivent entraîner la reconstruction complète de cette partie du réseau routier et devrait être réalisée à brève échéance. En outre, il est nécessaire d'améliorer rapidement un certain nombre de passages sur les côtes Ouest et Sud, de reconstruire sur la côte Est la piste de

la Popenoo, à voie unique, à la fois incommode et peu sûre, de continuer les travaux de reprise de la route de la presqu'île de Tautira, très difficile en raison de son profil et d'améliorer au-delà de Taravao le tronçon de la presqu'île desservant Tantia.

L'amélioration de l'infrastructure routière pose des problèmes financiers difficiles en raison du coût élevé (40.000 NF au km) de la construction des routes. Ce coût pourrait être abaissé si le Territoire disposait d'un programme suffisamment important à financement échelonné dans le temps, pour qu'il puisse être fait appel à des entreprises disposant d'un matériel moderne et puissant. D'ores et déjà, une amélioration dans le financement doit résulter de la création récente d'un fonds routier financé par une taxe supplémentaire d'un franc C. F. P. sur le litre d'essence et qui doit fournir entre 20 et 28 millions de francs C. F. P. pour l'année en cours.

Si l'on ajoute à cette ressource nouvelle les crédits figurant dans le budget local et les dotations du Fides, on peut arriver à un rythme de 60 millions de francs C. F. P. par an affectés au réseau routier, mais sur cette base il faudra au moins cinq ans pour assurer la modernisation et le développement indispensable de l'infrastructure routière. Et si l'on tient compte de la nécessité d'assurer au tourisme à la fois confort et sécurité sur le circuit du tour de l'île et la possibilité de pénétrer à l'intérieur de l'île par des routes touristiques, c'est à plus de 600 millions de francs C. F. P. qu'on peut évaluer le montant des réalisations à entreprendre.

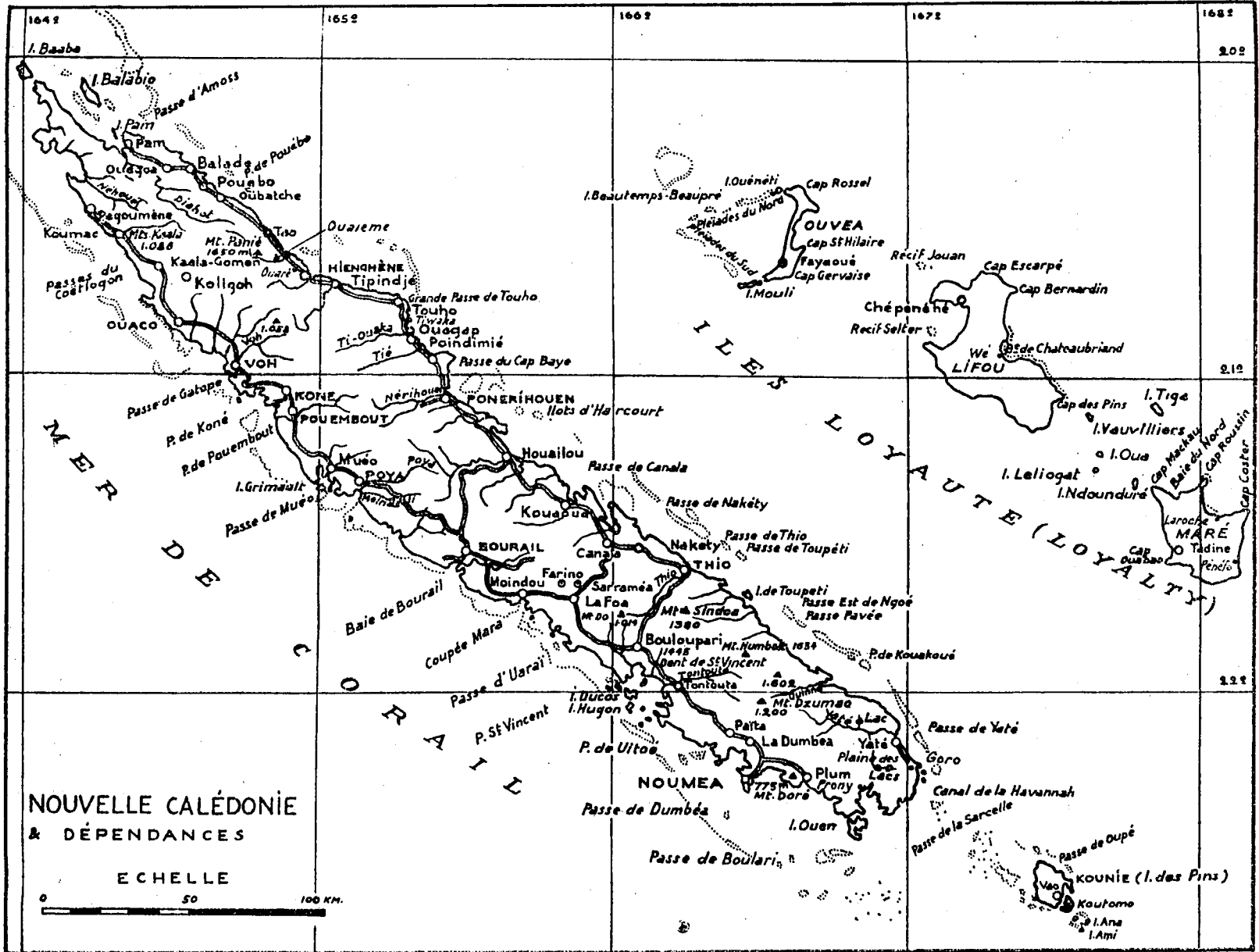
Quant au parc automobile du Territoire, il atteignait, au 31 décembre 1961, 4.140 véhicules, dont 2.587 véhicules de tourisme et 1.553 véhicules utilitaires.

Les véhicules d'origine française comptent pour 2.464 et ceux d'origine étrangère pour 1.676. Ce parc automobile marque un accroissement de 896 véhicules par rapport à l'année précédente et il est utilisé à concurrence de 97 % à Tahiti.

A ce parc automobile, il convient d'ajouter près de 2.000 véhicules à deux roues, motocyclettes et scooters, en accroissement de 326 unités par rapport à 1960.

Il est bien certain que ce parc automobile connaîtra un essor rapide lié au développement du tourisme.





DEUXIEME PARTIE  
LA NOUVELLE - CALÉDONIE

**Organisation du séjour.**

*Dimanche 11 mars 1962 :*

7 h 00 Arrivée à Tontouta (aérodrome international de Nouvelle-Calédonie).

*Lundi 12 mars :*

9 h 00 Conférence avec le Haut-Commissaire Péchoux.

10 h 45 Visite au Vice-Président du Conseil de Gouvernement, M. Kauma.

11 h 15 Visite au Maire de Nouméa, représenté en son absence par son adjoint, le Docteur Féron.

Après-midi : Visite de l'aquarium de Nouméa.

Visite de l'Institut Français d'Océanie.

Entretien avec le Secrétaire Général de la Commission du Pacifique-Sud.

Visite de l'hôpital Gaston-Bourret.

*Mardi 13 mars :*

6 h 15 Départ de Nouméa.

La journée a été consacrée à la visite de la mine de nickel de Thio exploitée par la Société « Le Nickel ».

18 h 00 Retour à Nouméa.

*Mercredi 14 mars :*

Matin : Visite du littoral à proximité de Nouméa.

Après-midi : Entretiens à Nouméa avec les représentants des syndicats.

*Jeudi 15 mars :*

- 7 h 30 Départ vers Bourail (côte ouest).
- 9 h 00 Réception par la municipalité de La Foa.
- 11 h 30 Réception par la municipalité de Bourail.
- 15 h 00 Visite de la tribu du Grand Chef Bouquet.
- 19 h 00 Retour à Nouméa.

*Vendredi 16 mars :*

La journée a été réservée aux entretiens, visites et rencontres que les membres de la délégation désiraient, chacun en ce qui les concernait, accorder ou se ménager.

*Samedi 17 mars :*

- 8 h 00 Départ de Nouméa.

La journée a été consacrée à la visite de l'usine et du barrage construits sur la Yaté.

En outre, en fin d'après-midi, une conférence a réuni les membres de la délégation avec les différentes autorités responsables du développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie.

*Dimanche 18 mars :*

- 7 h 30 Départ de Nouméa par avion spécial de la Compagnie Transpac.

La délégation a séjourné 24 heures à l'île des Pins.

*Lundi 19 mars :*

- 7 h 00 Départ par avion de l'île des Pins.

Après une escale à Nouméa, la délégation s'est rendue à Koumac, à l'extrémité nord de la côte ouest en ayant, au préalable, survolé la côte est, notamment de Houailou à Touho et Hienghène.

- 9 h 00 Arrivée à Koumac et réception par la municipalité. Visite de l'hôpital.

10 h 00 Départ vers Ouaco.

La fin de la matinée et le début de l'après-midi ont été consacrés à la visite de l'exploitation d'élevage du Sénateur Lafleur, ainsi que des installations affectées au travail de la viande et de la conserverie.

16 h 15 Décollage de Koumac.

18 h 00 Arrivée à Nouméa après escale à Houaïlou.

*Mardi 20 mars :*

Matin : Séance de travail avec le Haut-Commissaire et les Chefs de service de l'administration.

Après-midi : Visite de l'usine métallurgique de la société « Le Nickel », à Doniambo.

*Mercredi 21 mars :*

13 h 00 Départ de Nouméa pour l'aérodrome de la Tontouta.

15 h 30 Décollage de Nouméa pour Papeete.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>

### LES FONDEMENTS DE LA VIE ECONOMIQUE

#### I. — Les données géographiques de la Nouvelle-Calédonie.

##### 1° LOCALISATION ET STRUCTURE

Située à plus de 20.000 kilomètres de la France métropolitaine, entre le Tropic du Capricorne et l'Equateur, dans le Sud-Ouest du Pacifique, la Nouvelle-Calédonie fait partie d'un groupe d'îles que les géographes ont appelé Mélanésie et auxquelles appartiennent les Nouvelles-Hébrides, les Salomons, les Fidji et la Nouvelle-Guinée.

L'archipel néo-calédonien est constitué de trois éléments : la Grande-Terre, les Iles Loyauté et les Chesterfield.

A. — La Grande-Terre ou Nouvelle-Calédonie est la plus étendue, la plus peuplée et la plus riche. C'est une île allongée et étroite, d'environ 400 kilomètres de long et 50 kilomètres de large ; sa superficie est de 16.750 kilomètres carrés, c'est-à-dire qu'elle est 33 fois plus petite que la France ; sa forme et ses dimensions sont approximativement celles des Pyrénées.

L'île est ceinturée par un magnifique récif-barrière qui la longe à une dizaine de kilomètres en moyenne des côtes. Entre la côte et le récif s'étend un lagon propice à la pêche et à la navigation.

La Grande-Terre se prolonge au Sud, par l'île des Pins, et au Nord, par l'archipel des Belep et le récif d'Entrecasteaux.

B. — L'Archipel des Loyauté est un ensemble parallèle à l'axe de la Grande-Terre et situé environ à 100 kilomètres à l'Est. Il est essentiellement constitué par les îles Maré, Lifou et Ouvéa.

Les Iles Loyauté ont une superficie beaucoup plus faible que celle de la Grande-Terre ; elles couvrent à peine 2.000 kilomètres carrés, la plus grande étant Lifou avec 1.150 kilomètres carrés.

C. — Le troisième groupe est celui des Iles Chesterfield situées à 400 kilomètres environ à l'Ouest dans la mer de Corail ; ce sont des îles coralliennes basses et inhabitées.

Le trait dominant de la Nouvelle-Calédonie, jusqu'au développement de l'aviation, était son isolement. Les îles les plus proches, à savoir les Nouvelles-Hébrides, sont à 500 kilomètres ; les côtes australiennes et néo-zélandaises à 1.500 kilomètres, le Japon à 7.000 kilomètres et la côte ouest des Etats-Unis à 10.000. Enfin, la Métropole est presque aux antipodes, à 20.000 kilomètres.

## 2° LA DISPOSITION DU RELIEF

La Nouvelle-Calédonie est très montagneuse ; l'altitude, qui ne dépasse pas 1.639 mètres, décroît très rapidement aux extrémités et en particulier au Nord, mais la caractéristique la plus importante de ce relief est l'opposition entre la partie Est et la partie Ouest. A l'Est, la montagne s'étend presque partout jusqu'à la mer et comprend les massifs les plus élevés de l'île : le massif du Mont-Panié (1.639 mètres) au Nord et le massif minier, avec le mont Humboldt (1.634 mètres) au Sud.

Par contre, le relief de l'Ouest de la Grande-Terre est moins montagneux et plus accessible. Au Sud, de Nouméa à Bourail, s'étend un ensemble de collines et de chaînons peu élevés séparés par de petites plaines alluviales. De Bourail à Koumac, le relief est formé d'une série de massifs miniers que séparent des zones de plaines et de collines, telles que la Plaine de Ouaco.

De la même façon s'opposent la côte Est et la côte Ouest. La côte Est est une côte élevée et à falaises et la mer, qui a envahi les embouchures des rivières, les a transformées en golfes étroits et profonds. L'action de la mer a déchiqueté les roches calcaires et les a parfois sculptées d'une façon très caractéristique, notamment dans la région de Hienghène « Tours de Notre-Dame ».

La côte Ouest, au contraire, est basse et marécageuse et les baies les plus profondes sont situées aux extrémités, la plus importante étant la baie de Saint-Vincent, au Sud, et la baie de la Rade de Nouméa.

Quand au récif-barrière qui entoure l'île, il est interrompu à l'embouchure des rivières, les coraux ne pouvant pas se développer dans les eaux douces ou boueuses. Ainsi existent des passes qui permettent de pénétrer à l'intérieur du lagon.

Sur la côte Est, le récif-barrière est éloigné du rivage et le lagon constitue une voie de navigation parfaite.

Sur la côte Ouest, au contraire, le récif est parfois très près de la côte et le lagon n'est navigable qu'aux extrémités.

### 3° LE CLIMAT

La Nouvelle-Calédonie, située dans l'hémisphère Sud, à proximité du Tropique du Capricorne, devrait avoir un climat tropical sec. Mais la présence de la mer, la disposition du relief et la direction des vents dominants modifient l'influence de la latitude.

La température moyenne de l'année est de 23,5° à Nouméa, alors qu'à Paris, par exemple, elle n'est que de 10°. Le mois le plus chaud est le mois de février, le moins chaud est le mois d'août, mais la différence entre la température la plus élevée et la température la plus basse est faible : six degrés, en raison de la longueur des jours et des nuits qui, en Nouvelle-Calédonie, comme dans toutes les régions voisines de l'Equateur, est, à une heure près, sensiblement la même au cours de l'année. Durant son séjour en Nouvelle-Calédonie, en mars 1962, la délégation a cependant supporté une température voisine de 35°, notamment le lundi 12 mars, mais cette température était exceptionnelle et, d'une manière générale, la température des journées les plus chaudes ne dépasse pas 32°.

La forme et le relief de l'île influent sur les températures et sur la répartition des précipitations. La grande saison des pluies se situe en été et c'est en mars qu'ont lieu les plus fortes précipitations ; une petite saison des pluies se place en juillet-août, pendant la saison fraîche. La grande saison sèche dure généralement de septembre à novembre et une petite saison sèche se place en mai. Mais surtout il y a une opposition marquée entre la côte orientale et la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie. Le versant Est, exposé au vent alizé, reçoit en général deux fois plus d'eau que l'autre versant. C'est ainsi qu'à Yaté, il pleut 200 jours par an et la moyenne des précipitations y est voisine de 3 mètres.

La côte Ouest, au contraire, à l'abri de la montagne et de l'alizé, ne reçoit que de faibles précipitations (1 mètre à peine) ; en outre, comme les précipitations tombent sous forme d'averses brutales et que le relief est très accidenté, les eaux s'écoulent rapidement et ne profitent que très peu à la végétation.

Trois associations végétales peuvent être distinguées :

— la véritable forêt avec ses résineux, tels que le kaori, ses fougères arborescentes, ses palmiers et, sur la côte, le banian, le

santal et le pin colonnaire. C'est à ce dernier arbre que l'île des Pins doit son nom ;

— la savane, qui est la formation la plus étendue de l'île avec le niaouli, l'arbre le plus répandu en Nouvelle-Calédonie. Dans la savane, se sont développées, avec une très grande rapidité, des plantes comme le lantana ou le gouavyer qui couvrent le sol de buissons parfois inextricables ;

— le maquis des terrains miniers qui couvre le tiers du pays et se compose de petits arbustes rabougris, tels que le gaïac, le bois de fer et les fougères.

## II. — Situation démographique.

L'évolution démographique de la Nouvelle-Calédonie a été lente pendant de nombreuses années puisque, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, la population, en 50 ans, n'était passée que de 54.000 à 65.000 habitants.

	1901	1906	1911	1921	1931	1936	1946	1951	1956
Français .....	22.750	20.900	17.300	14.200	15.200	15.400	18.100	20.400	22.400
Autochtones .....	29.100	28.500	28.800	27.100	28.600	28.800	31.000	34.000	35.000
Etrangers .....	2.550	3.900	4.500	6.200	13.400	9.000	13.600	11.100	7.600
Total .....	54.400	53.300	50.600	47.500	57.200	53.200	62.700	65.500	65.000

Au 31 décembre 1960, la population se répartit comme suit :

Européens et assimilés .....	27.698
Autochtones (Mélanésiens) .....	39.222
Vietnamiens .....	4.246
Indonésiens .....	3.578
Hébridais et Wallisiens .....	2.268
Tahitiens .....	922
Etrangers .....	539
<b>Total .....</b>	<b>78.473</b>

On observe donc que l'accroissement de la population a été supérieur, de 1956 à 1961, à ce qu'il avait été de 1901 à 1956.



Cet accroissement rapide de la population depuis cinq ans est dû à la fois à une natalité importante et à une immigration sensible d'Européens, d'Hébridais, de Wallisiens et de Tahitiens. Par contre, un nombre assez important de Vietnamiens a déjà été rapatrié. Le rapatriement des Vietnamiens pose d'ailleurs un problème et la délégation qui en a été saisie sur place à plusieurs reprises est intervenue auprès du Gouvernement français pour que soit trouvée une solution tenant compte des désirs de ces populations.

Malgré cet accroissement, la densité de la population est toujours très faible. Pour une superficie totale de 19.100 kilomètres carrés, la densité moyenne est passée à un peu plus de quatre habitants au kilomètre carré fin 1960.

Cette population est d'ailleurs très inégalement répartie : sur la Grande-Terre, d'une superficie de 16.750 kilomètres carrés, on enregistre une forte concentration à Nouméa, qui groupe environ 40 % des habitants de l'île et 60 % des Européens ; en dehors de Nouméa, la densité moyenne est de l'ordre de deux habitants au kilomètre carré.

Par contre, dans les îles Loyauté, la densité est nettement plus élevée et varie de six habitants au kilomètre carré, à Lifou, à plus de dix-sept à Ouvéa.

Afin d'établir des perspectives d'évolution de la population, M. Pellier, Administrateur de l'Institut national de la Statistique et des Etudes économiques, s'est efforcé d'estimer les taux de natalité et de mortalité. En 1960, pour les Européens et les Mélanésiens, il admet approximativement les chiffres suivants :

	EUROPEENS	MELANESIENS
Taux de natalité.....	30 ‰	37 ‰
Taux de mortalité.....	9 ‰	14 ‰
Taux de reproduction brut.....	2 ‰	2,5 ‰

Il ressort de ce tableau que l'écart numérique entre Mélanésiens et Européens serait appelé à s'accroître dans l'avenir. C'est là un fait nouveau car, jusqu'ici, était signalée la tendance de la population européenne à s'accroître plus rapidement que la population mélanésienne.

En supposant que les deux groupes conservent leur fécondité et que les mouvements migratoires les affectant se compenseraient, ainsi qu'il a été observé au cours des dernières années, M. Pellier estime que les perspectives d'évolution des deux principaux groupes peuvent être résumées comme suit jusqu'en 1970 :

	1965	1970
Population européenne .....	30.500	34.000
Population mélanésienne .....	42.500	48.000

Enfin, en ce qui concerne la répartition de la population, observons que la côte Est est plus spécialement la région du peuplement indigène qui s'y trouve concentré à concurrence de 60 %, tandis que la côte Ouest est celle du peuplement européen : on compte trois fois plus de colons européens sur la côte Ouest où sont situées plus des trois quarts des propriétés que sur la côte Est.

## CHAPITRE II

### L'ORGANISATION POLITIQUE

#### I. — Le statut de la Nouvelle-Calédonie.

C'est le 23 septembre 1853 que l'Amiral Febvrier-Despointes arrivait devant Balade à la pointe Nord-Est de la Nouvelle-Calédonie et, sur l'ordre de Napoléon III, prenait possession de l'île.

Les raisons qui poussèrent le gouvernement de Napoléon III à faire de la Nouvelle-Calédonie une possession française ont été données par *Le Moniteur* du 14 février 1854.

« La prise de possession a eu pour but d'assurer à la France dans le Pacifique la position que réclamaient les intérêts de la marine militaire et commerciale et les vues du gouvernement sur le régime pénitentiaire ; position que ne lui donnaient ni l'occupation du petit archipel des Marquises, ni le protectorat des îles de la Société. La Nouvelle-Calédonie est un excellent point d'appui, mais on ne connaît pas encore assez sa valeur pour tirer parti de ses ressources agricoles et minérales ou y jeter les premiers fondements d'un pénitencier. » Celui-ci ne fut institué que 10 ans plus tard par le décret du 2 septembre 1863 qui resta appliqué jusqu'en 1897.

Lors de la prise de possession, la Nouvelle-Calédonie avait été rattachée administrativement au groupe des Etablissements de l'Océanie et un décret du 14 juin 1860 en fit un territoire autonome qui, dès 1885, fut doté d'un conseil général élu. Mais le statut du Territoire a été profondément modifié par la loi-cadre du 23 juin 1956. Le décret du 22 juillet 1957 portant institution d'un Conseil de Gouvernement et extension des attributions de l'Assemblée Territoriale en Nouvelle-Calédonie, ainsi que la loi du 26 juillet 1957 relative à la composition et à la formation de l'Assemblée Territoriale de la Nouvelle-Calédonie complétèrent les dispositions, révolutionnaires à l'époque, de la loi-cadre de 1956.

Les grandes lignes du nouveau statut sont d'ailleurs déterminées par la loi-cadre elle-même ; celle-ci :

- impose le suffrage universel et le collège unique ;
- assure à l'Assemblée Territoriale un pouvoir délibérant élargi pour l'organisation et la gestion des services territoriaux ;

- prévoit un Conseil de Gouvernement ;
- impose une distinction précise entre les services de l'Etat et les services territoriaux et entre les cadres des fonctionnaires de l'Etat et ceux des fonctionnaires territoriaux.

Il existe ainsi, depuis la mise en œuvre de la loi-cadre et des décrets d'application, une répartition de compétences entre l'Etat et le Territoire.

L'Etat exerce l'intégralité des compétences diplomatiques et de celles propres à assurer la défense extérieure et intérieure du Territoire ; il règle seul le régime et les services des changes, du Trésor et du contrôle financier, ainsi que la plus grande partie du droit civil et l'organisation administrative.

Par contre, le Territoire dispose d'une compétence totale en matière fiscale et en ce qui concerne la réglementation du domaine public ou privé et l'organisation de ses propres services publics. Il réglemente la plupart des activités locales : commerce, industrie, agriculture, transports intérieurs et il a une compétence absolue en ce qui concerne l'assistance, la santé publique, les activités culturelles et le tourisme. L'urbanisme et le logement sont également des affaires territoriales, ainsi que la réglementation des loyers et la protection des monuments et sites.

Enfin, le Territoire a pleine compétence pour tout ce qui concerne les coutumes, leur constatation, leur évolution et même leur application par les tribunaux de droit local.

Cependant, le Territoire doit respecter une réglementation d'ensemble ; il en est ainsi pour le Code du commerce, le Code maritime, les Codes de déontologie, les règles générales des marchés publics, la législation et la réglementation sur les assurances ainsi que celles relatives au soutien à la production.

Enfin, il existe des domaines où les compétences sont partagées entre l'Etat et le Territoire.

Il s'agit, en premier lieu, de la justice qui est essentiellement un service public de l'Etat. Mais, dans ce secteur, le Territoire réglemente la justice de droit local, la procédure civile, le régime pénitentiaire, l'enfance délinquante et abandonnée et le statut des auxiliaires de justice et des professions libérales. De même, la police administrative est un service d'Etat dont les décisions d'application sont souvent prises par les autorités territoriales, notamment en matière de santé publique.

Cependant, bien que les communications intérieures relèvent du Territoire, tout ce qui concerne la police de l'air et de la mer incombe à l'Etat.

Inversement, si l'enseignement, à l'exception de l'enseignement supérieur, est un service territorial, l'Etat fixe les programmes, les modalités d'examen, ainsi que les qualifications requises pour enseigner.

Par ailleurs, si le commerce et les communications extérieurs sont une affaire d'Etat, le Territoire fixe les droits de douane et peut réglementer les exportations.

Enfin, le développement économique et social du Territoire donne lieu à un partage assez complexe :

— le Plan d'équipement comprend deux sections, la section générale dépendant uniquement de l'Etat et la section locale établie par voie d'accord entre le Territoire et l'Etat ;

— la législation minière relève de l'Etat, mais les modalités d'application de cette législation ainsi que les Services des Mines relèvent du Territoire.

Quant aux titres miniers, il faut distinguer les permis de recherche A portant sur de grandes étendues et s'accompagnant d'une convention, qui sont délivrés par le Représentant de l'Etat après avis du Territoire, et les permis de recherche B qui sont délivrés par les autorités territoriales.

Quant à la législation sociale, elle est l'œuvre de l'Etat et l'inspection du travail est un service d'Etat, mais le Territoire est consulté sur les modalités d'application et le corps des contrôleurs du travail est un cadre territorial.

On mesure à quel point sont imbriquées les compétences respectives de l'Etat et du Territoire. Mais au sommet toutes les compétences se trouvent réunies dans les mains d'une même personne, le Gouverneur, à la fois représentant du Gouvernement de la République française et Chef du Territoire.

A vrai dire, il en était exactement ainsi avant la loi-cadre sur les Territoires d'outre-mer de 1956, mais depuis la mise en œuvre de cette loi-cadre, le Chef du Territoire doit compter, en ce qui concerne la gestion des affaires territoriales, d'une part avec le Conseil de Gouvernement dont il est Président et, d'autre part avec l'Assemblée territoriale élue.

## II. — Le Conseil de Gouvernement.

Le Conseil de Gouvernement a son origine dans le Conseil privé qui, composé de chefs de service et de notables, assistait le Chef du Territoire. Mais il a une physionomie bien différente puisqu'il est entièrement élu et qu'il assure l'administration des affaires territoriales par l'exécution des décisions de l'Assemblée.

Enfin, s'il est présidé par le Chef du Territoire, il est en fait dirigé par celui de ses membres qui a la qualité de vice-président.

Le Conseil de Gouvernement est composé de 6 à 8 membres élus par l'Assemblée territoriale et qui portent le titre de « ministre ». Le Ministre élu en tête de liste prend le titre de « vice-président du Conseil de Gouvernement ».

Le Conseil de Gouvernement est présidé par le Chef du Territoire ou, en son absence, par le vice-président du Conseil de Gouvernement. Ce dernier a la faculté de démissionner s'il estime ne plus avoir la confiance de l'Assemblée territoriale.

Quant au Chef du Territoire, le Gouverneur, il préside le Conseil de Gouvernement mais il n'en est pas membre. Il dispose d'importantes prérogatives, en ce sens qu'il peut s'opposer aux décisions illégales ou en suspendre l'application. A la vérité, pour la gestion des affaires locales, il exerce essentiellement une magistrature d'influence, cette influence reposant, indépendamment de ses qualités personnelles, sur le fait qu'il représente l'Etat dont l'aide économique et technique est indispensable à l'administration territoriale.

Chaque Ministre a la responsabilité, devant le Conseil de Gouvernement, d'un secteur administratif.

Actuellement, le Conseil de Gouvernement est composé de 7 ministres qui sont les suivants :

- |                        |                                                                    |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| M. Rock Pidjot.....    | Vice-Président, Ministre des Finances et des Affaires Economiques. |
| M. Jean Hénin.....     | Production Industrielle et Mines.                                  |
| M. Jean Leborgne.....  | Education, Jeunesse et Sports.                                     |
| M. Satragne .....      | Plan.                                                              |
| M. Yann Celene Uregei. | Economie Rurale.                                                   |
| M. Wakolo Pouye .....  | Intérieur, Santé, Affaires Sociales.                               |
| M. Pierre Gomez.....   | Travaux Publics et Transports.                                     |

Chaque Ministre territorial veille à l'exécution des décisions de l'Assemblée et du Conseil en dirigeant le service dont il a la charge.

Toutefois, le pouvoir de nommer les fonctionnaires territoriaux et de leur infliger des sanctions appartient au Chef du Territoire mais il est exercé sur proposition du Ministre.

Chaque Ministre est responsable individuellement du service qu'il dirige. Cette responsabilité est sanctionnée par le droit du vice-président de demander au Chef du Territoire de prononcer la démission d'office d'un Ministre.

Enfin, le Conseil de Gouvernement est responsable devant l'Assemblée Territoriale. Toutefois, si le Conseil n'utilise pas cette faculté de démissionner malgré la censure de l'Assemblée Territoriale, l'impossibilité d'une gestion normale des affaires territoriales amènerait le Gouvernement de la République à dissoudre soit le Conseil de Gouvernement, soit l'Assemblée Territoriale. L'arbitrage revient donc au Gouvernement de la République.

### III. — L'Assemblée Territoriale.

L'Assemblée Territoriale de Nouvelle-Calédonie et de ses Dépendances est composée de 30 membres élus pour 5 ans et rééligibles. Pour ces élections, le Territoire est divisé en 4 circonscriptions, à savoir :

1 <sup>re</sup> circonscription : Sud (Nouméa, Dumbéa, Mont-Dore, Yate, Iles des Pins).....	10
2 <sup>e</sup> circonscription : Côte Ouest (Ouégoa et Belep).....	8
3 <sup>e</sup> circonscription : Côte Est.....	7
4 <sup>e</sup> circonscription : Iles Loyauté.....	5
	<hr/>
	30

L'Assemblée Territoriale tient chaque année deux sessions ordinaires, sur convocation du Chef du Territoire. La première s'ouvre entre le 1<sup>er</sup> mars et le 31 mai ; la seconde dite « session budgétaire » et au cours de laquelle est examiné le budget, entre

le 1<sup>er</sup> septembre et le 30 novembre. L'Assemblée Territoriale peut, en outre, se réunir en sessions extraordinaires dont chacune ne peut dépasser un mois.

L'Assemblée Territoriale est maîtresse de son règlement intérieur et elle élit au scrutin secret son président. Les séances sont publiques et les procès-verbaux sont publiés.

L'Assemblée Territoriale peut prendre des règlements territoriaux dans les matières d'intérêt territorial énumérées par le décret du 22 juillet 1957 et qui ont déjà été évoquées. Elle peut également émettre des vœux pour l'abrogation, la modification ou l'extension des lois et décrets métropolitains. Enfin, elle est obligatoirement consultée sur certains projets d'arrêtés réglementaires que le Chef du Territoire doit prendre en Conseil de Gouvernement, dans certains domaines (organisation des services publics territoriaux et statut de leurs agents, application du Code du travail).

Enfin, l'Assemblée Territoriale vote le budget, les impôts et gère les finances du Territoire.

On peut donc considérer que l'Assemblée Territoriale dispose, non seulement d'attributions importantes et variées, mais d'un pouvoir d'information très étendu et est amenée à exercer à l'égard du Conseil de Gouvernement un contrôle de nature parlementaire.

#### IV. — La situation politique actuelle.

La délégation sénatoriale est arrivée en Nouvelle-Calédonie le 11 mars 1962, alors que l'Assemblée Territoriale avait été dissoute par décret du Président de la République Française du 9 mars 1962.

A la vérité, cette dissolution résultait du conflit ouvert entre la majorité de l'Assemblée Territoriale et le Conseil de Gouvernement et qui avait amené l'Assemblée Territoriale à voter plusieurs motions de censure à l'égard du Conseil de Gouvernement et un budget qui ne pouvait pas être appliqué. Pour clarifier la situation, le Gouvernement de la République Française a donc pris la mesure de dissolution précitée et renvoyé l'Assemblée Territoriale devant le corps électoral. Cette élection a eu lieu le 15 avril 1962.

A vrai dire, cette élection n'a pas modifié la structure politique de l'Assemblée Territoriale. L'Union Calédonienne, dont le chef de file est M. Maurice Lenormand, Député à l'Assemblée Nationale, qui



possédait 18 sièges en 1958, les a gardés avec toutefois une répartition différente selon les circonscriptions, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

	Nouméa et Sud.	Côte Ouest.	Côte Est.	Iles Loyauté.	TOTAL
1962 .....	6	5	4	3	18
1958 .....	3	5	6	4	18

L'U. N. R. et le Rassemblement Calédonien qui avaient constitué une liste commune en 1958, n'ont pu cette fois s'entendre et cette division a été un facteur d'affaiblissement, les élections se faisant à la répartition proportionnelle à la plus forte moyenne.

De ce fait, la liste U. N. R. présentée sous le nom d'une Liste d'Entente, a eu 9 sièges dont 2 seulement à Nouméa et le Rassemblement Calédonien a eu 3 sièges dont 2 seulement à Nouméa.

Par ailleurs, une liste Union Républicaine, présentée par un syndicaliste de la C. G. T., qui avait obtenu 1 siège en 1958, n'en a pas obtenu en 1962.

En résumé, l'Union calédonienne a gagné 3 sièges dans la circonscription de Nouméa et en a perdu 2 sur la côte Est et 1 aux îles Loyauté.

La liste U. N. R. dite « Liste d'entente » a maintenu sa position sur la côte Ouest et a gagné 2 sièges sur la côte Est et 1 aux îles Loyauté.

Pour la circonscription de Nouméa, il est difficile de faire une répartition des pertes puisqu'il existait une liste d'Union en 1958. On peut simplement constater que le total des sièges de la liste U. N. R. et de la liste du Rassemblement calédonien est de 4 en 1962, alors qu'il était de 6 en 1958 sur la liste d'Union Rassemblement calédonien - U. N. R.

Enfin, l'Union républicaine n'est plus représentée.

Les élections, avec des résultats différents, aboutissent arithmétiquement à la même majorité qu'en 1958, à savoir : 18 sièges sur 30 pour l'Union calédonienne.

Il faut en outre signaler que, par suite de la dissidence en cours de mandat de deux membres de l'Union calédonienne, M. Kauma et M. Douy Matayo, à la veille de la dissolution de l'Assemblée territoriale, l'Union calédonienne ne disposait plus que de 16 sièges.

Il faut bien considérer que ces dissensions politiques ne facilitent pas le fonctionnement du mécanisme mis en place par la loi-cadre de 1956, ni la co-existence des services d'Etat et des services territoriaux. Déjà, dans un territoire relativement limité et peu peuplé, la superposition de l'administration d'Etat et de l'administration territoriale pouvait entraîner des difficultés. L'application qui a été faite de la loi-cadre et le fait que maintenant, en Nouvelle-Calédonie, le Gouverneur ne puisse exercer pratiquement ses pouvoirs sans la coopération de l'Assemblée territoriale et du Conseil de Gouvernement, rendent la situation actuelle difficile.

### CHAPITRE III

#### **L'économie calédonienne et ses perspectives d'évolution.**

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, nous aborderons l'étude de l'économie calédonienne par une étude rapide de son commerce extérieur.

La Nouvelle-Calédonie ne peut, en effet, se suffire à elle-même. Si comme tout territoire elle a besoin, pour vivre, d'exporter ses produits et d'acheter à l'étranger ceux qui lui manquent, les échanges extérieurs ont cependant un rôle capital dans son économie.

Leur importance, par rapport à la population et à la superficie de l'île, est considérable. A titre de comparaison, indiquons qu'ils représentent environ le tiers de ceux d'une Confédération comme l'était l'Afrique équatoriale française, près de 150 fois plus étendue et 100 fois plus peuplée.

#### **I. — Le commerce extérieur de la Nouvelle-Calédonie.**

Le mouvement général des échanges commerciaux en 1961 (importations + exportations) a battu tous les records : il a atteint en quantité 1.895.856 tonnes et en valeur plus de neuf milliards de francs C. F. P. (9.309.375.000), ce qui représente :

— une augmentation en tonnage de 4,32 % par rapport à 1960, de 120 % par rapport à 1955 et de 781 % par rapport à 1950 ;

— une augmentation en valeur de 15,72 % par rapport à 1960, de 160 % par rapport à 1955 et de 632 % par rapport à 1950.

Ces chiffres montrent l'ampleur et la rapidité de l'expansion économique du territoire depuis une dizaine d'année.

Cette expansion résulte essentiellement :

1° de la réouverture progressive du marché japonais pour le minerai de nickel (97.000 tonnes en 1952, 1 million de tonnes en 1961) ;

2° des travaux de modernisation et d'extension entrepris par la société Le Nickel, et qui ont porté le tonnage exporté du nickel en métal contenu dans les produits affinés (mattes et fontes) de 6.000 tonnes en 1952 à 25.000 tonnes en 1961.

## 1° LES EXPORTATIONS

Les exportations ont atteint en 1961 :

- en quantité : 1.370.871 tonnes ;
- en valeur : 5.025.638.000 C. F. P.,

ce qui représente :

— un accroissement en tonnage de 2,31 % par rapport à 1960, de 199 % par rapport à 1955 et 1.313 % par rapport à 1950 ;

— un accroissement en valeur de 9 % par rapport à 1960, de 159 % par rapport à 1955 et de 866 % par rapport à 1950.

Le détail des exportations du Territoire en 1961 (en nature, en tonnage, en valeur et en pourcentage) illustre une fois de plus la prééminence absolue de la mine dans l'économie calédonienne (96,5 %) et l'impérieuse nécessité de consolider l'économie en la diversifiant.

NATURE	TONNAGE (en tonnes).	VALEUR (Millions C.F.P.)	POURCENTAGE en valeur.
<i>Produits animaux :</i>			
Trocas .....	160	3,918	0,08 %
Peaux .....	64	0,549	
Total .....		4,467	
<i>Produits végétaux :</i>			
Coprah .....	1.085	11,579	2,33 %
Café .....	1.890	105,240	
Total .....		116,819	
<i>Produits miniers :</i>			
Minerai de nickel.....	1.013,334	1.012,636	96,54 %
Mattes de nickel.....	15,520	1.629,158	
Fontes de nickel.....	46,527	2.091,030	
Chrome .....	22,098	61	
Fer .....	267,387	57,766	
Total .....		4.851,590	
<i>Divers</i> .....	2.806	52,753	1,05 %

Un tableau condensé des exportations depuis 1951 exprime l'extraordinaire expansion minière et la diminution ou la stagnation des produits du cru :

	(En millions de francs C. F. P.)					
	1951		1955		1961	
	Valeur	%	Valeur	%	Valeur	%
<i>Produits animaux</i> .....	25,7	3,7	42	2,16	4,4	0,08
<i>Produits végétaux</i> .....	108	15,7	113	5,81	116	2,32
<i>Produits miniers</i> .....	521	75,7	1.759	90,5	4.851	96,6
<i>Divers</i> .....	34	4	26	1,34	52	1,04

Les principaux clients de la Nouvelle-Calédonie en 1961 ont été les suivants :

VALEUR (en millions de C. F. P.)		POURCENTAGE
France .....	3.887	77,35 %
Japon .....	1.013	20,15 %
Australie .....	77	1,55 %
Territoires d'Outre-Mer de la zone franc.....	28	0,55 %
Nouvelles-Hébrides .....	17	0,35 %
Autres pays.....	3	0,05 %

*La France est toujours le principal client* : elle achète la totalité des mattes et des fontes de nickel, une grande partie du minerai de chrome, le café, le coprah et le troca.

Le Japon achète le minerai de nickel et il est devenu en peu de temps le deuxième client du territoire.

L'Australie achète le minerai de fer et une partie du minerai de chrome.

Les U. S. A. qui étaient le principal acheteur de minerai de chrome il y a quelques années et le deuxième client du territoire (16,72 % en 1953) n'achètent plus rien, le placement aux U. S. A. du minerai de chrome calédonien étant devenu difficile par suite de son prix élevé.

## 2° LES IMPORTATIONS

Le Territoire a importé en 1961, 524.984 tonnes de marchandises pour une valeur de 4 milliards 283.737.000 francs C. F. P., contre 472.746 tonnes pour une valeur de 3 milliards 441 millions en 1960, soit une augmentation de 11 % en tonnage et de 24,5 % en valeur.

Les importations ont suivi le rythme de l'expansion en restant cependant en deçà. Les chiffres de 1961 représentent une augmentation de 346 % en tonnage et de 469 % en valeur par rapport à 1950. Cette augmentation a porté principalement :

— sur le matériel et les combustibles (houille, coke, carburants) nécessaires à l'industrie minière ;

— sur les biens de consommation et les objets fabriqués dont la demande a crû dans la mesure où ont crû la population, les salaires et les niveaux de vie.

*La France est le premier fournisseur du Territoire.* Le pourcentage est de 57 % environ, ce qui est remarquable, si l'on considère qu'il était nul en 1946 au sortir de la guerre, et qu'il était de 37 % en 1954. Ce résultat est dû à la politique de contingentement des devises, à l'amélioration progressive de la qualité des produits français et à l'effort du commerce local. Il convient de souligner qu'avant la guerre 1939-1945 ce pourcentage variait entre 40 % et 45 %.

La France fournit toutes sortes de marchandises, mais tout particulièrement des produits des industries alimentaires, des produits des industries chimiques, des textiles, des métaux et ouvrages en métaux, des machines et appareils et du matériel de transport.

L'Australie est le deuxième fournisseur. Son pourcentage est de 14,3 %. Il était de 25 % en 1952 et a diminué progressivement dans la mesure où ont augmenté les importations de France. L'Australie vend principalement des produits alimentaires de première nécessité et de la houille pour la société Le Nickel.

L'Allemagne Fédérale a pris cette année la troisième place (9 %) parmi les fournisseurs du Territoire, grâce au dyna-

misme de son commerce d'exportation, grâce à la libération des échanges et grâce surtout, il faut le signaler, à une importante fourniture de coke pour la société Le Nickel.

Les U. S. A. qui n'achètent plus rien, vendent également moins qu'auparavant : le pourcentage des achats en Amérique de 20 % en 1952, passe à 15 % en 1955 et à 5 % en 1961 (290 millions C. F. P. en 1952, 220 millions en 1961). Les U. S. A. fournissent des produits alimentaires appréciés, du bois et surtout des machines et appareils pour travaux publics et mines.

Le pourcentage des autres pays (15 %) ne cesse de croître grâce en particulier au Marché Commun et à la libération des échanges. Il était de 10,7 % en 1952 (140 millions C. F. P.).

Il convient de noter tout particulièrement :

— l'Indonésie qui fournit 32.000 tonnes de produits pétroliers pour une valeur de 117 millions C. F. P. ;

— l'Algérie qui fournit la plus grande partie des vins (91 millions C. F. P.) ;

— Hong-Kong qui fournit surtout du ciment (38 millions) ;

— la Grande-Bretagne qui fournit des boissons (whisky), des tissus et du matériel d'équipement et de transport (65 millions) ;

— le Mexique qui fournit du gypse pour la société Le Nickel (29 millions) ;

— la Belgique qui fournit ciment et sucre (40 millions) ;

— les Pays-Bas qui fournissent des produits alimentaires (44 millions).

Il convient de noter la très faible part relative du Japon, par rapport à ses importations (45 millions). Il fournit surtout du ciment.

### 3° LA BALANCE COMMERCIALE

Malgré l'accroissement de ses importations, la Nouvelle-Calédonie a cependant vendu plus qu'elle n'a acheté.

La balance commerciale globale indique un solde excédentaire de 742 millions de francs C. F. P. Ce chiffre, rapproché du montant des dépenses de la Métropole dans le territoire (au titre du Budget du Plan, du Budget de l'Etat et des Budgets annexes, la Métropole

dépense environ 1 milliard 200 millions C. F. P. dans le territoire), donne la clef de la prospérité générale.

La balance commerciale avec les différents pays clients ou fournisseurs s'établit ainsi, en millions C. F. P., par rapport aux trois années précédentes :

	1959	1960	1961
France .....	+ 499	+ 1.745	+ 1.447
Japon .....	+ 683	+ 856	+ 967
Australie .....	— 472	— 444	— 536
U. S. A.....	— 128	— 264	— 221
Territoires d'Outre-Mer.....	— 71	— 95	— 85
Autres pays.....	— 361	— 633	— 828

Comme on le voit, la France, malgré la place primordiale qu'elle tient parmi les fournisseurs du territoire (57 %), achète encore davantage qu'elle ne vend, car elle importe la quasi-totalité du nickel métal, dont l'exportation est passée en quelques années de 5.925 tonnes (1952) à 25.441 tonnes (1961).

La balance commerciale est également excédentaire avec le Japon car si la Nouvelle-Calédonie vend à ce pays la quasi-totalité du minerai de nickel, elle lui achète peu de marchandises (le ciment étant l'importation la plus notable), d'autant que les importations sont contingentées.

Par contre, la balance est largement déficitaire avec :

— l'Australie (qui achète un peu de minerai de fer mais vend au territoire, vu sa proximité, une grande partie de ses biens de consommation courante) ;

— les U. S. A. (qui n'achètent plus de chrome mais vendent du matériel de travaux publics et de mines que l'on ne peut se procurer ailleurs) ;

— les autres pays — en particulier l'Europe — qui ont peu de choses à acheter au Territoire (la Norvège achète épisodiquement du chrome) mais de plus en plus à vendre, par suite de la libération des échanges et du Marché commun.

C'est la « zone franc » qui règle le solde déficitaire de la balance des changes avec l'étranger.



## II. — L'activité minière et métallurgique.

Ainsi que nous venons de le voir par l'analyse du commerce extérieur, les mines constituent la principale richesse de la Nouvelle-Calédonie.

Elles lui ont fourni, en 1961, 96 % de ses exportations et lui procurent l'essentiel de ses ressources. Aucun pays n'a, par habitant, une aussi forte production de minerais : 320.000 anciens francs métropolitains par personne en 1961.

Tous les terrains possèdent plus ou moins leur minerai. Les roches métamorphiques du Nord contiennent de l'or, du cuivre, du zinc, du plomb et de l'argent. Les terrains volcaniques, que l'on trouve intercalés dans la zone sédimentaire de la côte Ouest de Bourail à Koumac, contiennent un peu de cuivre et surtout du manganèse. Mais les terrains les plus riches sont ceux que l'on a désignés sous le nom de « terrains miniers ».

Ces terrains, qui couvrent le tiers de la Nouvelle-Calédonie, s'étendent sur tout le Sud et, en massifs isolés, le long de la côte Ouest. C'est d'eux que l'on extrait essentiellement le nickel et, en quantité beaucoup plus limitée, le fer, le chrome et le cobalt. La péridotite, qui compose ces terrains, contient ces quatre minerais, mais en si petite quantité qu'il ne peut être question de les extraire n'importe où. L'exploitation n'est possible que dans les régions où la péridotite s'est décomposée, avec séparation et concentration des différents minerais.

Au cours de son séjour en Nouvelle-Calédonie, la délégation a essentiellement visité l'exploitation minière de Thio et l'usine de Doniambo qui assurent, la première, l'extraction et la deuxième la métallurgie du nickel. C'est donc les problèmes concernant ce minerai qu'elle sera plus particulièrement amenée à évoquer dans ce rapport.

### 1° LA MINE DE NICKEL DE THIO

Le principal centre de production de minerai de nickel est Thio, situé sur la côte Est, à 180 kilomètres environ de Nouméa.

L'exploitation est située au sommet d'un plateau et se fait à ciel ouvert, en gradins. Le minerai se présente parfois sous la forme d'un enduit rocheux de couleur verte ou marron (c'est alors le

« nickel chocolat ») que l'on trouve entre les blocs de péridotite et dont la teneur très élevée atteint 15 % en moyenne. Mais on le rencontre surtout sous l'aspect d'un minerai poudreux, de couleur ocre, de faible teneur (3 %) mais existant en abondance.

Le décapage de la croûte stérile ainsi que l'abattage du minerai se font à l'aide de grandes pelles mécaniques dont le godet arrache et emporte en une seule fois cinq tonnes de terre. Ce minerai est déversé directement dans d'énormes camions Euclid, spécialisés pour le transport en carrières, d'une charge utile de 20 tonnes, et par des camions routiers, principalement Berliet. Il est conduit au lieu de triage où il est versé dans un grand cylindre allongé, le « Trommel ».

Cet appareil, constitué par un tambour tournant, est chauffé par des brûleurs et peut ainsi fonctionner par tous les temps, avec du minerai humide comme avec du minerai sec. Le mouvement de rotation entraîne les blocs de minerai les uns contre les autres, et cette friction les dépouille de la couverture minérale et des éléments fins qui les enrobaient.

Le minerai trié, séparé des blocs stériles, est ensuite amené jusqu'au point de départ d'un transporteur aérien de 5 kilomètres de long et chargé dans une benne qui le descend 420 mètres plus bas, au lieu de stockage, sur le bord du lagon, à Thio-Mission. Là, il est repris par un tapis roulant qui le conduit jusque dans la cale même du navire.

La mécanisation de la mine de Thio a entraîné une diminution considérable du personnel employé aux travaux miniers. Six hommes suffisent maintenant à la conduite et à l'entretien d'une pelle mécanique et des trois camions qui la desservent, travail qui exigeait autrefois 300 ouvriers. Il en est résulté évidemment une élévation sensible du rendement ; alors qu'en 1940 un homme produisait 323 kilogrammes de minerai par jour, en 1961, sa production est supérieure à 4 tonnes.

La mine de Thio est exploitée par la société Le Nickel. Sa part, dans la production totale de la Nouvelle-Calédonie, est considérable.

En effet, cette dernière a atteint, en 1960, 2.273.000 tonnes humides, à une teneur moyenne de 3,105 %. Dans cette production, les mines de la Société Le Nickel interviennent pour 1.350.000 tonnes et le seul centre de Thio pour 1.220.000 tonnes. Ce dernier constitue donc 90 % de la production de la Société Le Nickel et 60 % de toute la production de la Nouvelle-Calédonie.

La délégation n'a pu visiter que le groupe de mines du Plateau qui a produit, en 1960, près de 900.000 tonnes, mais il faut signaler qu'existe, pour le même centre de Thio, le groupe de mines des Bornets mis en route en 1959 et qui a produit, en 1960, un peu plus de 300.000 tonnes.

Indépendamment de Thio, existent de nombreuses petites mines situées un peu partout, sur les massifs miniers de Poum, Koumac, Ouaco, Népoui, Bourail, Toutouta, dans la plaine des Lacs et à Kouaoua.

Ces mines sont, pour la plupart, exploitées par des mineurs indépendants, dits « petits mineurs », et par de petites sociétés qui travaillent pour l'exportation, alors que Thio, qui appartient à la Société Le Nickel, travaille avant tout pour l'alimentation de l'usine de fusion de Nouméa.

Les principales exploitations minières, indépendamment de la Société Le Nickel, sont les Etablissements Ballande, Pentecost et Lafleur.

## 2° L'EXPLOITATION MÉTALLURGIQUE DE DONIAMBO

C'est de 1910 que date l'établissement définitif de l'industrie métallurgique en Nouvelle-Calédonie.

Deux usines furent alors construites : la première, qui appartenait à la Société des Hauts Fourneaux, à Nouméa, à la Pointe Doniambo, la seconde, propriété de la Société Le Nickel, à Thio. Elles travaillèrent séparément jusqu'à la crise de 1931. A ce moment, les sociétés fusionnèrent et concentrèrent leurs activités métallurgiques à Doniambo.

Jusqu'à ces dernières années, l'usine de Doniambo ne produisait que des mattes, c'est-à-dire un mélange de 23 % de soufre et de 77 % de métal obtenu en fondant un mélange de minerai, de coke et de gypse, dans des fours « water-jacket », cette première fusion étant suivie d'une seconde dans un convertisseur éliminant le fer. Cette matte à 77 % de nickel était alors exportée vers l'usine d'affinage possédée au Havre par la Société Le Nickel. Mais de profondes transformations ont affecté les installations de Doniambo.

L'usine à mattes, dite « Usine A », qui comprenait quatre fours « water-jacket », dont il vient d'être parlé, a été arrêtée en avril 1962 et fait l'objet d'importants travaux de modernisation et de reconstruction.

Initialement, la Société Le Nickel prévoyait :

— pour la fin de l'année 1961, le montage d'un premier convertisseur Bessemer de 20 tonnes et la modernisation de l'un des fours Water-Jacket (installations de fermeture du gueulard, mécanisation du transport de la charge, récupération des fumées et des gaz combustibles et évacuation des scories par pompes);

— pour la fin de l'année 1962, le montage d'un deuxième convertisseur Bessemer de même capacité que le premier, et l'équipement des trois autres fours Water-Jacket comme il vient d'être précisé.

A ce programme initial a été substitué un programme de modernisation et de reconstruction de même durée finale d'exécution et prévoyant notamment le remplacement des quatre fours Water-Jacket capables unitairement d'une production de 300 tonnes de nickel par mois, par trois fours de fusion à mattes capables chacun d'une production de 400 tonnes par mois, avec évacuation de scories non plus par pompes, mais par bandes transporteuses.

En 1961, ont été réalisés :

— le montage de l'atelier des deux nouveaux convertisseurs à mattes ;

— le montage de ces deux convertisseurs, avec installation complète de captage des fumées et d'abatage des poussières ;

— tous les travaux de fondation des nouveaux fours de fusion, avec début de montage d'un premier four ;

— les travaux de génie civil des installations de dépoussiérage jusqu'au niveau du sol. Ces dernières comprendront notamment six cyclones de captation des poussières des fours et un laveur humide, la fermeture complète des trois gueulards, avec à la suite, cyclonage, laveur humide, filtre électro-statique et récupération des gaz épurés pour le chauffage de la cokerie et des cowpers ;

— le montage (en cours) de quatre cowpers, qui s'ajouteront aux deux cowpers de l'actuelle usine A ;

— le bâtiment des soufflantes et la soufflante des deux nouveaux convertisseurs Bessemer.

Actuellement, il est procédé aux essais de mise en marche industrielle d'un premier convertisseur.

La mise à feu du premier four de fusion est prévue pour août-septembre 1962.

Par ailleurs, *une nouvelle usine, dite « Usine B », a été construite et fonctionne depuis le début de 1960, en produisant, non plus des sulfures de nickel, mais des fontes de nickel ou ferro-nickels qui sont des alliages de fer et de nickel plus ou moins affinés, directement utilisables en sidérurgie.*

Le minerai est séché et porté à une température de 800° dans des fours spéciaux en forme de tambours allongés, de 72 mètres de long et de 3 mètres de diamètre, chauffés au mazout. L'usine comporte trois de ces fours de séchage et de préchauffage du minerai.

Le minerai ainsi préparé est chargé dans des bennes et versé dans quatre fours électriques circulaires, de 12 mètres de diamètre, où s'opère la fusion. La fonte produite est ensuite affinée pour être débarrassée du carbone, du silicium et du soufre qu'elle contient, puis exportée vers les aciéries qui pourront les utiliser directement. Il y a, dans cette nouvelle conception, une profonde évolution de la métallurgie du nickel en Nouvelle-Calédonie.

L'Usine B comprend trois fours rotatifs pour le séchage du minerai ; quatre fours électriques Elkem suédois produisant le ferronickel FN 4 (1) ; une installation de raffinage (deux poches Kalling, un four Steim et trois convertisseurs Robert) pour produire les ferronickels FN 3 et FN 1 ; enfin, un poste haute tension et une centrale thermique d'appoint Sigma.

Il faut ajouter que l'Usine B fait également l'objet d'un programme d'extension en cours de réalisation visant à la doter d'un cinquième four électrique Elkem et d'un quatrième four tournant.

Compte tenu des immobilisations périodiques pour réfection des fours, la capacité pratique de l'Usine B peut être estimée à environ 12 500 tonnes de métal contenu par an dans les ferronickels à partir de minerai à 3 % de teneur.

---

(1) Les ferronickels élaborés par l'Usine B se définissent de la façon suivante :  
Le ferronickel FN 4, produit brut normal de la fusion réalisée aux fours électriques, est un alliage de fer et de nickel élaboré aux fours électriques. Il contient 24 à 28 % de nickel, 0,20 à 0,30 % de soufre, 1,5 à 2,5 % de carbone et 2 à 3 % de silicium.  
Le ferronickel FN 3 résulte de la désulfuration des produits précédents. Les teneurs en nickel, carbone et silicium sont inchangées alors que la teneur en soufre tombe à moins de 0,10 % (généralement entre 0,03 et 0,07 %).  
Le ferronickel suraffiné FN 1, qui s'obtient également par affinage au convertisseur Bessemer, cette opération étant plus poussée toutefois que pour le FN 2. Les teneurs en soufre, carbone et silicium y restent inférieures à 0,04 %.

Le rendement métallurgique, après les difficultés de la période de démarrage, a été de 77 % en moyenne au cours des neuf premiers mois de 1960. Il devrait être possible de le pousser progressivement aux environs de 82 à 85 %.

Le ferro-nickel produit par l'Usine B est compétitif et ne bénéficie d'aucune subvention.

La production totale de l'ensemble des usines A et B s'est élevée, en 1961, à 23.335 tonnes de nickel contenu dont 11.968 dans les mattes et 13.367 dans les ferronickels. Cette production a été exportée intégralement sur la France.

### 3° LES INVESTISSEMENTS DE LA SOCIÉTÉ LE NICKEL ET LEUR FINANCEMENT

Au début de 1963, la Société Le Nickel aura terminé la modernisation de l'ensemble de ses installations de Doniambo et réalisé une capacité de 25.000 tonnes/an de nickel contenu, vendable au prix de la concurrence sur le marché mondial.

Ainsi, en dix ans, la capacité de l'usine aura quadruplé, passant de 6.000 à 25.000 tonnes par an.

#### A. — *Le financement.*

Le coût des installations, tant sur les mines et usines de Nouvelle-Calédonie qu'à la raffinerie du Havre ayant permis cet accroissement de tonnage et l'amélioration des conditions de production, aura été de 20 milliards d'anciens francs environ. A cette somme, doit s'ajouter le coût du barrage et de la centrale hydro-électrique construits par la Société Enercal sur la Yaté, soit 8 milliards d'anciens francs.

Il sera traité par ailleurs des conditions de financement de cet ensemble hydro-électrique ; nous nous bornerons pour le moment au financement des investissements directs de la Société Le Nickel.

A concurrence de plus de 12 milliards d'anciens francs, ces investissements ont été réalisés par les actionnaires de ladite société qui ont souscrit aux augmentations de capital de 1955 (2.696.000.000), 1957 (2.583.000.000), 1960 (3.358.000.000) et 1962 (3.410.000.000).

Par ailleurs, la Caisse centrale de coopération économique a prêté à la société Le Nickel, de 1957 à 1962, une somme de 7 milliards et demi.

Les prêts ont été consentis, soit par un syndicat de banques avec faculté pour ce syndicat de réescompte auprès de la Caisse centrale, soit directement par la Caisse centrale avec caution du syndicat de banques.

Dans tous les cas, le taux d'intérêt pour la société Le Nickel a été de 6 à 6,50 %. Cette société n'a donc pas bénéficié de conditions d'intérêts exceptionnellement favorables, mais du taux courant du marché pour une opération de ce genre.

On constate donc que les investissements ont été financés par les actionnaires pour plus de 60 % et par des prêts à taux d'intérêt normal pour le surplus.

#### B. — *Les subventions versées par le Gouvernement français.*

Tous les travaux dont il vient d'être question, inscrits d'ailleurs dans le III<sup>e</sup> plan, avaient pour but à la fois d'accroître la production et, par cet accroissement et les modernisations, d'abaisser les prix de revient. Ces derniers représentaient, en effet, en 1957, 1,7 fois le prix international.

Après les années très favorables de 1956 et 1957, le marché du nickel s'était détendu et les utilisateurs français avaient eu la possibilité de s'approvisionner en nickel étranger au prix international. A cette époque, la construction de l'usine électro-métallurgique de Doniambo n'était pas terminée et le prix de la matte de nickel, qui était de 1,7 fois le prix international, comme il vient d'être dit, rendait impossible l'exploitation aussi longtemps que la nouvelle usine de ferro-nickel ne pourrait pas être mise en route.

En attendant que ces investissements soient terminés, le Gouvernement français a subventionné la différence entre le prix de revient calédonien et le prix de vente international, afin de permettre la poursuite de l'exploitation.

Il a en effet considéré qu'ayant obligé la société Le Nickel à vendre en France à un prix fixé toute sa production durant la période de pénurie où ladite société aurait pu vendre ses produits sur le marché international à des prix qui ont atteint 2.000 à 2.500 anciens francs le kilogramme, cette subvention temporaire se justifiait.

Ladite subvention a d'ailleurs fait l'objet d'un vote du Parlement à l'occasion du budget de chaque année. Elle s'est élevée au total de 4 milliards d'anciens francs et a pris fin, pour le ferro-nickel le 31 mars 1959, et pour le nickel pur le 30 juin 1960. Depuis cette date, la société Le Nickel ne touche plus aucune subvention du Gouvernement français.

Par ailleurs, dans le cadre de la Communauté économique européenne, le tarif extérieur commun ne prévoit aucun droit de douane pour le nickel et, sur le plan français, ce métal a été libéré. En conséquence et depuis deux ans, la production du nickel est écoulée sans subvention et sans aucune protection douanière alors que les autres métaux non ferreux : plomb, zinc et aluminium, sont toujours protégés par des droits de douane.

*C. — Les difficultés avec les autorités territoriales en ce qui concerne le dégrèvement des droits de sortie perçus sur la matte de nickel.*

Si la construction d'un nouvel ensemble électro-métallurgique a permis de produire du nickel dans le ferro-nickel à un prix compétitif, l'ancienne installation produisant de la matte raffinée ensuite au Havre (qui a été arrêtée fin mars 1962) n'avait toujours pas un prix de revient compétitif. La modernisation de cette installation demandait un délai de trois ans et la question s'est posée de savoir s'il valait mieux arrêter la production de nickel pur déficitaire ou procéder à cette modernisation et, en attendant ses effets, continuer à subir des pertes importantes sur les ventes de métal pur.

La société Le Nickel a choisi le deuxième terme de l'alternative, mais a demandé au Territoire qu'en attendant la mise en route d'une usine à mattes compétitive, la Nouvelle-Calédonie abaisse de 50 % les droits de sortie perçus sur la matte afin de l'aider en partie à supporter les pertes.



Au début de l'année 1960, l'Assemblée territoriale a admis ce point de vue et a voté, à l'unanimité, un texte accordant à peu près 50 % de dégrèvement sur les droits de sortie. Ce dégrèvement était assorti de diverses conditions ; l'une d'entre elles était que la société s'engageait à moderniser l'installation existante en dépensant 2,5 milliards d'anciens francs.

Ce vote étant acquis, il est apparu, au cours des études de détails de la modernisation, qu'il était plus économique de construire une nouvelle usine à proximité de la première que de moderniser une installation beaucoup trop vieille. C'est ce qui fut décidé, l'investissement nécessaire étant alors très supérieur aux 2,5 milliards prévus pour la seule modernisation.

Or, les autorités territoriales de la Nouvelle-Calédonie, arguant du prétexte que la société construisait une nouvelle usine au lieu de moderniser l'ancienne, ont remis en cause le principe du dégrèvement et, après avoir payé les sommes dues à ce titre pour l'année 1960, ont refusé jusqu'à ce jour de verser le montant du dégrèvement concernant l'année 1961.

C'est dans ces conditions que, le marché du nickel étant peu favorable, la société perdant une aide de l'ordre de 40 anciens francs au kilogramme de nickel, a décidé, en mars 1962, d'arrêter l'ancienne usine en attendant la mise en route des nouvelles installations.

#### 4° LES DÉBOUCHÉS DU NICKEL : LA SITUATION ACTUELLE

##### A. — *Production et consommation mondiale.*

La consommation mondiale de nickel est passée de 152.000 tonnes en 1951 à 240.000 tonnes en 1960 et a enregistré en moyenne un accroissement annuel de 8 %.

La production métallurgique est relativement concentrée ; elle est le fait d'une dizaine d'États, mais le Canada fournit 75 % de la production du monde occidental.

La production de minerai est encore plus concentrée, les trois plus grands producteurs mondiaux étant le Canada qui a fourni, en 1959, plus de 70 % de la production du monde occidental, l'U. R. S. S. et la Nouvelle-Calédonie qui a fourni environ 14 % de la production du monde occidental en 1959.

On peut estimer qu'en 1961, la capacité de production de nickel dans le monde libre s'est accrue de 15 % par rapport à 1960 et que la production a dépassé de 25 % la consommation.

Les données qui précèdent sont résumées dans les tableaux suivants :

Pays producteurs :

	Tonnages en tonnes.
International Nickel-Canada .....	175.000
Autres producteurs canadiens.....	43.000
Société Le Nickel-France.....	25.000
Etats-Unis .....	10.000
Japon .....	20.000
Divers .....	14.000
	<hr/> 287.000

Pays consommateurs :

	Tonnages en tonnes.
Etats-Unis .....	100.000
Grande-Bretagne .....	36.000
Marché commun .....	46.000
Japon .....	21.000
Suède .....	9.000
Canada .....	5.000
Divers .....	11.000
	<hr/> 228.000

B. — *Les exportations de minerai de nickel  
par la Nouvelle-Calédonie.*

En ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, des problèmes se posent actuellement pour l'écoulement non seulement de la production métallurgique, mais de la production de minerai. En raison des faibles teneurs, le minerai de nickel ne supporte pas, en effet, de transports coûteux.

Cependant, un courant d'échanges important s'est établi entre la Nouvelle-Calédonie et le Japon qui est d'ailleurs le seul acheteur de minerai de nickel à la Nouvelle-Calédonie. En 1961, plus d'un million de tonnes de minerai humide, à teneur moyenne de 3,137 % sur sec, ont été expédiées par les mineurs calédoniens au Japon.

Malheureusement, la tendance à l'expansion du marché japonais constatée en 1960 et 1961 ne paraît pas devoir se prolonger en 1962. Si la fin de 1961 a vu se maintenir le rythme des exportations, ceci semble résulter du double désir des acheteurs japonais de se rapprocher des prévisions contractuelles et de constituer des stocks.

Pour 1962, les prévisions formulées par les fondeurs japonais ne semblent pas permettre d'espérer un volume d'exportation de beaucoup supérieur à 600.000 tonnes de minerais humides.

Des discussions en cours actuellement entre acheteurs nippons et exportateurs calédoniens, il semble toutefois résulter qu'au ralentissement des exportations qui se manifesterait vraisemblablement pendant les deuxième et troisième trimestres de l'année 1962, succéderait un mouvement de reprise sensible dans les derniers mois de cette même année, et qu'en 1963 cette reprise s'accentuerait.

En ce qui concerne le nickel pur le Japon s'est trouvé placé en octobre 1961 devant une échéance de libération des échanges selon un système qui favorise l'importation de nickel pur pour les tonnages situés au-delà d'une production intérieure annuelle limitée actuellement à 6.000 tonnes.

A cet effet, un certain quota de ces importations bénéficie d'une exonération de taxes, le surplus faisant l'objet d'une taxe dont le taux actuel est de 350.000 yens par tonne, et serait abaissé à 300.000 yens pendant les années fiscales 1962-1964 et à 200.000 yens à compter de l'année fiscale 1965.

Les producteurs japonais de nickel pur sont donc confrontés avec la nécessité d'abaisser sensiblement le prix du métal actuellement vendu 1.100.000 yens la tonne.

Ces deux aspects de l'industrie japonaise du nickel expliquent, d'une part, la réduction des importations de minerai envisagée, comme, d'autre part, le désir des importateurs de voir réduire

le prix du minerai calédonien qui alimente leurs usines. C'est d'ailleurs sur ce dernier point que portent les discussions actuellement poursuivies en vue du renouvellement des contrats passés avec les exportateurs du Territoire.

Le Japon s'efforce de conclure des contrats plus avantageux avec la Nouvelle-Calédonie et de s'assurer d'autres sources d'approvisionnement. Un programme de modernisation des usines japonaises à l'étude serait basé sur la substitution aux minerais de la Nouvelle-Calédonie, de concentrés sulfurés provenant du Canada et d'Afrique du Sud.

### C. — LES AMÉLIORATIONS POSSIBLES

Il est évidemment difficile de se prononcer sur la portée exacte de ce projet. Mais il serait souhaitable de rechercher, dans toute la mesure où la Nouvelle-Calédonie estimera nécessaire de garder le marché japonais, des solutions de nature à *réduire le coût de livraison du minerai*.

Un tel résultat pourrait être obtenu en concentrant les exploitations destinées à l'exportation dans les régions les plus intéressantes, c'est-à-dire celles qui disposent de fortes réserves à bonne teneur et qui sont susceptibles d'être reliées directement par un transporteur à un point de chargement mécanique en eau profonde. L'accroissement de la productivité ne peut, en effet, être obtenu que par concentration des exploitations et développement de la mécanisation.

Pour organiser l'exploitation d'une manière correcte, il serait en outre indispensable d'avoir *une meilleure connaissance des réserves de minerais* et de leur teneur, afin d'être en état de livrer un produit marchand dans des conditions correctes. Parallèlement, il serait bon de réglementer la teneur d'extraction afin d'éviter le gaspillage et l'écrémage nuisibles à la richesse calédonienne.

Enfin, *les coûts de transport maritime seraient fortement abaissés si pouvait être mis au point un procédé économique de concentration sur place avant exportation*. Dans une telle hypothèse, les conditions de production du nickel calédonien et les débouchés possibles seraient radicalement transformés.

En outre, on peut se demander si, en face du cartel des acheteurs japonais, les producteurs et vendeurs de nickel calédoniens n'ont pas tort de se présenter en ordre dispersé. Certes, il est

compréhensible que les Calédoniens soient attachés à leur liberté. Mais est-il bien certain que le libéralisme qu'ils pratiquent soit compatible avec les exigences d'une production économique et la défense des intérêts généraux du pays ? Ne serait-il pas préférable d'effectuer un *regroupement des producteurs* acceptant une certaine discipline en même temps qu'une répartition des risques et se présentant en négociateur unique en face de l'organisation japonaise ?

Sans doute, une telle proposition suppose une véritable transformation des mentalités et la compréhension de la nécessité, dans le monde actuel, de s'organiser. Mais la récession qui frappe actuellement le secteur intéressé fera peut-être admettre cette solution.

D. — *Possibilité d'accroissement de la production de métal.*

L'exportation du minerai est loin de présenter, pour la Nouvelle-Calédonie, l'activité la plus intéressante à partir de ses gisements de nickel. Par tonne de nickel contenu dans le minerai en 1959, l'activité minière a utilisé un peu plus de huit jours de travail, tandis que la métallurgie en utilisait, de son côté, environ 28. Il y a donc quatre fois plus de travail incorporé par tonne de nickel contenu dans le traitement sur place que dans l'exportation de minerai.

Il n'est donc pas douteux qu'il est beaucoup plus avantageux, à tous points de vue, pour la Nouvelle-Calédonie, de *traiter le minerai sur place plutôt que de l'exporter.*

Sans doute à l'heure actuelle, il existe sur le marché mondial une récession en ce qui concerne la vente du nickel élaboré et le stock important de 8.000 tonnes de nickel qui pèse sur la société Le Nickel ne l'incite pas à accroître sa production. Cette situation a même accéléré la fermeture complète de l'usine A et la mise en chômage d'une faible fraction du personnel minier.

Cependant la société Le Nickel n'en poursuit pas moins ses investissements (qui doivent atteindre 6 milliards d'anciens francs) car, par delà la récession actuelle, la consommation de nickel doit continuer à s'accroître à moyen terme. On peut se demander, dans ces conditions, quelles sont les possibilités d'augmentation de la capacité des usines A et B.

D'après la société Le Nickel, la capacité de l'usine A pourrait être portée à environ 25.000 tonnes de nickel contenu et celle de l'usine B à 13 ou 14.000 tonnes, soit environ 40.000 tonnes, dans un délai de 6 ou 7 ans.

Toutefois se pose un problème de fourniture d'énergie car l'usine hydro-électrique de la Yaté pourra fournir en moyenne, compte tenu de la part réservée au Territoire, entre 300 et 330 millions de kilowatt/heure, à de bonnes conditions de prix.

Déjà en fonction des variations de la pluviométrie, la production disponible pourra varier de 170 à 430 millions de kilowatt/heure. Et la société Le Nickel a installé une centrale thermique capable de lui fournir environ 140 millions de kilowatt/heure, pour une marche de 7.500 heures. Mais le prix du kilowatt/heure fourni par la centrale thermique sera environ trois fois plus élevé que celui fourni par l'usine hydro-électrique. On a envisagé d'utiliser l'énergie de la rivière Ouaième qui pourrait produire environ 135 millions de kilowatt/heure en moyenne par an, mais le prix de cette nouvelle énergie hydro-électrique serait deux fois et demie plus élevé que celui de l'énergie fournie par le barrage de la Yaté et il ne semble pas qu'il existe aucune autre source d'énergie hydro-électrique en Nouvelle-Calédonie, susceptible d'offrir de l'intérêt pour la production de ferronickel.

On a beaucoup parlé, par ailleurs, de *la voie chimique*, à savoir la dissolution du minerai de nickel par un acide comme une solution de nature à permettre une nouvelle expansion de la production néo-calédonienne de nickel. Cette solution se développe au Canada et pourrait être appliquée au traitement des latérites nickelifères qui existent en quantités très importantes en Nouvelle-Calédonie.

Mais, ce procédé exige d'importantes disponibilités en énergie calorifique à bas prix et suppose l'existence, à proximité, d'un marché susceptible d'absorber les sous-produits tels le sulfate d'ammoniaque. De plus, les investissements à prévoir sont extrêmement élevés et la mise au point des procédés à l'échelon industriel s'est toujours révélée très délicate. Cette technique chimique offrira peut-être une solution d'avenir mais, pour le moment, elle ne peut pas apporter de solution rentable à l'économie calédonienne.

Enfin, une question s'est posée : celle de la *création d'un nouveau centre de traitement du nickel*, qui entraînerait la construction d'une nouvelle ville à Népoui en raison de la possibilité, dit-on, d'y construire un port et d'y amener l'énergie hydro-électrique de la rivière Ouaième par un trajet relativement court. Cette opération n'est pas dénuée d'arrière-pensée politique et du souci de faire contrepoids à l'influence de la société Le Nickel en amenant en Nouvelle-Calédonie des sociétés extérieures.

Une telle création peut intéresser principalement les producteurs japonais, américains et canadiens. Les premiers pour obtenir une sécurité d'approvisionnement ; les autres pour maintenir leur position dominante sur le marché mondial.

Mais la création d'une nouvelle ville suppose des investissements considérables et se posent, en outre, des problèmes de main-d'œuvre et de fourniture d'énergie à bas prix déjà délicats à résoudre avec la seule société Le Nickel. Enfin, dans l'état actuel des connaissances du gisement minier, on peut se demander à partir de quel centre il serait possible d'alimenter une nouvelle usine, de dimension suffisamment importante pour être rentable, sans puiser dans les réserves de la société Le Nickel. En principe, l'édification d'un nouveau centre métallurgique supposerait donc l'accord de cette dernière société.

#### 4° LES AUTRES MINERAIS

Quoique la délégation n'ait pas eu la possibilité de visiter les mines de chrome et de fer, elle tient cependant à signaler la richesse de la Nouvelle-Calédonie pour ces deux minerais.

En ce qui concerne le chrome, le minerai produit en 1961 provient exclusivement comme les années précédentes de la seule mine de Tiébaghi.

Son tonnage s'élève à 36.662 tonnes contre 39.160 en 1960 et 43.965 en 1959.

La teneur moyenne a été d'environ 51,45 %, avec un ratio chrome/fer de 3,18 et une humidité de 5 à 6 %.

Les exportations ont été dirigées vers la France et l'Australie. Elles se sont élevées à 22.098 tonnes contre 39.160 en 1960 et 43.965 en 1959.

Leur répartition est la suivante :

	TONNAGE	TENEUR	RATIO	HUMIDITE
France .....	16.509	51,29	3,19	5,79
Australie .....	5.589	51,93	3,15	4,61
Total et moyennes.....	22.098	51,45	3,18	5,49

Parmi les importateurs étrangers, l'Australie reste seule, alors qu'en 1961 se trouvait encore la Norvège et, en 1959, les Etats-Unis.

La principale difficulté rencontrée dans le placement du minerai de Tiébaghi réside dans son prix trop élevé par rapport aux minerais étrangers.

Sa composition mécanique à cause de la présence d'une proportion élevée de fines, lui fait préférer également des minerais plus durs que les consommateurs peuvent se procurer par ailleurs.

On observe, comme pour le nickel, une récession en ce qui concerne le minerai de chrome et la mine de Tiébaghi a été amenée à réduire, en mars 1962, son activité.

Quant au fer, la production, qui provient exclusivement du gisement de Prony exploité par la Socamifer, s'est élevée en 1961 à 277.000 tonnes, contre 276.100 en 1960 et 286.900 en 1959.

Les exportations se sont élevées à 272.353 tonnes contre 284.745 en 1960 et 280.997 en 1959. Elles ont été dirigées exclusivement vers l'Australie.

Malgré une légère régression enregistrée depuis 1955, on peut considérer que les exportations de minerais de fer se maintiennent à un niveau sensiblement constant, caractéristique de la stabilité du marché australien qui, bien que d'importance modeste, ne semble pas devoir se restreindre au cours des années à venir.

### III. — Les ressources énergétiques.

La nature, si généreuse à l'égard de la Nouvelle-Calédonie pour les minerais, s'est montrée très parcimonieuse en ce qui concerne les sources d'énergie.

Le charbon existe en Nouvelle-Calédonie dans les terrains sédimentaires de la côte Ouest et a même fait l'objet d'extractions assez limitées (au total 77.000 tonnes de 1924 à 1930). Une étude générale entreprise en 1956 et 1957 pour évaluer les possibilités exactes du territoire a démontré qu'il fallait abandonner tout espoir de découvrir des gisements exploitables, étant donné les importants bouleversements dont l'île a été l'objet au cours de son histoire géologique.

Les recherches pétrolières, notamment celles de 1956 et 1957, dans la partie Sud du lagon de l'île Ouen jusqu'à la baie de Saint-Vincent, ont été décevantes et ont conduit à des conclusions pessimistes sur la possibilité de trouver des gisements intéressants.



Par contre, la Nouvelle-Calédonie possède un grand nombre de chutes dans le cours inférieur de ses rivières et l'électricité hydraulique est la seule source d'énergie dont dispose jusqu'à présent le territoire.

## LE BARRAGE DE LA YATÉ

### *Caractéristiques.*

Le meilleur site a été équipé sur la rivière Yaté. Un premier barrage avait été commencé avant la guerre de 1914 et terminé en 1927 ; c'était *un barrage au fil de l'eau* et la production de la centrale était, en moyenne, de 60 millions de kilowatts/heure par an, mais cette production était irrégulière puisqu'elle dépendait étroitement du débit de la rivière. C'est pour obtenir une production à la fois plus importante et plus régulière que la construction d'un nouveau barrage a été commencée en 1955. La délégation qui s'est rendue sur les lieux a pu constater l'importance et l'originalité de cet ouvrage.

Ce nouveau barrage a été implanté immédiatement à l'aval de l'ouvrage ancien qui a servi de batardeau amont. Le barrage lui-même est du type voûte mince, à rayon de courbure variable ; sa hauteur est de 60 mètres et son épaisseur maximum de 9 mètres ; sa longueur en crête est de 200 mètres ; il est prolongé, en premier lieu, par un déversoir constitué par un barrage-poids équipé de trois vannes d'une longueur totale de 61 mètres. Ce déversoir évacuateur de crues se prolonge sur la rive gauche par un mur en aile, barrage-poids de 3 mètres de largeur en crête, qui assure le raccordement avec une digue en terre de 280 mètres de longueur et de 5 mètres d'épaisseur ; cette digue a un noyau d'étanchéité en latérite compactée et sa hauteur maximum est de 6 mètres.

La capacité de la retenue est de 313 millions de mètres cubes d'eau et la superficie du lac ainsi créé de 40 kilomètres carrés. Ce barrage assure une bonne régularisation des débits de la rivière et permet une production de 360 millions de kilowatts/heure en moyenne, soit près de cinq fois la production de l'ancienne usine.

L'eau du barrage est envoyée dans les turbines de la centrale, d'abord par une galerie d'amenée de 2.600 mètres, puis par deux conduites forcées d'une longueur de 490 mètres, la hauteur de chute brute étant de 157 mètres. L'usine est équipée de quatre groupes verticaux de 17.000 kW, comprenant chacun une turbine

Francis de 21.800 CV et un alternateur de 19.000 kWA. Enfin, l'énergie électrique est transportée de Yaté à Nouméa et la quantité produite utilisée à concurrence de 90 % par l'usine de Doniambo, de la société Le Nickel et de 10 % par Unelco, Société concessionnaire de la distribution d'électricité à Nouméa.

Le coût total de l'équipement, lignes de transport comprises, a été de 9,7 milliards d'anciens francs, soit environ 27 anciens francs par kilowatt/heure-an.

### Coût.

La prise en charge de cette opération sur le plan financier a été opérée par une société d'économie mixte ENERCAL, au capital de 730 millions de francs C. F. P., avec, comme actionnaires :

La Caisse centrale de coopération économique pour .....	353.996.000 C.F.P.
Le Territoire .....	100.000.000 —
L'Electricité de France .....	146.000.000 —
La Société Le Nickel .....	34.000.000 —
La Société Le Chrome .....	96.000.000 —

La société Le Nickel et la société Le Chrome, sa filiale, représentait 17,85 % du capital social. Sa participation consiste en ses apports : ancien barrage utilisé comme batardeau pour la construction du barrage, canal d'amenée (qui a été consolidé, le nouveau barrage mettant ce canal en pression), la centrale proprement dite, la ligne électrique de 90.000 volts, les droits d'inondation. Cet ensemble a été apporté pour la valeur comptable dans les livres de la société Le Nickel, amortissements déduits, soit pour 65.000 actions de 2.000 francs C. F. P. chacune (715 millions d'anciens francs métropolitains).

ENERCAL avait estimé la valeur de cet ensemble entre 1 milliard et 1,4 milliard d'anciens francs. Entre autres, le tunnel et l'ancien barrage qui a servi de batardeau auraient coûté beaucoup plus, s'il avait fallu les construire, que la valeur portée en capital.

En échange, la société Le Nickel a signé avec ENERCAL un contrat lui garantissant la fourniture de 90 % des kilowatts/heure

produits, 10 % restant à la disposition du territoire. Les différents actionnaires, autres que la Société Le Nickel, ont obtenu, pour souscrire le capital des prêts de la Caisse centrale de coopération économique. Le Territoire a obtenu ce prêt à 3 %. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1959, ENERCAL a distribué aux actionnaires le dividende statutaire, soit 5 %. Cette répartition, qui a été possible dès la mise en route, montre que le prix de courant qui a été accordé permet la rentabilité d'ENERCAL.

\*  
\* \*

### LES AUTRES RESSOURCES HYDRAULIQUES

En même temps qu'elle s'occupait du barrage de la Yaté, la Société d'économie mixte ENERCAL prospectait les ressources hydro-électriques de l'île, en vue de déceler s'il existait d'autres possibilités d'équipement rentable.

Au terme de cette étude, il semble que *deux* aménagements seulement se présenteraient avec un avantage de prix sur la production thermique. Il s'agit, d'une part, du site de la Plaine-des-Lacs, qui serait capable de produire environ 80 millions de kilowatts/heure à un prix de l'ordre de 1,5 fois celui de la Yaté ; malheureusement, les études géologiques entreprises par la suite ont montré qu'on ne pouvait assurer l'étanchéité de la cuvette de retenue et qu'il fallait donc renoncer à cet aménagement.

Il s'agit, en second lieu, de l'équipement de la Ouaième, sur la partie Nord de la côte Est. Un barrage pourrait, avec une hauteur de 70 mètres, retenir 90 millions de mètres cubes, correspondant à une régularisation très partielle d'une rivière ayant un débit moyen variant de 2 à 47 mètres cubes. Il serait possible d'obtenir à cet endroit 135 millions de kilowatts/heure pour un investissement de 10 franc C. F. P. par kilowatt/heure/an. L'équipement comporterait une galerie de 2.500 mètres et une conduite forcée de 200 mètres, la chute étant de 50 mètres. Le prix de revient du kilowatt/heure serait — si l'on obtenait les conditions de financement de l'équipement de la Yaté — un peu inférieur à 1 franc C. F. P., mais plus de deux fois plus élevé que celui produit actuellement à Yaté. Toutefois, en raison des aléas de la pluviométrie, il faudrait prévoir une centrale thermique de compensation. Quoi qu'il en soit, la ressource

de la Ouaième est la seule qui puisse être, éventuellement, consacrée au développement de l'industrie du nickel.

Signalons, enfin, que le captage des eaux des rivières Ouinné et Pourina et leur déversement dans le bassin de la Yaté pourrait accroître la production de l'ensemble hydro-électrique existant de 60 à 80 millions de kilowatts/heure par an dans des conditions de rentabilité excellente.

#### IV. — Les autres industries.

Il semble qu'il devrait y avoir place, en Nouvelle-Calédonie, pour une activité polyvalente de conserveries puisque plus de 1.200 tonnes de conserves alimentaires sont importées chaque année et que certaines activités, telles que l'huilerie, la brasserie, le raffinage de sucre pourraient également se développer. Or, actuellement, les activités industrielles sont presque toutes implantées à Nouméa, sauf les scieries et la conserverie d'Ouaco. Ces activités sont d'ailleurs très limitées, ainsi que le bref examen suivant pourra en rendre compte.

Il existe une brasserie locale dont la capacité est de l'ordre de 5.000 hectolitres, alors que les importations de bière sont supérieures à 30.000 hectolitres. Il serait normal, en conséquence, que la capacité de cette brasserie soit considérablement développée, éventuellement en allégeant la fiscalité intérieure sur les produits de la brasserie et en augmentant les droits d'importation sur les bières importées. Cette brasserie livre aussi des boissons gazeuses concurremment avec quatre autres fabricants locaux, le plus gros producteur étant la société Le Froid.

Il existe également à Nouméa une huilerie de la Compagnie générale de culture des oléagineux, dont la production est de l'ordre de 200 tonnes d'huile et de 150 tonnes de tourteaux. En outre, cette entreprise a fourni l'huile et les pâtes nécessaires pour produire 150 tonnes de savon. Or, en tenant compte des besoins de la savonnerie, on peut évaluer la consommation totale à environ 600 tonnes d'huile. Là aussi la production pourrait être développée, puisque la production de coprah, à partir de laquelle est produite l'huile varie entre 3.000 et 3.500 tonnes.

On peut également noter la production de sciage de bois d'œuvre qui est de 9.000 mètres cubes environ par an ; elle est le fait d'une dizaine de petites entreprises, mais se trouve limitée par les ressources de la forêt.

Jadis, la Nouvelle-Calédonie produisait, dans des proportions relativement considérables, de l'essence de niaouli ; les exportations de ce produit ont atteint jusqu'à 40 tonnes, dans le passé, mais elles sont maintenant de l'ordre d'une tonne et demie, en raison de la concurrence des produits synthétiques, du coût élevé de la main-d'œuvre de ramassage et de la nécessité de procéder à une seconde distillation en France.

Enfin, fonctionnait, jusqu'à ces derniers temps, à Ouaco, une entreprise de conserverie correctement équipée, capable de produire 10.000 boîtes par jour de conserves de viandes et de légumes. Cette entreprise a parfois procédé à des exportations substantielles : 200 tonnes en 1951, mais elle est actuellement presque totalement arrêtée, en raison de l'appel considérable de viande fraîche à Nouméa, de l'irrégularité des apports de légumes et de la concurrence des produits d'importation.

Or, le marché intérieur absorbe 400 tonnes de conserves de viandes par an et la demande des autres territoires français du Pacifique s'accroît. La transformation et l'augmentation de l'élevage calédonien devraient permettre de produire dans des conditions rentables des conserves de viandes, d'autant plus que la conserverie d'Ouaco — que la délégation a eu l'occasion de visiter — comporte un équipement capable de traiter et de commercialiser les sous-produits, notamment les peaux et le savon, ce qui rendrait plus facile l'obtention de l'équilibre financier de l'entreprise.

## V. — L'agriculture.

L'agriculture ne joue, dans l'économie calédonienne, qu'un rôle de second plan. Le trait le plus remarquable de cette situation est la faible superficie des terres cultivées, quelque 10.000 hectares, sur un total de 1.675.000 dans la Grande-Terre, soit moins de 1 % du sol, et environ 7.000 hectares sur un total de 200.000 dans les îles voisines, soit 3,5 % du sol. Sur les 17.000 hectares cultivés, 6.000 le sont par des colons européens dans la Grande-Terre et 11.000 par des Mélanésiens, dont 4.000 dans la Grande-Terre et 7.000 dans les îles. Aussi l'agriculture ne peut-elle fournir au territoire qu'une très faible partie de ses besoins alimentaires et sa part, dans le commerce extérieur, est-elle infinitésimale.

Quant à l'utilisation des terres, notons que le cocotier occupe 45 % environ des terres cultivées, le caféier 33 % et le maïs près de 7 %.

Un millier de personnes ont, en Nouvelle-Calédonie, la profession de colons ; plus des trois quarts sont établis sur la côte Ouest, domaine de l'agriculture européenne, alors que la côte Est est plus spécialement celui de l'agriculture indigène. Toutefois, plus du tiers des colons — dont les terres occupent près des trois quarts des propriétés européennes — pratiquent l'élevage sur de grandes « stations » de plusieurs milliers d'hectares.

Notons que la motorisation de l'agriculture calédonienne est très importante puisque la proportion est d'un tracteur pour 15 hectares environ de cultures, densité considérable si on la compare à celle de la France qui est de un tracteur pour 24 hectares.

Le climat de la Nouvelle-Calédonie permet de pratiquer aussi bien les cultures tropicales, telles que celles de la canne à sucre, du coton ou du caféier, que les cultures du climat tempéré : blé, pomme de terre. Toutefois, la côte Est, mieux arrosée, est plus particulièrement le domaine des cultures tropicales qui exigent beaucoup d'humidité (cocotier, café « robusta », riz de montagne), tandis que la côte Ouest convient mieux aux plantes qui s'accommodent de quantités d'eau plus faibles (café « arabica », maïs, coton, plantes et légumes d'Europe).

Depuis cent ans, de multiples essais de cultures ont été tentés ; tour à tour furent entreprises, puis abandonnées, celles du mûrier, du tabac, du vanillier, de l'arbre à caoutchouc, de l'indigo, de la canne à sucre et du coton. Ces dernières ont même pris, pendant quelque temps, un assez grand développement, mais seule celle du café a su triompher des difficultés.

## 1° LE CAFÉ

Le café est la principale production de l'agriculture calédonienne et son importance est aussi grande dans les cultures indigènes que dans les exploitations européennes.

La Nouvelle-Calédonie produit à la fois du café « arabica », qui domine sur la côte Ouest, et du café « robusta », plus important sur la côte Est. Les superficies cultivées sont sensiblement égales, mais à cause des faibles rendements de « l'arabica », la Nouvelle-Calédonie produit deux fois plus de « robusta ».

Le café est essentiellement une production de la Grande Terre, quelques hectares étant cependant cultivés à Maré. Les centres grands producteurs sont tous situés sur la côte Est, à Hienghène,

Poindimié, Ponérihouen et Canala ; ces quatre centres produisent plus de la moitié du café récolté. Des centres moins importants existent à Houailou, sur la côte Est, et à Koné, la Foa, Bourail, Moindou et Gomen, sur la côte Ouest.

Le café calédonien est, pour la plus grande partie exporté vers Marseille. La production calédonienne est de l'ordre de 1.500 tonnes, dont un tiers d' « arabica » et un tiers de « robusta ». Or il faut souligner que l'écoulement du café « robusta » présente des difficultés, la production mondiale exportable étant supérieure aux besoins.

Sans doute les échanges intérieurs à la zone franc ne sont pas concernés par l'accord du 28 septembre 1960, signé à Washington entre vingt-six pays producteurs, qui limite leurs exportations de café à moins de 38 millions de sacs (2.271.360 tonnes pour une production exportable de 52 millions de sacs) ; mais la zone franc elle-même n'échappe pas à ce climat de surproduction puisqu'elle produit environ 240.000 tonnes, alors que le marché français ne peut actuellement absorber que 200.000 tonnes environ, dont 150.000 tonnes au plus de « robusta ».

A l'heure actuelle, on peut dire que le marché mondial est saturé, mais que le marché français ouvre encore des possibilités non dépourvues d'intérêt pour l' « arabica », le « robusta » posant, par contre, de graves problèmes d'écoulement. Il semble donc que l'on pourrait augmenter la production de café de la Nouvelle-Calédonie, mais en mettant l'accent sur l' « arabica ». Malheureusement, cette dernière espèce a un rendement moitié moindre que le « robusta » (200 à 300 kg à l'hectare, au lieu de 400 à 500) et, en outre, sa récolte demande deux fois plus de main-d'œuvre car la cueillette est beaucoup plus compliquée, les cerises ne mûrissant pas en même temps.

En ce qui concerne les prix, une caisse de soutien des prix du café a été créée en Nouvelle-Calédonie et, chaque année, un arrêté du Haut-Commissaire fixe les prix des qualités de chaque variété. Pour la campagne 1959-1960, ces prix ont été établis à 96 francs C. F. P. pour l' « arabica » et à 60 francs C. F. P. pour le « robusta », ces cours étant nettement supérieurs aux cours du marché mondial, la caisse de soutien alimentée par une dotation spéciale du Territoire a dû ristourner, pour cette campagne, près de 11 millions de francs C. F. P. aux producteurs.

## 2° LE COCOTIER

Très abondant sur le rivage des autres îles océaniques, le cocotier est au contraire rare sur une grande partie des côtes de la Grande-Terre. On ne le rencontre guère que sur la côte Est, les îles du Nord et les Loyauté, spécialement Lifou et Ouvéa, qui possèdent à elles seules plus de la moitié des cocoteraies.

Le cocotier sert à de multiples usages ; son bois et ses palmes sont utilisés comme parois ; ses feuilles servent à tresser des paniers. Le lait et la chair blanche des noix sont des aliments que les indigènes utilisent, mais surtout l'industrie utilise le coprah, qui est la chair séchée de la noix et qui contient 60 à 65 % de graisse. Elle en retire de l'huile qu'elle transforme ensuite en margarine, végétaline ou savon. Le résidu fournit un tourteau pour les bestiaux.

La production totale de la Nouvelle-Calédonie peut être estimée à plus de 3.000 tonnes, les trois quarts étant fournis par les îles Loyauté. Cette production est faible et ne représente qu'un peu plus de 1 % de celle de l'ensemble de toutes les îles de l'Océanie, qui ne fournissent elles-mêmes que 9 % de la production mondiale, les deux plus grands producteurs de coprah étant les Philippines et l'Indonésie.

Le coprah est séché au soleil et le produit obtenu est de qualité souvent médiocre ; des essais de séchage à l'air chaud ont été entrepris et un programme de construction de fours a été réalisé, notamment dans l'île de Lifou. Ces fours, malheureusement, ne semblent pas avoir la faveur de l'autochtone, peut-être parce que le produit ainsi préparé, qui est d'une qualité supérieure à celle du coprah séché au soleil, ne bénéficie pas jusqu'alors d'un prix d'achat nettement supérieur.

Il semble que les cocoteraies pourraient être développées puisque la France, où la production de margarine est de l'ordre de 120.000 tonnes, est en état d'absorber sensiblement plus d'huile de coco ; mais il faudrait améliorer les conditions de la production et atteindre le rendement de 1,5 tonne de coprah à l'hectare, moyennant la mise au point de procédés de cultures et de traitements appropriés : notamment un effort portant sur la sélection, la plantation et la mise en fruits, ainsi que sur le séchage, transformerait sérieusement les conditions de production et les revenus de la cocoteraie.



Il faut cependant souligner que les variations du prix du coprah passant de 16.000 à 8.000 francs C. F. P. la tonne en quelques mois peut décourager les efforts des producteurs, d'autant plus que ce prix est payé pour la marchandise rendue à Nouméa et que l'incidence des frais de transport, de manutention et d'intervention des intermédiaires est telle que le producteur ne perçoit en général que la moitié de la valeur du cours officiel.

### 3° LES CULTURES ANNUELLES

Environ 20 % des terres cultivées sont consacrées aux cultures annuelles, et notamment aux produits suivants : maïs, blé et riz, pomme de terre et légumes.

L'importance de la culture du maïs, qui fut longtemps la culture de base d'un grand nombre d'exploitations, demeure grande. Il pousse, en effet, en quelques mois et peut donner trois récoltes par an. Les deux tiers des cultures se trouvent sur la Grande Terre, notamment sur la côte Ouest où le centre principal de culture est Bourail, et le reste à Maré et à Lifou.

La Grande Terre produit un maïs à grains volumineux et farineux appelé « maïs dent de cheval ». Aux îles, les indigènes plantent une espèce plus petite et plus précoce qui donne un maïs lourd et à grains ronds.

La production est irrégulière, de l'ordre en moyenne de 1.200 tonnes. Elle couvre les besoins du Territoire. Les rendements moyens ne dépassent pas 25 quintaux à l'hectare.

Le maïs est pratiquement la seule céréale cultivée. Le riz et le blé n'ont qu'une production insignifiante. La production de riz n'est que de quelques dizaines de tonnes, alors que le Territoire doit en acheter chaque année de 2 à 3.000 tonnes au Viet-Nam et en Australie pour satisfaire la consommation de la population.

Le Gouvernement local encourage la culture de riz en octroyant au producteur une prime lui permettant d'obtenir un prix supérieur au prix moyen d'importation.

A l'heure actuelle, les deux centres producteurs sont Pouébo et Saint-Louis près de Nouméa.

Quant au blé actuellement cultivé dans les plaines de Poya et de Pouembout, sa production est de quelques dizaines de tonnes, alors qu'est importée d'Australie pratiquement toute la farine consommée, environ 4.000 tonnes par an.

La Nouvelle-Calédonie consomme par ailleurs 2.500 tonnes de pommes de terre environ par an, mais n'arrive à en produire sur son sol qu'un peu plus de 1.000 tonnes. Cette production ne peut couvrir les besoins que quelques mois par an. Elle est d'ailleurs protégée, les importations de pommes de terre étant interdites pendant l'écoulement de la production locale et sur-payée, la pomme de terre d'importation étant vendue 12 à 14 francs et la pomme de terre de production locale 20 à 22 francs.

La superficie consacrée à la production de pommes de terre par les Européens est de 130 hectares environ, les principaux centres de production étant : Païta, la Foa et Bourail. En outre, les indigènes consacrent environ 30 hectares à cette culture dans l'île de Maré et l'île des Pins. Les rendements sont très faibles ; la moyenne générale du Territoire serait de 7 tonnes à l'hectare environ.

Enfin, signalons que la culture des légumes européens s'est développée sur la côte Ouest ; la principale est celle des haricots secs dont le principal centre est à Bourail. Les autres cultures sont celles des tomates et des choux-fleurs pratiquées à la Foa ; des haricots verts à Gomen, Bourail et Moindou, des concombres et des poireaux. A ces centres producteurs, il faut ajouter Maré qui approvisionne Nouméa en choux, ignames et patates et en légumes divers.

Enfin, ainsi que la délégation a pu s'en rendre compte en circulant à Nouméa et dans les environs, bien des légumes consommés dans cette ville sont produits par les maraîchers tonkinois établis dans les faubourgs de Nouméa.

Signalons que la production fruitière est variée et abondante et s'étale sur presque toute l'année. Pendant la saison chaude, le marché est alimenté en fruits tropicaux : mangues, avocats, papayes, ananas, bananes et, pendant la saison fraîche, en fruits méditerranéens tels que les oranges et les mandarines.

En fait, on ne peut pas parler de culture fruitière ; il s'agit de cueillette sur des arbres qui, la plupart du temps, ne reçoivent aucun soin.

Il semble que les possibilités de la production fruitière européenne et autochtone, tant sur la Grande Terre que dans l'île de Maré, sont importantes. Mais l'inorganisation du marché et les prix très bas offerts par les intermédiaires aux producteurs n'intéressent pas ceux-ci. Ainsi est perdu un tonnage considérable de fruits qui pourraient trouver dans les conserveries d'intéressants débouchés et, en contrepartie, la Nouvelle-Calédonie se trouve dans l'obligation d'importer des fruits frais pour plus de 500 tonnes.

#### 4° L'AMÉLIORATION POSSIBLE DE LA PRODUCTION AGRICOLE CALÉDONIENNE

L'agriculture calédonienne se caractérise d'une manière générale par une production inorganisée, l'enseignement agricole faisant par ailleurs pratiquement défaut, notamment pour les deux cultures principales : caféier et cocotier, et l'action des services techniques, dont les effectifs sont embryonnaires, étant peu efficace. Notons, à ce propos, qu'il a fallu attendre 1953 pour que la Nouvelle-Calédonie soit dotée d'un service d'agriculture.

Par ailleurs, les opérations de culture sont d'un prix de revient élevé, car la main-d'œuvre est rare et chère ; l'utilisation des moyens mécaniques de travail est une solution coûteuse en raison, d'une part du coût élevé des engins qui ont supporté d'importants frais de transport et, d'autre part, de la faible dimension des surfaces cultivées.

La coopérative centrale agricole qui avait été créée pour remédier à ce dernier problème ne peut fonctionner dans des conditions favorables, son matériel étant souvent employé dans de mauvaises conditions et l'individualisme calédonien étant défavorable aux expériences nécessitant un certain esprit communautaire.

Par ailleurs, l'inorganisation de la commercialisation aboutit à ce paradoxe que les produits sont vendus chers aux consommateurs sans être payés correctement aux producteurs. Dans ces conditions, les agriculteurs européens ou mélanésien sont le plus souvent mécontents et se plaignent — ainsi que la délégation a pu le constater à plusieurs reprises — de leurs conditions de vie difficiles. Dans le même temps, les consommateurs, rebutés par l'irrégularité et le prix élevé de la production locale, ont tendance de plus en plus à se tourner vers les produits d'importation.

Il semblerait donc que le premier objectif de l'agriculture calédonienne soit de satisfaire les besoins du marché intérieur et de développer les productions susceptibles d'être vendues à des conditions compétitives sur le marché extérieur. Le marché intérieur est essentiellement constitué par la ville de Nouméa, c'est-à-dire 25.000 habitants.

L'agriculture calédonienne pourrait s'attacher à satisfaire l'ensemble des besoins en légumes frais, légumes secs, pommes de terre, riz, fruits frais, et à fournir les matières premières nécessaires pour produire les huiles alimentaires, les conserves de légumes, les savons et les aliments du bétail. Il semble donc que l'agriculture calédonienne pourrait augmenter de 50 % ses ventes de produits végétaux destinés au marché intérieur.

Quant aux produits végétaux destinés au marché extérieur, ce sont essentiellement le café et le coprah, dont nous avons évoqué antérieurement les problèmes d'écoulement.

Mais il faut bien dire que l'agriculture calédonienne ne pourra atteindre ces objectifs si elle ne transforme pas ses méthodes de production et de commercialisation. Il semble qu'il faille, en premier lieu, mettre l'accent sur la réorganisation de l'enseignement et de la vulgarisation agricoles.

La délégation n'a pas visité l'école pratique d'agriculture de Port-Laguerre qui ne comportait pas d'élèves à l'époque de son séjour ; il lui a d'ailleurs été assez curieusement indiqué que la plupart des élèves étaient embauchés, à leur sortie d'école, non pas par l'agriculture, mais par l'industrie minière et métallurgique !

Quoi qu'il en soit, l'implantation d'une école pratique d'agriculture à Port-Laguerre constitue un choix contestable puisqu'on ne peut y aborder ni la culture du caféier, ni celle du cocotier. L'organisation de cette école est donc à revoir mais, en outre, une première action d'ensemble pourrait être exercée au niveau de l'enseignement primaire, en faisant une place plus grande aux problèmes agricoles.

Cette première action serait poursuivie par l'organisation de stages de formation s'adressant aux adolescents et aux agriculteurs de bonne volonté.

Or, tant à la Commission du Pacifique Sud qu'à l'Institut français d'Océanie et dans le service de l'agriculture, on dispose

d'éléments qualifiés, capables de dispenser la formation indispensable. En outre, il serait possible d'avoir recours aux agriculteurs possédant une technique évoluée et capables de transmettre leur expérience.

Par ailleurs, à côté des stages, il faudrait avoir recours aux moyens modernes de diffusion des méthodes et des techniques, soit par la voie de la presse et de la radio, soit par la mise à la disposition des intéressés d'une série de fiches techniques décrivant les diverses opérations de culture, de récolte et de traitement intéressant les plantes les plus répandues.

Enfin, il serait bon d'organiser des essais agricoles systématiques afin d'établir les techniques les plus efficaces et les plus rentables de culture, de traitement et de préparation pour les plantes déjà cultivées en Nouvelle-Calédonie et de déterminer éventuellement celles qu'il pourrait paraître utile d'y introduire. Ces programmes d'essais pourraient être conçus par les services techniques existants, avec la collaboration de l'Institut français d'Océanie et de la Commission du Pacifique Sud. Peut-être serait-il nécessaire, en ce domaine, de confier la réalisation de ces essais à une société de développement qui serait capable de les exécuter avec la continuité nécessaire.

## VI — L'élevage.

99 % des terres européennes, soit le tiers du territoire, sont consacrées à l'élevage. La Nouvelle-Calédonie est, en effet, avant tout une terre d'élevage et, à la vérité, le seul qui soit important est l'élevage des bovins.

Les indigènes qui sont des cultivateurs et non des éleveurs, ne s'y intéressent que très peu. On peut estimer que sur un total de 100.000 têtes, ils n'en élèvent que 6 à 7.000, encore les utilisent-ils souvent comme animaux de trait.

Le grand domaine de l'élevage sur la Grande Terre est la côte Ouest où sont pratiquement rassemblés plus de 80 % des animaux. L'élevage y est venu tout droit d'Australie avec ses méthodes, ses animaux, son vocabulaire dont les mots « station », « stock », « stockyard » ou « stockmann » sont entrés dans la langue courante.

La surface des terres effectivement consacrées à l'élevage est habituellement évaluée à 40.000 hectares environ. Il semble ainsi, qu'en moyenne, il soit utilisé 4 hectares par tête mais il s'agit là d'une approximation et des variations considérables peuvent être observées autour de cette moyenne.

D'une manière générale, les pâturages font l'objet de peu de soins et ne reçoivent aucune fumure. Il en résulte un processus de dégradation qui ne peut aller qu'en s'accroissant car les bêtes exigent progressivement plus d'hectares pour trouver une nourriture de plus en plus pauvre. Toutefois, des efforts ont été tentés par certains éleveurs pour améliorer les pâturages par la destruction des plantes nuisibles : abattage des niaoulis, destruction des arbustes au gyrobroyeur ou aux hormones, aménagement de parcelles avec engrais, mise en place d'abreuvoirs par accroissement des trous d'eau et pompage par éoliennes, mais les méthodes employées sont parfois irrationnelles et les prix de revient à l'hectare aménagé trop élevés, en sorte que l'effort n'est pas poursuivi et que sont exclus, notamment, l'ensemencement en fleurs herbagères de qualité et l'emploi d'une fumure de base et, par la suite, d'une fumure d'entretien.

Les races locales sont des descendantes de souches australiennes : Hereford, Angus, Frisane, Durham. Les races françaises sont représentées par la race limousine.

La délégation a visité, près de Koumac, une station appartenant au sénateur Lafleur de 33.000 hectares et sur laquelle sont élevées 8.500 têtes de bétail.

Elle y a vu rassemblés plusieurs centaines de bovins, l'ensemble du troupeau étant dans un état sanitaire remarquable, mais en temps normal, les animaux dans la station vivent dans une demi-liberté et doivent chercher eux-mêmes leur nourriture dans la savane ou les pâturages d'engrais ensemencés par les éleveurs.

L'élevage des bovins en Nouvelle-Calédonie est orienté entièrement vers la production de viande et le nombre de vaches laitières y est très faible ; c'est pourquoi plus des deux tiers du lait, tout le beurre et les fromages viennent de l'extérieur, de France et d'Australie notamment. L'élevage sert donc, presque uniquement, à alimenter en viande fraîche la population et, avec l'excédent, l'usine de conserves qui sert ainsi de soupape de sûreté.

Comme nous l'avons déjà indiqué, seule existe, à l'heure actuelle, la conserverie d'Ouaco, dont la fabrication est arrêtée depuis le début de l'année 1960, l'insuffisance du cheptel bovin ne permettant pas d'alimenter cette usine. Or, jadis, en période de surproduction de viande, l'usine d'Ouaco a traité jusqu'à 500 tonnes de viande par an. Les prix de cette production étaient cependant supérieurs au prix des conserves d'importation et, pour lui permettre d'être compétitifs, un accord de soutien alimenté par une taxe sur la production de viande de bovins ristournait à l'usine d'Ouaco une prime.

Comme nous l'avons déjà indiqué, la production de lait, de beurre et de fromage dans le territoire est insignifiante. Les statistiques font état d'un troupeau de vaches laitières d'environ 5.000 bêtes et les importations doivent suppléer la carence de cette branche de la production.

L'élevage de vaches laitières est surtout pratiqué dans la banlieue de Nouméa et dans certains centres tels que Bourail et Thio. On estime que la production de lait est d'environ 700 litres par jour sur Nouméa et de 100 litres à Bourail.

Les causes de l'insuffisance de cette production sont multiples:

- difficultés de recrutement de main d'œuvre pour la traite ;
- rendement dérisoire en lait (5 à 6 litres par jour et par animal en moyenne) ;
- irrégularité de la consistance du produit ;
- prix de vente trop élevé (environ 22 francs C. F. P. le litre) ;
- enfin, individualisme des producteurs laitiers qui a fait échouer, jusqu'à ce jour, toute organisation coopérative tendant à livrer aux consommateurs un produit de qualité sain et contrôlé.

\*  
\* \*

L'élevage des autres animaux : chevaux, chèvres, moutons et porcs est secondaire.

Le cheval est employé tant par les Européens dans les stations, pour la garde du bétail, que par les indigènes comme animal de

bât et comme animal de selle : aussi le nombre des chevaux demeure-t-il important ; il est d'un peu plus de 10.000, dont les deux tiers appartiennent aux indigènes. On les trouve surtout sur la côte Ouest, où l'on compte un cheval pour deux habitants.

Les chèvres sont assez nombreuses, 25.000 environ, élevées dans les régions les plus sèches de la côte Ouest, sur les îlots principalement. Les troupeaux les plus importants se trouvent dans les régions de Païta et de Boulouparis.

L'élevage des moutons, qui avait été entrepris en même temps que celui des bovins, a été progressivement abandonné en raison des obstacles qui s'opposent à son développement : la végétation, d'une part, les difficultés de clôturer efficacement les propriétés et les attaques des chiens sauvages ou domestiques, d'autre part. A l'heure actuelle, l'élevage du mouton se pratique surtout sur les îlots de la côte Ouest où les animaux peuvent vivre sans barrière et à l'abri des chiens.

Par contre, les porcs sont élevés dans tout l'archipel et nourris principalement de noix de coco. Ils sont très nombreux aux îles Loyauté et sur la Grande-Terre, plus nombreux sur la côte Ouest que sur la côte Est. Le nombre de porcs dans tout l'archipel est de 15.000 environ, dont les deux tiers sont élevés dans les tribus.

## 2° LES POSSIBILITÉS D'AMÉLIORATION DE L'ÉLEVAGE CALÉDONIEN

L'élevage calédonien est actuellement dans une situation relativement prospère. L'offre et la demande de viande s'équilibrent sensiblement et le prix payé au producteur est rémunérateur. Un certain nombre d'améliorations sont néanmoins souhaitables et devraient être poursuivies, tant par les éleveurs sur un plan strictement individuel que par le territoire grâce à ses ressources propres et à l'aide du F. I. D. E. S. La population calédonienne croissant régulièrement et les autochtones consommant de plus en plus de viande, on peut envisager un accroissement progressif du cheptel.

La surproduction paraît d'autant moins à redouter que dans cette hypothèse la conserverie de Ouaco pourrait être remise en marche pour absorber les surplus. C'est d'ailleurs l'intention du Sénateur Lafleur, qui en est le propriétaire, dès que son propre troupeau atteindra 10.000 têtes.



Par ailleurs, si le bétail calédonien est de bonne qualité, celle-ci peut cependant être encore améliorée. De même les superficies consacrées à l'élevage doivent pouvoir être réduites grâce à l'amélioration des pâturages. Ainsi se fera progressivement le passage de l'élevage purement extensif à un type d'élevage semi-intensif entraînant des frais de gestion moins élevés pour un revenu au moins égal, donc un plus grand bénéfice. Plusieurs actions sont à envisager.

En premier lieu, une action zootechnique qui consisterait à favoriser le croisement de première génération ou croisement industriel.

Au lieu de se remonter chaque année, à grands frais, en taureaux étrangers, les éleveurs calédoniens devraient produire eux-mêmes les taureaux de race pure dont ils auront besoin pour faire des croisements rotatifs. Des importations massives de femelles de pure race, le développement rationnel de l'insémination artificielle et la création de Herd-Books des races principales seraient mis en jeu simultanément.

Le financement de cette opération devrait être assuré par les éleveurs eux-mêmes grâce à des prêts consentis par les organismes territoriaux et la caisse de compensation.

En deuxième lieu, une action sur le milieu et essentiellement sur l'approvisionnement en eau et sur l'amélioration des pâturages. Pour le premier point, il s'agit d'établir une carte hydro-géologique de la Grande Terre et ultérieurement de forer des puits et de réaliser des barrages et des retenues d'eau.

Le second point, à savoir le problème des pâturages, comporte trois aspects :

— la mise au point des meilleures techniques de défrichage dans le cadre d'une unité de défrichage achetée par le Territoire et l'entretien des pâturages après passage de l'unité ;

— la création de paddocks pour permettre la rotation des pâturages et la systématisation de semilles d'engrais ;

— l'introduction d'espèces fourragères nouvelles.

Enfin, il est paradoxal que la Nouvelle-Calédonie ne puisse approvisionner ses cités en lait et un sérieux effort doit être fait sur ce point pour moderniser les exploitations et accroître leur productivité. L'accent est à mettre particulièrement sur l'amélio-

ration des pâturages laitiers, sur la construction de silos rendant possible une alimentation régulière des vaches laitières, et l'organisation du ramassage du lait. Le conditionnement devrait être pour une bonne partie résolu par la mise en service de l'atelier de pasteurisation inclus dans le frigorifique de Nouméa.

Aucun crédit n'a cependant été demandé à ce titre en 1962, faute d'une organisation groupant les éleveurs laitiers et leur permettant de recevoir subventions ou crédits.

Dès que cet obstacle sera surmonté, des études chiffrées pourront être entreprises et l'aide du F. I. D. E. S. sollicitée.

Par ailleurs, la production locale en porcs de qualité est très insuffisante, peu d'éleveurs s'intéressant à cette spéculation et sachant la mener. Un effort particulier est à faire auprès des collectivités autochtones, pour qui ce pourrait être un appoint intéressant. Il faut envisager l'introduction massive d'animaux de bonne race, la construction de porcheries hygiéniques et un encadrement suffisant à l'échelon des réserves.

## VII. — La pêche.

Ainsi que la délégation a pu s'en rendre compte, les eaux de la mer et du lagon sont d'une grande richesse ; elles sont considérées comme les plus belles et les plus poissonneuses du monde.

Le récif abrite de nombreuses espèces de poissons de toutes tailles, de toutes formes, de toutes couleurs (mulets, carangues, raies, loches saumonées, des vaches marines, des tortues énormes et des requins ; et cependant la pêche ne joue, en Nouvelle-Calédonie, qu'un faible rôle économique. Elle est plus souvent, un sport auquel se livre une grande partie de la population, qu'une profession.

La consommation de poissons est mal connue, les transactions commerciales étant assez peu importantes et les éléments statistiques en la matière inexistant. Il est cependant couramment admis qu'il existe environ 400 bateaux de pêche et 2.000 pêcheurs.

Les recherches faites ont permis d'établir que les thons et les bonites se trouvaient un peu partout, le long du récif-barrière. Cependant, les bancs seraient dispersés et peu étendus, l'appât difficile à trouver et les zones de pêche trop restreintes. En outre, l'importance des fonds, qui atteignent très rapidement de 1.000 à 3.000 mètres, ne se prêtent pas au chalutage.

Le marché intérieur est mal connu, quoique le poisson joue un rôle certain dans l'alimentation des Mélanésiens et des Européens. Mais il s'agit surtout d'auto-consommation et les quantités commercialisées sont faibles. Les professionnels se plaignent d'ailleurs de la concurrence des pêcheurs amateurs mais cependant les importations de conserves de poissons ne font qu'augmenter et sont supérieures à 300 tonnes.

Par contre, il faut signaler la pêche aux trocas qui a pris un important développement. Le troca est un coquillage en forme de cône qui est récolté pour sa nacre. Afin que cette richesse ne disparaisse pas, des mesures de protection ont été prises et la pêche aux trocas n'est autorisée que de mai à octobre. Cette pêche est pratiquée surtout par les Indigènes et pendant la saison, 4 à 500 bateaux, généralement des petits voiliers montés par un équipage de 2 à 15 hommes, fréquentent les récifs, en particulier ceux du Nord et de la côte Est.

500 à 600 tonnes sont pêchées chaque année, le record ayant été 1.221 tonnes en 1945, après les années de guerre au cours desquelles la pêche ne fut pas pratiquée. La récolte est exportée presque entièrement vers la France pour y être travaillée.

Mais le troca, coquillage nacrier, subit la concurrence des matières plastiques pour la fabrication des boutons et les concurrents japonais, indonésiens et australiens sont, en outre, en état de pratiquer des prix inférieurs aux pêcheurs calédoniens. Ainsi, les exportations de trocas sont-elles redescendues à 259 tonnes en 1958, 202 tonnes en 1959 et 164 tonnes en 1961. Les cours ont connu des baisses spectaculaires et l'évolution de ce marché peut être considérée comme inquiétante.

Il semble que si la Nouvelle-Calédonie voulait tirer des ressources de la pêche, elle devrait s'orienter vers l'exploitation du thon et peut-être des huîtres perlières et de la « biche de mer » ou holoturie.

Sans doute les techniques japonaises sont bien adaptées dans ces domaines et difficilement concurrençables ; mais une entente avec les Japonais n'est pas impossible si la Calédonie veut tirer parti de ses ressources marines pour accroître ses exportations. Elle y trouverait d'ailleurs des ressources fiscales et douanières, des ressources en devises et quelques emplois pour ses pêcheurs. Enfin, elle trouverait auprès de l'Institut français d'Océanie et de la Commission du Pacifique Sud des conseillers capables d'orienter l'opération sur le plan technique.

### VIII. — Les moyens de communication.

A propos des moyens de communication, la délégation veut seulement se borner à évoquer, d'une part, les problèmes aéronautiques qui se posent en Nouvelle-Calédonie, tant en ce qui concerne les liaisons internationales que pour les transports intérieurs et, d'autre part, le développement du réseau routier.

#### 1° LES PROBLÈMES AÉRONAUTIQUES EN NOUVELLE-CALÉDONIE

La Nouvelle-Calédonie possède un aéroport d'intérêt général la Tontouta, et sept aéroports d'intérêt local : Magenta, Koumac, Iles-des-Pins, Lifou, Maré, Ouvéa, Houaïlou.

Le développement très rapide du transport aérien dans le Pacifique et la situation géographique de la Nouvelle-Calédonie justifiaient l'implantation d'un aéroport de classe internationale. Le choix de l'aéroport d'intérêt général a été arrêté en 1956 et fixé sur la Tontouta après comparaison avec le site de Magenta.

L'infrastructure de cet aéroport, qui était très sommaire en 1956, a dû être entièrement reprise. Le Secrétariat général à l'Aviation civile établit un programme complet de rénovation de la Tontouta de façon à le rendre accessible aux quadri-réacteurs. Le programme qui s'élève à deux milliards d'anciens francs a été entièrement financé par le budget de l'Etat.

Il est actuellement en grande partie réalisé. Les travaux ont été confiés à la Société calédonienne d'entreprise de travaux. La piste a été considérablement renforcée et portée à 2.400 mètres avec, à chaque extrémité, des prolongements de 100 et 60 mètres.

Parallèlement étaient entrepris des travaux d'équipement : aménagement d'un centre émetteur-récepteur, construction d'une aérogare provisoire, d'une centrale électrique et de logements pour le personnel de l'aviation civile, adduction d'eau. Vont être réalisés incessamment le bloc technique, la tour de contrôle et l'aménagement des dégagements (arasement des mamelons qui gênent l'atterrissage). En octobre 1960, l'aéroport a pu être utilisé par le DC 8 de la T. A. I.

Ainsi que la délégation a pu le constater à Nouméa, à Houaïlou et à l'Ile-des-Pins, les aéroports d'intérêt local sont dotés

d'aménagements sommaires. Les pistes, à l'exception de Magenta, sont trop courtes et ne peuvent être utilisées que par des avions légers, tel que le Héron. Cette insuffisance de l'infrastructure est un obstacle au développement du trafic aérien.

Un programme est actuellement à l'étude en vue de l'agrandissement de ces aérodromes pour les rendre accessibles aux DC 3 et aux DC 4 à charge réduite. La construction de deux nouveaux aérodromes est prévue dans l'île principale à Koumac et à Poindimié. Deux pistes de 800 mètres pour avions légers sont également prévues dans les îles Tiga et Art.

La Nouvelle-Calédonie est reliée à la métropole par les DC 8 de la T. A. I. de la ligne « Tour du Monde », une fois par semaine dans chaque sens.

Elle est également reliée à la Nouvelle-Zélande, une fois par semaine, par un DC 4 de la T. A. I. et à l'Australie par les Electra de la Compagnie australienne Quantas. Cette compagnie devait, en décembre 1961, mettre en service un Boeing 707 sur la ligne Nouméa—Sydney.

La Nouvelle-Calédonie est également le centre d'un trafic régional : liaison avec les Nouvelles-Hébrides et les Wallis par un DC 4 de la T. A. I. Etant donné l'augmentation sensible du trafic (surtout du trafic fret), la T. A. I. envisage de mettre courant 1962 un DC 6 sur la ligne Nouméa—Nouvelles-Hébrides.

Le trafic intérieur est assuré par la Société calédonienne Transpac, dont le directeur est M. Martinet, avec des appareils DH 114 Héron. Cette société qui est subventionnée par le Territoire assure les liaisons avec les diverses îles (Lifou, Ile-des-Pins, Ouvéa, Maré) et une liaison dans l'île principale Magenta—Koumac aller et retour à la fréquence 2/7. La création d'une escale à Koné améliorera les conditions d'exploitation commerciale de la ligne. M. Martinet a également constitué, en 1961, une société française Hébridair qui a été autorisée à effectuer du trafic aérien à l'intérieur du condominium mais n'a pas encore commencé à fonctionner.

## 2° LE RÉSEAU ROUTIER

Le développement du réseau routier n'a commencé qu'avec l'usage de l'automobile, c'est-à-dire depuis la première guerre mondiale. De 1925 à 1932, 300 kilomètres de routes principales et 250 kilomètres de voies secondaires furent ouvertes, si bien qu'en 1939, le réseau était, à quelques routes près, ce qu'il est aujourd'hui.

La Nouvelle-Calédonie dispose actuellement de 2.000 kilomètres de routes et de 800 kilomètres de pistes. Ce réseau comprend trois sections : la côte Ouest, la côte Est et les transversales.

La route de la côte Ouest va de Nouméa à Koumac et de là, à Poum, Pam et Ouegoa.

Les routes de la côte Est se regroupent essentiellement en deux tronçons, l'un de Thio à Canala et routes de montagne où la circulation ne peut se faire qu'à sens unique et selon un horaire ; l'autre de Houailou à Hienghène. Ce tronçon longe de très près la côte et traverse la plupart du temps des villages indigènes, des plantations de café et des cocoteraies. Le cours des rivières l'interrompt fréquemment car s'il existe des ponts, notamment à Houailou et Ponerihouen, sur d'autres rivières, telles que la Tchamba, le bac est toujours en usage.

Enfin les transversales font la liaison entre les deux côtes ; ce sont des routes de montagne, étroites et accidentées. Il y en a cinq aujourd'hui :

— au Sud, celle de Nouméa à Yaté traverse la plaine des Lacs et a été construite pour relier le chef-lieu au barrage et à l'usine électrique ;

— un peu plus au Nord, la transversale Boulouparis—Thio a un objet identique ; elle fait communiquer Nouméa avec le principal centre minier du territoire ;

— la troisième est celle de la Foa—Canala qui atteint la côte Est par le col d'Amieu et la vallée de la Négropo ;

— la quatrième, qui est la principale, est celle de Bourail—Houailou, qui franchit le col des Roussettes, puis se glisse dans la vallée de l'Houailou. Contrairement aux précédentes, cette route n'est pas soumise à un horaire et la circulation peut s'y faire dans les deux sens à la fois ; elle met en communication le tronçon de la côte Est Houailou—Hienghène avec la côte Ouest et Nouméa ;

— enfin, la dernière transversale est celle qui relie Koumac à Balade.

On peut donc considérer que la route permet, à présent, d'atteindre toutes les régions de l'île, mais il reste encore à réunir les différents tronçons de la côte Est et à relier au réseau routier les propriétés des colons et les tribus isolées de l'intérieur.

La dispersion de la population nécessite un réseau routier étendu dans un pays, par ailleurs, très accidenté.

La délégation a « éprouvé » combien le profil des routes était, en général, sinueux, ne serait-ce même qu'entre l'aérodrome de la Tontouta et Nouméa (sans parler du parcours Boulouparis—Thio ou de la route qui mène à Yaté) et a observé que l'entretien des routes était, d'une manière générale, déficient. Il est bien certain que si l'on veut développer le tourisme en Nouvelle-Calédonie, un effort particulier devra être effectué sur le réseau routier.

## IX. — Le tourisme.

Les conditions intrinsèques indispensables au développement du tourisme sont maintenant réunies en Nouvelle-Calédonie.

A côté d'une nature belle et variée, d'un climat sain et agréable et de belles plages bordées d'un lagon vaste et poissonneux, existe un excellent port et, depuis 1961, un aéroport international ouvert aux quadri-réacteurs. Ainsi, des lignes de navigation maritimes anciennes et des lignes aériennes plus récentes desservent l'île dans des conditions satisfaisantes.

Mais comment se présente le marché du tourisme dans la zone Pacifique-Sud ?

### 1° LE MARCHÉ DU TOURISME

En 1958, 100.000 touristes américains ont dépassé Honolulu pour se rendre dans le Pacifique ou en Extrême-Orient. La plupart d'entre eux ont effectué le circuit suivant : Hawaï, Japon, Hong-Kong, Bangkok. Pour le reste, 13.400 sont allés aux Fiji, en Nouvelle-Zélande, en Australie.

Des résultats d'une enquête effectuée en 1959 aux Etats-Unis et au Canada, il ressort qu'en 1968 400.000 Américains quitteront le continent pour aller vers l'Ouest, au-delà d'Honolulu. Sur ces 400.000 touristes, on peut estimer que 50.000 visiteront la Nouvelle-Zélande et l'Australie et que la Nouvelle-Calédonie doit normalement bénéficier du cinquième de ce trafic, soit environ 10.000 Américains.

Par ailleurs, l'examen du marché inter-zone Australie/Nouvelle-Zélande laisse prévoir pour 1968 :

- 30.000 Australiens pour la Nouvelle-Zélande ;
- 40.000 Néo-Zélandais pour l'Australie.

On estime que le dixième de cette migration touristique intéressera la Nouvelle-Calédonie, soit 7.000 personnes environ.

A ces chiffres peuvent être ajoutés 3.500 touristes de provenances diverses : Europe, Extrême-Orient, etc.

Ces prévisions à longue échéance ont été faites en fonction des données du moment. Or, il semble qu'un certain nombre de facteurs nouveaux soient venus, depuis, accélérer cette évolution. Les chiffres avancés peuvent donc être considérés comme des minima.

Cet afflux touristique prévisionnel peut être traduit de la façon suivante sur le plan hôtelier :

*Les Américains* feront vraisemblablement un arrêt de trois ou quatre jours en Nouvelle-Calédonie, dans le cadre d'un tour du Pacifique, ce qui représente pour l'hôtellerie : 10.000 touristes séjournant trois nuits..... 30.000 nuitées

*Les Néo-Zélandais* restent, eux, de quatorze à quinze jours : 4.000 touristes séjournant quatorze nuits..... 56.000 —

*Les Australiens* ne séjournent en général qu'une huitaine de jours : 3.500 touristes séjournant sept nuits..... 24.500 —

*Clientèle diverse* faisant un arrêt en cours de voyage de trois jours en moyenne : 3.500 touristes séjournant deux nuits..... 7.000 —

---

Soit, au total..... 117.500 nuitées

350 chambres seraient nécessaires en 1968 pour faire face à ce trafic, sur la base d'un coefficient de 70 % d'occupation tout le long de l'année.

## 2° L'ÉQUIPEMENT HÔTELIER

En face de cette demande éventuelle, l'équipement actuel comporte une centaine de chambres valables réparties en une dizaine de petits hôtels urbains, pour la plupart proprement tenus, mais qui ne disposent pas des éléments de confort ni des installa-



tions générales exigés par la clientèle touristique dans la zone du Pacifique.

La plupart ne comportent pas de restauration, ce qui n'est pas grave pour Nouméa où un certain nombre de restaurants sont agréables à fréquenter et font un effort méritoire.

Cet équipement actuel de 100 chambres est occupé aux deux-tiers par la clientèle fixe et celle qui résulte du mouvement des affaires. Il ne reste donc pour les besoins du tourisme proprement dit qu'une trentaine de chambres.

D'autre part, cet équipement hôtelier est très morcelé, disséminé en différentes parties de Nouméa, parfois très éloignées les unes des autres. La plupart n'ont ni restaurant, ni jardin, ni locaux communs appréciables ; aucun ne dispose d'un accès direct vers une plage.

Bref, cet équipement est insuffisant, tant en qualité qu'en quantité pour intéresser une clientèle touristique.

Déjà, l'arrivée de chaque long courrier pose d'épineux problèmes d'hébergement et freine considérablement le développement du trafic aérien en provenance de Nouvelle-Zélande ou d'Australie.

Il existe de toute évidence une étroite interdépendance entre les possibilités de transport et la capacité de logement, les deux devant rester strictement adaptées aux possibilités de la clientèle et à son développement progressif, mais aucun ne pouvant se développer sans l'autre.

S'il est probable que l'échéance des 350 chambres nouvelles jugées indispensables pour 1968 se trouvera rapprochée, il est bien évident qu'elles ne sont pas encore nécessaires. Le problème consiste donc à établir le nombre de chambres qui, dans un premier stade, satisferait aux besoins présents et permettrait le démarrage d'un courant touristique rentable et qui se développerait progressivement grâce à une étroite coordination des transports, de l'hôtellerie et de l'équipement touristique général.

La T. A. I. estime qu'elle serait en mesure, le moment venu, s'il existait un centre touristique justifiant un effort de promotion des ventes important, d'amener chaque semaine 70 clients supplémentaires, dont 20 d'Australie. Cette clientèle nécessiterait une capacité supplémentaire d'au moins 100 chambres.

### 3° LES AMÉNAGEMENTS TOURISTIQUES

Parallèlement à l'effort qui sera demandé au secteur privé, un effort de la puissance publique est indispensable pour doter le territoire des éléments d'intérêt susceptibles de meubler les loisirs de voyageurs venus pour se distraire, se détendre, et connaître une nouvelle contrée.

En premier lieu, il convient de mettre à leur disposition des possibilités d'excursions et de circuits et, pour ce faire, il faut améliorer les routes d'accès à la côte Est où les sites, qui comptent parmi les plus beaux du Pacifique Sud, doivent être accessibles pour des excursions de la journée. Ultérieurement, les progrès du tourisme devraient permettre une extension de l'équipement hôtelier vers cette côte.

L'aménagement de plages, de points de vue, l'encouragement à l'installation d'auberges simples mais avenantes doit compléter ces circuits.

La Nouvelle-Calédonie est l'une des rares îles où la chasse peut être pratiquée grâce à un important troupeau de cerfs. Cette possibilité devrait être mise à la disposition des touristes, tout en faisant l'objet d'une stricte réglementation limitant le nombre d'animaux susceptibles d'être abattus, et comportant une taxe affectée au repeuplement.

Le folklore, qui constitue un grand élément d'attrait pour le visiteur, est original et vivant ; il convient de le maintenir dans son intégrité et de multiplier les groupes susceptibles de se produire dans les différentes régions de l'île.

Nouméa dispose, avec son admirable aquarium, d'une attraction d'une valeur internationale. A ce propos la délégation a été unanime à souhaiter que les efforts du docteur Cathala, qui a créé cet aquarium, soient soutenus plus vigoureusement, tant par le Territoire que par la métropole.

En outre, il est souhaitable que le transfert et l'extension projetée du musée de Nouméa soient réalisés, car cette ville posséderait ainsi un ensemble scientifique et attractif unique dans cette partie du monde.

Une mention particulière doit être faite en ce qui concerne l'île des Pins, qui est reliée à Nouméa par un bon service aérien.

Un vol de 45 minutes la rend accessible à tous les visiteurs de la Nouvelle-Calédonie. La beauté des sites et la qualité des plages en font un ensemble extrêmement séduisant qui justifierait son classement comme parc national. L'hôtel de l'île, le « Relais de Kanuméra » a été fort bien conçu pour participer à cette ambiance : une grande case au toit de chaume y sert de pavillon central ; les chambres sont constituées par des pavillons rustiques disséminés dans les bois, qui réunissent dans leur simplicité tous les éléments de confort indispensable.

Il n'y a aucun aménagement général à souhaiter à l'île des Pins, qui devrait rester ce qu'elle est. Seul, un abri rustique auprès de la piste, à l'usage des passagers aériens, serait le bienvenu.

Il n'en faudrait pas davantage pour mettre en valeur certaines parties de la côte Est de la Nouvelle-Calédonie, le jour où son accès par route serait plus facile.

Un programme d'aménagement touristique du Territoire pour une période de cinq années devrait donc être élaboré. L'Office du Tourisme de Nouvelle-Calédonie pourrait s'en charger et proposer au Territoire une étude chiffrée comportant un nombre limité d'opérations bien définies et susceptibles d'être réalisées sur les plans techniques et financiers. Le thème de ce plan pourrait être l'ouverture de la côte Est au tourisme et l'aménagement d'un certain nombre de points d'intérêt touristique.

Une promotion de l'artisanat de caractère artistique, dont les produits trouveraient un débouché régulier comme souvenirs de voyage devrait aussi être entreprise sous une forme coopérative qui assurerait la juste rémunération des artisans en même temps qu'un prix équitable pour les clients.

\*  
\* \*

Les remarquables possibilités touristiques de la Nouvelle-Calédonie ne pouvant se développer qu'à partir d'une amélioration très nette de la capacité et de la qualité de l'hôtellerie, il est de toute nécessité d'encourager au départ la création d'un hôtel de 100 chambres. Cet hôtel disposerait d'un casino, élément complémentaire requis pour la clientèle particulière au Territoire.

Cet hôtel devrait être de premier ordre et disposer des aménagements de parc et de plage constituant un ensemble touristique. Dans l'état actuel, insuffisant, de l'infrastructure touristique, qui ne pourra se développer qu'ultérieurement, il devra se trouver dans un rayon maximum de 15 kilomètres de Nouméa, centre de commerce et d'activité.

La réalisation d'un tel ensemble est parfaitement à la mesure des capitaux privés de la Nouvelle-Calédonie. Toutefois, il faut bien constater que l'industrie hôtelière n'y a jusqu'à présent suscité que des initiatives fractionnées et de dimensions réduites, conçues bien plus pour le mouvement des affaires que pour le tourisme, bien que des mesures d'encouragement fiscales fort intéressantes aient été prises par le Territoire.

Il conviendrait donc de provoquer un mouvement d'intérêt en faveur d'une réalisation hôtelière d'envergure, susceptible de grouper des capitaux calédoniens importants, éventuellement complétés de capitaux métropolitains.

Pour encourager cette initiative, la S. I. T. O. a proposé aux autorités du Territoire qui l'ont accepté, de se charger de la phase d'étude du projet. Son directeur général, M. Landry, et M. Candilis, architecte, ont séjourné à Nouméa du 11 au 25 février 1962 pour mettre au point le projet d'édification d'un ensemble hôtelier de grand standing sur l'île Sainte-Marie située à proximité immédiate de Nouméa. La mise au point de ce projet épargnera au secteur privé la phase la plus longue qui consiste à rechercher et à grouper les bonnes volontés, à constituer une société et à procéder aux premières études.

Une fois ce dossier de base terminé, la S. I. T. O. le mettra à la disposition des initiatives calédoniennes, qui seront alors en possession d'éléments concrets et précis.

Mais il faut bien dire qu'indépendamment de la réalisation de l'équipement hôtelier, l'effort doit porter également sur l'amélioration de l'infrastructure d'accueil.

Il s'agit, en premier lieu, de la construction à l'aérodrome de la Tontouta, d'une aérogare adaptée au trafic prévu et de la réfection de la route qui joint cet aérodrome à Nouméa. Dans son état actuel, cette route de 55 kilomètres laisse plutôt aux voyageurs déjà fatigués par un long trajet une impression défavorable. De

même, devraient être améliorées les conditions dans lesquelles les touristes arrivant par bateau sont accueillis dans le port de Nouméa.

Il faut noter que le Conseil de Gouvernement a adopté, en juillet 1961, une série de projets de délibérations approuvés par l'Assemblée territoriale le 25 juillet et portant sur les dispositions suivantes :

— exemption des droits d'entrée sur les matériaux destinés à l'équipement et à l'aménagement des hôtels d'au moins 45 chambres à Nouméa et 20 chambres à l'intérieur de l'île, ainsi que sur les matériaux destinés à la construction du casino ;

— réduction de 50 % du taux de l'impôt sur le revenu des valeurs mobilières et sur les droits d'enregistrement et exonération de l'impôt foncier pendant 12 ans et de la patente pendant 5 ans.

Il reste que, sur le plan financier, il serait nécessaire, tout au moins à l'origine, d'assouplir les règles du crédit pour l'équipement hôtelier, à la fois en ce qui concerne la durée des prêts qui, actuellement, ne peut pas dépasser sept ou huit ans et devrait être portée à quinze ans, et en ce qui concerne le taux d'intérêt qui devrait être inférieur au taux actuel de 6 %.

## CONCLUSIONS

La délégation ne peut prétendre, après un séjour de onze jours en Nouvelle-Calédonie et de six jours en Polynésie française, présenter une vue exhaustive de tous les problèmes qui se posent et y apporter des solutions. Elle tient cependant à formuler un certain nombre d'observations qui pourront utilement informer l'opinion, éclairer le Parlement et orienter éventuellement la politique gouvernementale.

\*

\* \*

En premier lieu se pose un problème de politique générale : *le maintien de la présence française dans le Pacifique-Sud.*

La Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie ont pris position, dans le cadre de la Constitution de la V<sup>e</sup> République, en choisissant le maintien du statut de territoire d'Outre-Mer tel qu'il avait été défini par la loi-cadre du 23 juin 1956 et ses décrets d'application du 22 juillet 1957, à savoir :

Pour l'individu, plénitude des droits politiques par l'institution du suffrage universel et du collège unique et la garantie d'accès à tous les services publics, même d'Etat ;

Pour le territoire, autonomie de gestion de ses propres affaires par une Assemblée et un Conseil de Gouvernement pratiquement responsable devant elle.

Sans doute, ce statut a été mis sur pied plus particulièrement pour l'Afrique et Madagascar et peut paraître trop lourd dans des territoires dont la population atteint à peine 80.000 habitants.

A la vérité, les deux territoires visités ont évolué différemment. En Polynésie française, l'Assemblée territoriale adopta le 14 novembre 1958 un vœu demandant l'adaptation des principes de la loi-cadre aux particularités du territoire : faible population et extrême dispersion des îles. Ce vœu s'est trouvé concrétisé par l'ordonnance du 23 décembre 1958 qui a pratiquement renforcé les pouvoirs du Gouverneur, notamment sur les services publics territoriaux et

n'a donné au Conseil de Gouvernement que des attributions collégiales, les membres dudit Conseil perdant à la fois leur titre de Ministre et leurs attributions individuelles. On se trouve ainsi dans un statut intermédiaire entre celui de territoire et celui de département d'outre-mer. En outre, l'Assemblée territoriale a souhaité la prise en charge par l'Etat de certains services, tels que celui des postes et télécommunications. Ainsi, dans ce territoire où les Français de la métropole représentent environ 1 p. 100 de la population, les liens administratifs avec la France sont-ils forts et ont-ils tendance à se renforcer. Les élections à l'Assemblée territoriale prévues pour novembre 1962 constitueront un test, sur le plan politique, du sentiment général d'une population dont le particularisme ne peut être nié et leur résultat, un élément de la ligne de conduite à adopter par le Gouvernement français vis-à-vis de la Polynésie française. Ce résultat apparaît d'ailleurs aujourd'hui comme incertain quant à l'orientation finale du territoire, sans qu'on voie clairement ce que pourrait faire la métropole, en vue de maintenir ou de renforcer ses liens politiques avec ce territoire. L'absence de toute immixtion doit sans doute être considérée comme la meilleure attitude.

Assez paradoxalement, c'est en Nouvelle-Calédonie où la population de souche métropolitaine représente 40 p. 100 environ de la population que la situation politique est actuellement assez difficile. Comme nous l'avons indiqué dans notre rapport, l'Assemblée territoriale, dissoute le 9 mars 1962, a été soumise à réélection le 15 avril. Ces élections ont donné 18 sièges sur 30 à l'Union calédonienne (1).

Sans doute, l'absence d'entente entre le Rassemblement calédonien et l'U. N. R. notamment, a constitué un facteur d'affaiblissement, les élections se faisant à la répartition proportionnelle à la plus forte moyenne. Sans doute aussi relève-t-on un pourcentage considérable d'abstentions, notamment à Nouméa (44 p. 100). Il n'en reste pas moins que l'Union calédonienne dispose, au sein de l'Assemblée territoriale, d'une majorité renforcée. Son leader, M. Lenormand, député à l'Assemblée nationale, a notamment déclaré dans une interview publiée par *Le Monde* (2) :

.....  
La cause du malaise calédonien se trouve essentiellement dans le refus de décoloniser.

---

(1) Sous réserve des conséquences de l'annulation des élections dans la circonscription Sud.

(2) 16 mai 1962.

.....

Dans le moment présent, nous exigeons d'abord l'application de la loi-cadre Defferre.

.....

Les Calédoniens veulent rester Français et ne désirent nullement une rupture des liens avec la France.

.....

Le statut futur de notre territoire doit nous assurer de conserver la nationalité française tout en nous permettant de gérer nos propres affaires et d'agir en étroit contact et en pleine et confiante coopération avec la métropole.

.....

Le Gouvernement français se doit d'examiner avec les autorités politiques du territoire les raisons des difficultés actuelles et les solutions propres à y porter remède dans l'intérêt bien compris de la Nouvelle-Calédonie et de la métropole. On ne voit, cependant, pas comment le nouveau scrutin, rendu nécessaire par l'annulation des élections dans la circonscription de Nouméa pourrait modifier sensiblement les données du problème.

Car, s'il existe un problème politique pour la solution duquel M. Lenormand semble demander, dans un premier temps, l'application de la loi-cadre et, dans un deuxième temps, l'élaboration d'un statut nouveau, la commission a eu le sentiment très net que se posait en premier lieu un problème d'administration. Les dissensions politiques ne facilitent pas, en effet, le fonctionnement du mécanisme mis en place par la loi-cadre de 1956, ni la coexistence des services d'Etat et des services territoriaux. Il en résulte, à la fois, un malaise sur le plan administratif, un certain ostracisme à l'égard des hauts fonctionnaires à compétence technique et, en définitive, un ralentissement de l'équipement de base du territoire. Cette situation a d'ailleurs été signalée à plusieurs reprises : en premier lieu, par nos collègues MM. Coudé du Foresto et Bousch (1), lors de la mission qu'ils ont effectuée en Nouvelle-Calédonie, en 1954 ; en second lieu, dans un rapport récent (2), dans les termes suivants :

Nous avons constaté que l'action des services administratifs était rendue très difficile par les luttes politiques et les divisions locales. On ne saurait, en particulier, dire qui, des amis ou des adversaires du Gouvernement, s'emploie le mieux à paralyser les rouages administratifs, à tenter de dévier leur action, ou à la rendre impuissante. La Calédonie a souvent disposé d'excellents cadres de l'ordre administratif ou technique, capables, compétents, profondément désireux de lui être utiles. Elle a toujours réussi à les éliminer.

---

(1) Rapport n° 156 du 25 novembre 1954, page 17.

(2) Rapport sur le développement économique en Nouvelle-Calédonie établi par M. Combiel et publié par la S. E. D. E. S. (Société d'études pour le développement économique et social).



En outre, il faut bien constater que les Calédoniens les plus qualifiés s'efforcent souvent de faire carrière à l'extérieur et y réussissent parfois brillamment. Les difficultés locales ne sont pas étrangères à leur attitude.

Par ailleurs, le mouvement coopératif, mal préparé et mal lancé, a connu des échecs retentissants et il paraît prématuré de fonder sur lui des espoirs quelconques tant qu'une éducation patiente n'aura pas transformé les esprits.

Aussi croyons-nous indispensable, pour avoir une chance d'atteindre les objectifs proposés en matière de développement rural, de recommander la création d'une société de développement.

Il semble que la formule la meilleure serait de recourir à une société d'Etat ou d'économie mixte de la loi de 1946, constituée bien entendu avec la participation du territoire, mais dans des conditions telles qu'elles permettraient d'écarter toute intervention politique dans sa gestion.

Le pouvoir politique peut et doit tirer de grands avantages du développement économique. Mais, si le but fondamental de ce développement est bien d'ordre politique, les moyens de l'atteindre sont eux, d'ordres technique et économique. Aussi le pouvoir politique doit-il avoir la sagesse, tout en suivant de très près le travail de la société de développement et en lui assignant des objectifs précis, de ne pas intervenir dans sa gestion interne et de la juger sur ses résultats économiques et non selon le nombre de postes offerts aux partisans ou aux adversaires.

Au printemps 1962, la délégation, après une étude attentive et sans parti-pris, ne peut que souscrire sans réserve à ce jugement, si sévère soit-il.

\*

\* \*

Toujours sur un plan général, la délégation s'est préoccupée de *l'effort financier consenti par la Métropole* à l'égard des Territoires d'Outre-Mer et notamment des deux territoires qu'elle a visités. Car un thème a été constamment développé devant elle, auquel il lui a été parfois difficile de ne pas souscrire : la France fait moins pour ceux qui ont voulu rester Français que pour ceux qui ont choisi l'indépendance.

Constatant l'important effort d'équipement qui doit être accompli dans l'un et l'autre territoire, elle s'est maintes fois demandé si cet effort ne devrait pas être augmenté, même s'il ne pouvait en être ainsi que par virement partiel des crédits largement accordés aux anciens territoires qui, ayant choisi la liberté, doivent aussi en assumer les conséquences.

Elle, a toutefois observé que l'ensemble des Territoires d'Outre-Mer actuels a une superficie de 60.000 kilomètres carrés et une population de l'ordre de 500.000 habitants et qu'il leur a été consacré, dans le cadre du budget métropolitain de 1962, des crédits d'un montant de 27 milliards d'anciens francs, alors que les anciens Territoires d'Afrique et Madagascar ont, au

total, une superficie de 7.800.000 kilomètres carrés, une population de l'ordre de 36 millions d'habitants et qu'il leur a été consacré 277 milliards d'anciens francs dans le budget de 1962. Ainsi, alors que les populations respectives sont dans le rapport de 1 à 72, les crédits ne sont que dans le rapport de 1 à 10. Il demeure cependant que les Territoires d'Outre-Mer actuels ont choisi de demeurer dans le cadre de la République française, alors que les Républiques d'Afrique et de Madagascar ont décidé d'en sortir. La délégation s'est, en conséquence, demandé si la « prime de fidélité » d'ores et déjà accordée ne pourrait pas être accrue de manière substantielle, et sous réserve d'un effort d'autofinancement, jusqu'alors bien timide, alors que les possibilités, au moins en Nouvelle-Calédonie, sont importantes.

Par ailleurs, la délégation a observé que le déroulement des programmes de développement des Territoires d'Outre-Mer, plan quinquennal ou loi-programme, ne suivait pas le rythme des plans adoptés pour la Métropole. Sans doute, les économies d'outre-mer ont leurs caractères spécifiques et les territoires ont leurs besoins particuliers, tant au point de vue social que de l'infrastructure. Sans doute, ce qui importe aux intéressés, c'est le volume de l'aide plutôt que les modalités de son octroi.

Il n'en demeure pas moins que sur le plan de la politique économique et financière, cette distorsion n'est pas heureuse et complique la situation. Ainsi, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1961, l'œuvre de planification dans les Territoires d'Outre-Mer est exécutée sur la base de la loi-programme du 23 juin 1961 qui s'applique aux années 1961-1962 et 1963. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1964, une nouvelle loi-programme devra déterminer l'importance de l'aide à accorder aux territoires dans le cadre de plans quinquennaux. Une plus grande cohérence des plans et des programmes intéressants l'Outre-Mer devrait être assurée avec la planification métropolitaine.

\*

\* \*

Enfin, avant de proposer des conclusions propres à chaque territoire, la délégation veut aborder un dernier problème d'ordre général, à savoir : *les possibilités de peuplement* des territoires visités, par des familles françaises en provenance éventuellement d'Afrique du Nord.

Tout d'abord, une telle immigration ne paraît pas possible en Polynésie française où la population est passée de 55.000 à 85.000 habitants de 1946 à 1960. Il s'agit, dans ce territoire, de développer la production et l'emploi des populations locales bien plus que de pratiquer une politique d'immigration, à laquelle le climat et les conditions générales de vie se prêteraient malaisément.

Par contre, en Nouvelle-Calédonie, il ne serait pas impossible d'accroître la population par immigration d'éléments européens, car le premier drame de la Nouvelle-Calédonie est d'être sous-peuplée. Sans doute la Nouvelle-Calédonie a besoin en premier lieu de spécialistes qualifiés, notamment dans le secteur minier et métallurgique, *dans l'industrie* et dans les cadres administratifs et techniques. Observons cependant que dans les domaines industriel et commercial, il existe présentement un obstacle très sérieux. L'installation en Nouvelle-Calédonie de Français de Métropole ou d'Afrique du Nord se trouve freinée, pour ne pas dire empêchée, par les dispositions du Code du Travail dans les Territoires d'Outre-Mer, conçu pour nos anciens Territoires d'Afrique mais inadapté à la Nouvelle-Calédonie.

Les articles 94 et 95 de ce Code prévoient qu'une indemnité d'éloignement doit être payée aux travailleurs appelés à exercer leur activité hors de leur résidence habituelle. Pour la Nouvelle-Calédonie, cette indemnité est fixée à 20 % des salaires de leur contrat.

Parfaitement compréhensible pour les anciens Etats de la Communauté africaine où les salaires étaient très faibles, cette disposition de la loi s'explique difficilement pour la Nouvelle-Calédonie où le S. M. I. G. est actuellement supérieur de 75 % au S. M. I. G. (salaire minimum interprofessionnel garanti) métropolitain.

La prime supplémentaire de 20 % représente d'ailleurs, aux yeux des Syndicats calédoniens, une injustice à laquelle ils sont extrêmement sensibles ; il est, en effet, difficile de concevoir que, dans un même atelier, deux ouvriers faisant exactement le même travail perçoivent un salaire différent.

Par ailleurs, l'article 121 ouvre aux travailleurs expatriés le droit à congé de cinq jours ouvrables par mois alors que les travailleurs locaux n'ont droit, d'après la Convention collective, qu'à un congé d'un jour et demi ouvrable par mois, comme en Métropole.

Enfin, aux termes de l'article 125, l'employeur doit, pour tout travailleur expatrié, prendre à sa charge les frais de voyage, pour

lui, pour sa femme et pour ses enfants mineurs, lors de son voyage d'introduction en Nouvelle-Calédonie, à l'occasion de chaque période de congé et lors de son retour définitif en Métropole.

Toutes ces considérations interdisent pratiquement l'envoi de familles françaises en Nouvelle-Calédonie dans le secteur de l'industrie.

*Reste le secteur agricole.* Il semble, tout d'abord, que la Nouvelle-Calédonie offre peu de possibilités intéressantes aux colons européens en ce qui concerne la culture proprement dite ; le marché est étroit et le progrès des techniques et de l'organisation joue plutôt contre l'augmentation du nombre des emplois dans ce secteur. Certains exemples prouvent cependant qu'un réel développement des cultures serait possible sur des dizaines de milliers d'hectares s'agissant, il convient de le noter, de cultures sinon métropolitaines, à tout le moins méditerranéennes.

En tout cas l'élevage, des bovins notamment, pourrait offrir des débouchés intéressants et permettre l'implantation de nouvelles familles françaises, sous réserve, toutefois, d'une certaine redistribution du sol, notamment des terres domaniales, louées à l'année. Ce système de location ne mène à rien car le locataire n'a pas théoriquement intérêt à améliorer le sol, puisque sa concession est précaire. En fait, la plupart des locations sont reconduites d'année en année. Une réforme éventuelle devrait porter à la fois sur l'établissement de baux de longue durée consentis aux éleveurs et sur la redistribution d'une partie des concessions domaniales. Cette réforme libérerait les terres nécessaires aux nouvelles implantations.

Peut-être le chiffre de 10.000 familles pouvant, dans ces conditions et avec des délais et un plan rationnels, s'implanter valablement en Nouvelle-Calédonie, paraîtra-t-il exagéré. La délégation n'en est pas moins certaine qu'à la suite d'un effort méthodique et coordonné, en prenant le temps nécessaire, plusieurs milliers de familles françaises pourraient trouver, sur un sol passable et qui peut être amélioré, et sous un climat excellent, des conditions d'existence hautement satisfaisantes. La délégation n'est pas convaincue qu'un semblable programme rencontrerait sur place tous les concours nécessaires. Du moins la chose mérite-t-elle d'être examinée avec soin.

\*

\* \*

Après ces conclusions d'ordre général, la délégation tient à présenter quelques observations, d'une part, sur la Nouvelle-Calédonie, d'autre part, sur la Polynésie française.

La Nouvelle-Calédonie tire de son sous-sol l'essentiel de ses richesses : le nickel représente, en effet, de 90 à 95 % de ses exportations. Il en résulte que son économie est étroitement dépendante des fluctuations du marché international du nickel et que, par ailleurs, d'une seule grande entreprise, la société Le Nickel, dépendent près des deux tiers de la subsistance de l'île. Si cette situation est génératrice de difficultés, elle constitue cependant la chance du territoire qui, sans cette richesse minière, disposerait d'un niveau de vie et d'un potentiel économique très inférieurs.

Loin de mésestimer ce don de la nature, il faut donc souhaiter qu'en fonction de l'accroissement de la consommation de nickel dans le monde, la production néo-calédonienne se développe *bien au-delà de 25.000 tonnes de nickel pur par an, à un prix permettant d'affronter la compétition mondiale*. Cela veut dire qu'il faut être très attentif aux conditions économiques de production de ce métal ; cela veut dire aussi qu'une politique à long terme doit viser à faciliter le développement et la compétitivité de cette production, à la fois par une détaxation des investissements productifs et en fonction de la conjoncture du marché par l'application d'une échelle mobile aux droits de sortie.

Mais le territoire de la Nouvelle-Calédonie tire la majeure partie de ses ressources financières de la fiscalité indirecte et des droits de douanes, les impositions directes n'intervenant que pour 15 % de l'ensemble. Ainsi, l'équilibre budgétaire est-il subordonné à la reconduction des contrats d'achat de minerai par l'industrie japonaise et aux vicissitudes de la conjoncture économique internationale. Il semble bien qu'une fiscalité directe plus étoffée serait seule à même de conférer au territoire une certaine stabilité budgétaire et de permettre, sans déséquilibrer les finances locales, d'alléger quand besoin est la charge fiscale indirecte pesant sur la production minière et métallurgique. D'autre part, il paraît excessif de demander longtemps encore le concours d'un contribuable français durement taxé, alors que les habitants de la Nouvelle-Calédonie sont exemptés de l'impôt sur le revenu.

Cependant, cette réforme fiscale ne peut être qu'un adjuvant ; d'où la nécessité de tendre à une certaine diversification de l'économie pour atténuer les conséquences d'une récession dans le

seul secteur industriel important qui, dans le présent, constitue une menace certaine. De prime abord, précisons bien que cette diversification, dans le meilleur état des choses, sera limitée.

Parmi les ressources minières autres que le nickel, seuls le chrome et le fer sont exploités, l'un et l'autre, dans des conditions difficiles et peu encourageantes, notamment pour le chrome. Les autres minéraux : cuivre, plomb, zinc, or, cobalt n'ont apporté jusqu'ici que déception, malgré recherches suivies et importants capitaux engagés.

Sur le plan agricole, une double action doit être menée : développement de la production vivrière et fruitière afin d'alléger les importations de produits alimentaires et accroissement des cultures d'exportation, café et coprah, dont l'écoulement posera cependant des difficultés en raison de l'abondance de ces produits sur le marché mondial.

La Nouvelle-Calédonie doit, par contre, attendre davantage du développement et de l'amélioration de *l'élevage* : la production de viande est, en effet, à peine suffisante pour la consommation actuelle de l'île et il serait vraisemblablement possible d'exporter dans les autres territoires français du Pacifique. En outre, cet accroissement de production de viande pourrait revigorer l'industrie de la conserve et permettre la réouverture de la conserverie d'Ouaco.

Enfin, dernière ressource en date, *le tourisme*. Les conditions intrinsèques indispensables au développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie sont maintenant réunies : beauté et diversité de la nature, agrément du climat, existence de plages bordées d'un lagon vaste et poissonneux, fréquence des liaisons maritimes et surtout aériennes. Mais les remarquables qualités touristiques de la Nouvelle-Calédonie ne peuvent se développer qu'à partir d'une amélioration très nette de la capacité et de la qualité de l'hôtellerie. Or l'industrie hôtelière n'a, jusqu'à présent, suscité que des initiatives conçues bien plus pour le mouvement des affaires que pour le tourisme. C'est pourquoi la S. I. T. O. (Société d'Investissement Touristique Outre-Mer) met au point un projet hôtelier de cent chambres qui pourrait être réalisé sur l'îlot Sainte-Marie et serait destiné au grand tourisme international. Ce projet constituerait une première amorce du développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie et une heureuse évolution en ce domaine fournirait au territoire, indépendamment d'un apport en devises, de nombreux

emplois dans le domaine hôtelier et dans tous les métiers qui en dépendent.

Précisons que le développement touristique de la Nouvelle-Calédonie ne porterait pas préjudice à celui de la Polynésie française, la clientèle étant au premier chef néo-zélandaise et australienne pour le premier territoire et américaine pour le second.

On voit donc que, dans l'immédiat, les possibilités de diversification de l'activité économique sont limitées. Ajoutons qu'elles se heurtent à un ensemble de circonstances assez peu favorables.

En premier lieu, le niveau des prix est élevé et l'indexation intégrale des salaires sur le coût de la vie entraîne une répercussion immédiate sur les coûts de production ; le caractère compétitif des produits calédoniens sur les marchés mondiaux peut en être gravement compromis. Par ailleurs, le sous-peuplement a pour double conséquence d'entraîner, d'une part la rareté de la main-d'œuvre et en conséquence sa cherté et, d'autre part de limiter les débouchés locaux, ce qui est peu propice à la production de masse. Il n'y a ni assez de bras pour produire, ni assez de bouches pour consommer. Or, la situation ne pourra évoluer que sous l'influence de l'accroissement naturel de la population et de l'immigration et nous avons évoqué les difficultés que pose cette dernière forme de peuplement.

En second lieu, le problème foncier-gêne l'évolution de l'agriculture et de l'élevage et les terres sont souvent mal réparties et mal utilisées. Or, on sait combien les réformes foncières sont difficiles et longues à réaliser.

En troisième lieu, les divisions et les difficultés politiques et leurs répercussions sur la gestion administrative du Territoire sont peu propices au développement d'une politique économique à long terme menée en commun avec la Métropole dans un souci d'intérêt général.

*Il serait donc souhaitable que la diversité normale des opinions n'aboutisse pas à une lutte sans merci et que soit réalisé un apaisement des esprits, première condition d'un plus grand épanouissement de ce territoire.*

*Il serait également souhaitable que les habitudes individualistes, parfaitement compréhensibles dans ce territoire chez des hommes qui ne voulaient être redevables de leur réussite qu'à eux-mêmes, fassent place à un souci d'union et de coopération car, à l'heure actuelle et en maints domaines, c'est la liberté qui opprime et c'est l'organisation qui libère.*

Enfin, la politique de hauts salaires dont bénéficie l'ouvrier calédonien impose une mécanisation poussée et une productivité élevée si l'on veut que la production puisse être compétitive. Elle a pour conséquences de rendre très difficile l'implantation d'industries nouvelles et impossible le développement de l'économie rurale à partir du salariat.

\*

\* \*

En bref, la Nouvelle-Calédonie dispose de nombreux atouts pour poursuivre son développement économique. Elle doit cependant faire un effort d'adaptation aux conditions nouvelles du commerce international dans le cadre d'une libération totale des échanges et d'une concurrence accrue. *La délégation a vivement apprécié l'implantation de la civilisation française sur cette terre éloignée.* Elle a mesuré aussi combien l'éloignement de la Métropole et la situation au carrefour de grandes civilisations antagonistes nécessitent une organisation politique équilibrée, soucieuse de l'épanouissement de la communauté autochtone comme de la communauté européenne et tout en restant subordonnée au Gouvernement de la République française, conformément à la loi-cadre de juin 1956, exerçant son action en tenant compte du particularisme territorial. C'est dire, en définitive, que le rôle des hommes est, en la matière, aussi important que le fonctionnement des mécanismes institutionnels et la délégation, par cette conclusion générale, exprime à la fois ses inquiétudes et son espoir.

\*

\* \*

Indépendamment du facteur permanent que constitue la dispersion des îles de la Polynésie française sur 2 millions de km<sup>2</sup>. d'Océan, la situation économique de ce territoire est caractérisée par la conjonction d'un accroissement démographique d'origine récente, mais très rapide et d'une régression des ressources agricoles et minières : la cocoteraie a vieilli et le gisement de phosphates de Makatea sera probablement épuisé avant dix ans. Il est donc indispensable de développer certaines activités existantes et d'en créer de nouvelles.



En premier lieu, il faut mettre l'accent sur les actions susceptibles de concourir à l'accroissement de la production agricole, richesse unique de certaines îles et facteur d'équilibre social. En ce domaine, *la rénovation de la cocoteraie* présente un caractère impératif. Aussi la délégation ne saurait trop insister sur la nécessité d'une action dynamique de vulgarisation agricole. Elle ne doute pas que l'actuel chef du service de l'agriculture auquel elle tient à rendre hommage puisse mener cette action, à condition qu'il dispose d'agents d'exécution en nombre suffisant, c'est-à-dire d'une soixantaine de conducteurs et de moniteurs d'agriculture.

Cette vulgarisation agricole pourrait d'ailleurs s'appliquer non seulement à la plantation des cocoteraies, mais également à la culture du café, de la vanille, des agrumes et aux cultures vivrières. Ainsi seraient obtenus un accroissement et une diversification de la production agricole bénéfiques pour la population. Une telle politique nécessiterait la mise en culture de terres nouvelles avec, comme corollaire, la lutte contre le maintien dans l'indivision de la propriété des terres, situation juridique peu favorable à une mise en valeur rationnelle, et comme complément la mise sur pied d'une organisation de stockage.

Mais l'expansion démographique risque de masquer le bénéfice du développement agricole envisagé. C'est pourquoi il est indispensable d'essayer de développer les autres ressources existantes, à savoir : élevage, pêche, production de nacre, et d'organiser *le tourisme* qui est susceptible de fournir au territoire un apport d'emplois et de revenus considérable.

Or le problème le plus important pour le développement de l'industrie touristique est, en premier lieu, celui de la capacité hôtelière et de la qualité de la réception. A ce stade se pose un problème de financement et de contrôle des investissements hôteliers nécessaires. Il faut, en effet, que les Tahitiens profitent du développement du tourisme et que soit combattue toute solution qui aboutirait à les déposséder de leur sol et à les refouler dans les vallées, ainsi qu'il est advenu aux îles Hawaï.

Il faut donc éviter la colonisation de la Polynésie et surtout de Tahiti par les capitaux étrangers et notamment américains et, pour ce faire, encourager très vivement les investissements français et les participations françaises dans les sociétés étrangères. On ne peut, en effet, à la fois freiner l'envahissement de la Polynésie par les capitaux étrangers et ne pas réaliser l'effort financier néces-

saire qui, seul, permettra le développement hôtelier du territoire. A côté du développement de la capacité hôtelière, l'industrie touristique réclame la création d'une infrastructure aidant les visiteurs à occuper leurs loisirs et les amenant à prolonger leur séjour.

En outre, le tourisme ne doit pas être limité à Tahiti et à quelques îles ; il doit s'étendre à tout l'archipel polynésien en fonction des possibilités d'accès aérien et maritime, des besoins de la population en activités nouvelles et de ses dispositions à l'égard du tourisme. Un plan d'infrastructure et d'aménagement spécifiquement touristique devrait être soumis par la S. I. T. O. aux pouvoirs publics auxquels il appartiendrait de rechercher les moyens de financement pour sa réalisation.

Enfin, il faut maintenir l'ambiance franco-polynésienne qui fait le charme de Tahiti et qui en est l'un des meilleurs atouts sur le plan commercial. Cette ambiance sera d'autant mieux préservée que les capitaux français seront prédominants vis-à-vis des capitaux étrangers. Mais, surtout, elle sera assurée par l'emploi obligatoire de personnel de nationalité française dans une proportion qui ne devrait pas être inférieure à 90 %, ce qui pose le problème de la formation professionnelle du personnel destiné à l'hôtellerie et de la création d'un centre d'apprentissage hôtelier. En attendant qu'une main-d'œuvre spécialisée soit formée sur place, les emplois de direction et de maîtrise devront être tenus par des cadres français métropolitains. Mais se pose ici le même problème que pour la Nouvelle-Calédonie : le Code du Travail des Territoires d'Outre-Mer impose aux employeurs des obligations tellement lourdes pour un territoire situé aux antipodes que, si cette législation n'est pas assouplie, les hôteliers feront venir leurs cadres des territoires les plus proches, Hawaï, par exemple.

La délégation se propose de déposer sur le bureau du Sénat, sur cet important problème une proposition de loi modifiant notamment les articles 94 et 95 du Code du Travail dans les Territoires d'Outre-Mer.

\*  
\* \*

Le tourisme est donc maintenant la grande question de Tahiti et également de Mooréa et Bora-Bora. A vrai dire, les promoteurs du plan d'expansion touristique ont fait preuve d'une sagesse cer-

taine en se refusant à verser dans le gigantisme d'Honolulu qui a détruit sans recours le caractère d'un pays jadis vanté pour son exotisme.

Jusqu'alors aucune atteinte n'a été portée au charme de Tahiti. Aucun hôtel n'a plus d'un étage et la solution la plus employée est celle des bungalows couverts en feuilles de pandanus. Pour l'avenir, on semble décidé à interdire toute construction d'une hauteur supérieure à la couronne des cocotiers, ce qui transformera déjà beaucoup le paysage. Mais la formule du bungalow exige une telle superficie qu'il ne paraît pas possible de l'utiliser dans un hôtel de deux cents chambres. Or, si les solutions actuelles ont été suffisantes pour les 8.500 touristes de 1961, elles ne le seront plus s'agissant des 40.000 envisagés pour 1965.

Certes, cet afflux touristique risque de troubler l'atmosphère d'insouciance des îles Polynésiennes, le bonheur tranquille de ses habitants et leur désintéressement proverbial et de modifier leurs conditions de vie. C'est la rançon du progrès et du rétrécissement de la planète. Vingt-six heures après son départ de Paris, le quadri-réacteur de la T. A. I. atterrit sur l'aéroport de Tahiti-Faaa, que le voyageur entrevoit de son hublot comme un gigantesque porte-avions immobilisé sur le lagon. Tahiti est rentré dans le carrousel des grandes liaisons aériennes et constitue une escale de la ligne « tour du monde » défrichée pour la traversée du Pacifique par cette compagnie audacieuse qu'est la T. A. I. Et si l'on ouvre un jour la dernière grande route aérienne dans le Pacifique, à savoir la liaison Amérique du Sud—Japon par l'île de Pâques et Tahiti, celle-ci deviendra alors la plaque tournante du Pacifique Sud. Peut-être regrettera-t-elle, alors, son isolement passé ?