

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES (1910) PUIS SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE (1914-1927) DU PORT DE PAPEETE, Tahiti

Ernest ROUME, président

Polytechnicien.
Gouverneur général de l'Afrique occidentale française (1902-1908).
Reconverti dans les affaires :
administrateur de la Banque de l'Indochine
et d'une vingtaine d'autres sociétés
à commencer par le Chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis-Abeba
qu'il présida de 1908 au début de 1915. Voir [encadré](#).

Paul Octave RISTELHUEBER, administrateur

Né à La Basse-Terre (Guadeloupe), le 19 juillet 1849.
Frère cadet de Léon Ristelhueber, chef de division à la préfecture de la Seine, puis
commissaire aux comptes (Gafsa, etc.).
Marié à Marie-Anne Dannel. Dont René, diplomate, en poste à Beyrouth (1908), puis
en Tunisie (1924-1928), etc.

Vice-chancelier (1869), puis premier interprète de la Légation de France à Pékin
(1869), consul à Canton, puis Tien-Tsin.
Directeur de la succursale de Paris de la Banque russo-chinoise (1897), absorbée en
1910 par la Banque russo-asiatique,
administrateur délégué de la Compagnie générale de chemins de fer et de tramways
en Chine (1905),
administrateur délégué de la Société française de construction et d'exploitation de
chemins de fer en Chine,
commissaire aux comptes des Mines de Luhan (Chine)(mai 1905),
administrateur des Laminoirs de cuivre et des cartoucheries de Toula (Russie),
de la Compagnie de Brangança (Mozambique)(1909),
du Port de Papeete (1910),
de la Société anonyme des [Établissements L. Delignon](#) (Annam)(1911),
des Chalets, Kiosques et Constructions mobiles (1912) — avec son frère Léon —,
1/2

2/2

du [Crédit foncier d'Extrême-Orient](#) (1912),
de la [Compagnie commerciale française](#),
des Ateliers Duchesne et Bossière, mécanique, au Havre...

Chevalier de la Légion d'honneur du 4 juillet 1882.

Décédé à Paris XVI^e, le 12 mars 1925.

CONSTITUTION

Société d'études pour l'établissement d'un port dans les Établissements français de l'Océanie

(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 2 septembre 1910)

Au capital de 100.000 fr. divisé en 400 actions de 250 fr. chacune. — Siège social à Paris, 15 bis, rue Laffitte. — Conseil : MM. E. Roume, P. Hivonnait ¹, J. Dewisme, R. Brouillet ², P. Ristelhueber, L. Kunkler et R. Waldeck-Rousseau ³. — Statuts déposés chez M^e Dufour, notaire à Paris, et extrait publié dans les *Petites Affiches*, du 2 septembre 1910.

LE PORT DE PAPEETE

par F. SOULIER-VALBERT.

(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1912)

Parmi les sociétés d'initiative française dont la formation est un heureux augure pour l'avenir économique de Tahiti, doit figurer au premier plan la Société d'études, présidée par M. Roume, en vue de l'établissement d'un port à Papeete. La nouvelle société a déjà obtenu l'appui de la grande maison d'entreprises Perchot ⁴ et Marx ; elle a envoyé sur place une mission d'études et se déclare prête à consacrer 12 millions à l'aménagement du port projeté.

Ces dispositions m'ont paru des plus intéressantes, et je suis allé demander à M. Roume, gouverneur général honoraire des Colonies, président de plusieurs sociétés

¹ Paul Hivonnait : ingénieur en chef des ponts et chaussées, président de la Cie française des chemins de fer de la province de Santa-Fé.

² René Brouillet (Charroux, 1859-Neuilly, 1941) : polytechnicien. Commissaire aux comptes (1909), puis administrateur (1926) du Chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba. Proche de Roume.. Voir [Qui êtes-vous ?](#)

³ René Waldeck-Rousseau (1869-1922) : neveu et directeur de cabinet du président du conseil. Conseiller à la cour d'appel de Paris. Représentant de Perchot dans diverses affaires : Société française de travaux publics (fév. 1909), Société d'études pour l'établissement d'un port dans les Établissements français de l'Océanie (sept. 1910), Société franco-haïtienne de Chemins de fer (sept. 1910), Société d'études des embellissements et améliorations de Paris (juin 1913), Société d'études pour l'organisation de l'industrie frigorifique (1915), Compagnie anonyme de marchandises usuelles et spéciales (oct. 1919), Société des Ateliers d'Oissel (jan. 1920), Société d'entreprises du Maroc occidental, Société internationale d'études et de travaux au Maroc, Forges et Ateliers de Commentry-Oissel (1922)...

⁴ [Justin Perchot](#) (1867-1946) : administrateur délégué de la Société d'études de navigation. Il y accompagne André Berthelot, administrateur délégué du Métro de Paris, pour lequel il avait réalisé plusieurs chantiers comme entrepreneur.

coloniales, de vouloir bien me donner quelques détails pour les nombreux Français qui suivent attentivement l'essor de la vaillante colonie.

Dans le petit salon, clair où je suis introduit, M. Roume m'accueille avec une courtoise bienveillance ; il veut bien me témoigner qu'il a lu avec intérêt le récent numéro des *Annales coloniales*, consacré à Tahiti et qu'il l'a trouvé parfait.

Puis nous abordons l'objet de cette entrevue : « Notre société, expose M. Roume, est née à la suite d'une entrevue que j'eus avec M. Kunkler, auteur d'un projet de port pour Rapa ».

Ses arguments en faveur de l'établissement d'un port au cœur de l'Océanie française, à mi-route entre Panama et Sydney, me décidèrent à provoquer des concours financiers. Sous les auspices de la Banque de l'Indo-Chine, qui possède à Papeete une succursale, naquit une Société d'études, au modeste capital de 150.000 francs.

C'est cette société qui a envoyé dernièrement une mission d'études dans nos établissements. Cette mission, dont les membres nous furent prêtés par le service hydrographique de la Marine, a fait une inspection minutieuse des rades proposées pour l'aménagement d'un port.

Elle a eu aussi à départager les deux grands courants d'opinion qui se sont formés l'un pour Rapa, l'autre pour Papeete.

Les partisans de Rapa faisaient valoir la situation vraiment unique de cette île placée sur la route *directe* de l'isthme à l'Australie, tandis que le choix de Papeete comme point d'escale, oblige les navires à faire un léger détour. De plus, pour jeter dans la balance un poids décisif, ils ont insisté sur la présence de gisements de charbon. C'était là, en effet, une raison péremptoire ; mais les échantillons soumis à l'analyse révélèrent qu'il s'agissait d'un lignite inférieur, dont la qualité se prête mal à la combustion dans les chaudières de navires. En outre, le port d'Ahurei, si sa disposition naturelle est excellente, exigerait des travaux d'aménagement plus coûteux que ceux de Papeete.

Enfin, il n'existe à Rapa aucune agglomération, par suite aucune ressource de confort moderne ; on y chercherait en vain de la main-d'œuvre, encore moins une simple auberge. Les 150 indigènes de l'île se contentent de leurs cases, et il y a lieu de penser que pendant longtemps encore aucune immigration ne viendra changer l'état actuel.

Papeete au contraire, avec son chiffre de 5.000 habitants, représente au point de vue politique, administratif et commercial, le centre le plus important de l'Océanie française.

Son port naturel offre même des dispositions meilleures que celui de Rapa. Les récifs de corail dont la crête est presque au niveau de la mer constituent des fondations excellentes pour la construction des jetées. Il suffira de draguer la rade et la passe pour remettre le port à neuf.

— Le choix de Papeete peut-il être considéré comme définitif ?

— Certainement, et la meilleure preuve en est que nous avons saisi le ministère des Colonies d'une demande de concession. Nous comptons dépenser pour aménager Papeete, une douzaine de millions, y compris la construction de deux phares nécessaires pour jalonner la route maritime à travers les Tuamotu.

De plus, nous avons à envisager une installation assez spéciale, étant donné que notre combinaison repose avant tout sur le charbon nécessaire aux navires qui feront escale à Papeete. Nous sommes une entreprise de ravitaillement ; il nous faudra donc des parcs à charbon considérables, et des machines très coûteuses pour décharger et charger le charbon.

Une question me vient aux lèvres, tout naturellement :

— Et la main-d'œuvre locale, qu'en ferez-vous ?

— Nous avons constaté après bien d'autres, me répond M. Roume, qu'il était impossible de compter sur la main-d'œuvre indigène, trop rare et trop chère. Songez que le moindre travailleur demande 4 francs par jour.

D'autre part, nous n'avons pas voulu introduire sur place une main-d'œuvre étrangère, en important des Chinois ou des Javanais. La colonie de Tahiti doit rester française. Il ne nous restait donc qu'à recourir aux machines, qui nous permettront d'avoir un personnel réduit... et *français*.

De cette façon, nous serons en mesure de répondre sans retard aux commandes, même les plus urgentes. Dans une entreprise comme la nôtre, il faut avant tout de la méthode et de la sécurité. Nous voyez-vous à la merci d'une main-d'œuvre qui ferait tout à coup défaut ?

— Me voici fixé, monsieur le Président, sur la solution que vous avez adoptée pour la main-d'œuvre. Puis-je vous demander maintenant quelle sera la contribution de la colonie dans les frais d'établissement du port ?

— La subvention que nous comptons demander à la colonie, me répond M. Roume, sera probablement une garantie d'intérêt. Ce serait la forme la plus pratique pour l'aider à collaborer vraiment Tahiti à nos efforts.

Les finances de Tahiti sont actuellement très prospères ; non seulement cette colonie ne coûte rien à la Métropole, mais son excédent de bénéfices s'augmente chaque année dans des proportions qui grandiront encore après le percement de Panama.

Ce sera donc pour Tahiti une charge légère que de nous garantir des intérêts et on peut dire que Papeete aura son port à bon marché. »

Une dernière curiosité me pousse à interroger M. Roume sur la date d'ouverture des travaux.

« Nous ne le savons plus depuis que le gouvernement a décidé d'étudier de son côté la question d'un port en Océanie.

Notre mission d'études avait terminé son voyage ; elle était de retour en France et nous comptons pouvoir nous mettre à l'œuvre, quand l'envoi d'une mission officielle fut proposé à la Chambre qui accorda 60.000 francs. La mission a pour but de rechercher les meilleures conditions d'établissement d'une escale aux Antilles et d'une autre en Océanie. en prévision de l'ouverture prochaine du canal de Panama.

La mission est en route : elle aura à contrôler sur place la valeur du projet que nous avons soumis au gouvernement.

En attendant son retour, nous stoppons, et j'estime qu'on ne peut pas compter avant six mois sur une solution définitive. »

Il y eut alors entre nous un moment de silence ; de part et d'autre, nous réfléchissions.

Peut-être. M. Roume, en homme pratique qui connaît le prix du temps, regrettait-il un peu que l'initiative gouvernementale se fût manifestée aussi tardivement. Il est certain que le colonel Gœthals, ingénieur en chef du Canal, n'en retardera pas l'ouverture pour complaire à notre ministre des Colonies.

Néanmoins, la mission se justifie trop pour qu'on la discute ; souhaitons-lui de tout cœur de travailler vite et bien.

Quant à moi, mes pensées m'avaient emporté loin du cabinet de M Roume. Une fois de plus, j'étais sous les ombrages de Tahiti, l'île délicieuse, dont le port bruisant s'emplit de navires ; au-dessus de la ville, sur un plateau choisi pour son élévation propice, se détachait le mât porteur des antennes de la télégraphie sans fil. À vingt mille kilomètres de distance, Papeete parlait enfin avec Paris.

La France s'était rendue maîtresse de ses communications avec ses Établissements, après avoir été longtemps tributaire des pays étrangers, plus riches en câbles que nous.

En évaluant la dépense à son maximum, il avait suffi de trois postes, l'un à Tahiti, l'autre aux Marquises, et le troisième à la Martinique, pour relier la petite et la grande France.

Sans doute ce n'était là qu'un rêve et j'anticipais sur les faits. Mais ne dit-on pas que ce projet, dont l'importance morale et politique est évidente, va se réaliser à bref délai ?

Au ministère des Colonies fonctionne une commission composée de MM. Duchêne, Ferrié, Brenot et Forgat qui a tracé les plans des installations à créer.

Les frais n'excéderont pas un million par poste, et les services rendus seront incalculables.

Les navires de tous les pays français ou étrangers recevraient dans toutes les mers l'heure transmise par les postes français de T. S. F.

Chaque station coloniale pourrait, d'autre part, au moyen des mesures de longitude par T. S. F., être utilisée pour dresser dans son rayon d'action, la carte précise des régions environnantes.

Le canal de Panama, ouvert au transit mondial, se trouverait placé entre deux flux d'ondes hertziennes venant de la Martinique et de la Polynésie.

Deux ou trois ans seraient nécessaires à la construction des postes disposés de façon à former un réseau mondial ininterrompu.

Au moment où Tahiti va entrer dans la période de la mise en valeur, ne pourrait-on lui accorder la priorité sur nos autres colonies déjà pourvues de lignes télégraphiques ?

Je songeais à toutes ces choses à propos du port de Papeete, et c'est sur une impression de confiance entière que j'ai pris congé de M. Roume, dont l'énergie tenace ne saurait reculer devant quelques difficultés d'exécution.

Puisque l'époque est venue où d'anciens gouverneurs généraux se mettent délibérément à la tête des affaires coloniales, nous ne saurions douter que notre expansion nationale ne reprenne bientôt une vigueur nouvelle.

La génération d'aujourd'hui compte dans ses rangs de nombreux volontaires prêts à porter au loin les ressources multiples de notre race.

Il ne manque que quelques chefs pour donner l'élan voulu et montrer la route des « Français du dehors ».

Léon Géraud ⁵, secrétaire général (10 nov. 1916-16 nov. 1920).

Océanie
(*La Dépêche coloniale*, 17 mai 1919)

Port de Papeete. — Le Comité de l'Océanie française a adopté dans sa dernière séance, sur la proposition de M. Gouzy, délégué au [Conseil supérieur des colonies](#), un vœu conçu en ces termes :

Considérant que les pouvoirs publics ont pleinement reconnu, dans les mois qui ont précédé la guerre, que l'aménagement de Papeete comme port d'escale s'imposait, pour que nos Établissements d'Océanie, et, d'une façon générale, les intérêts français dans le Pacifique, recueillissent la large part qu'ils peuvent espérer dans le développement du trafic maritime et commercial qui devait suivre l'ouverture du canal de Panama ;

Que les bouleversements résultant d'un conflit mondial de quatre ans ont modifié les données financières du projet du port de Papeete, mais n'en ont pas altéré, bien loin de là, l'importance vitale pour notre colonie et le rayonnement de notre influence ;

⁵ Léon Géraud (1873-1954) : polytechnicien, gouverneur des Éts français de l'Océanie (6 juillet 1912-sept. 1913), [reconverti dans les affaires](#).

Que, dans ces conditions, la nécessité d'aboutir au plus vite s'impose avec un caractère d'urgence plus impérieuse que jamais ;
Émet le vœu qu'une solution intervienne dans le plus bref délai possible relativement à l'aménagement du port de Papeete.

AEC 1922-802 — Cie concessionnaire du port de Papeete,
12, square de l'Opéra, PARIS (9^e) [= Cie de navigation Sud-Atlantique].
Capital. — Sté an. au capital de 3 millions, ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un port à Papeete (Loi du 7 avril 1914).
Conseil. — MM. Roume, présid. ; Hivonnait, v.-présid. ; Babeau, Ballande ⁶, [Léon] Bertrand ⁷, Brouillet, Froment-Guieysse ⁸, [George] Johnston [nég. Bordeaux, adm. SFFC, CFPO...], [Jules-Homère] Mesnier [SCAC][† 23 avril 1919], Ristelhueber, Waldeck-Rousseau, admin.

La France dans le Pacifique
(*L'Écho annamite*, 21 octobre 1922)

Nous lisons dans le *Midi Colonial* ces lignes :

On annonce que M. Sarraut, désireux de réaliser son plan du sauvetage de nos possessions du Pacifique grâce à l'entraide de l'Indochine, a obtenu de M. Long qu'un prêt de 12 millions serait fait par la Caisse de réserve de l'Union Indochinoise en faveur de Tahiti pour les travaux du port de Papeete. En même temps, un autre prêt de 8 millions serait accordé, toujours par la Caisse de réserve en question, à la Nouvelle-Calédonie pour assurer l'outillage de Nouméa. De plus, le gouvernement indochinois, d'accord avec le nouveau gouverneur d'Océanie, M. Rivet, étudie le plan d'un mouvement d'émigration annamite aux Marquises.

Nous serions bien curieux de savoir ce qu'en pense M. Ernest Outrey, député de la Cochinchine et directeur politique du *Midi Colonial*.

Pour notre part, à propos du projet de création du dominion du Pacifique, nous avons exprimé dans notre *leader* du 23 septembre 1922 le sentiment de nos compatriotes.

Avoir des colonies dans le Pacifique ou ailleurs est un honneur dispendieux dont l'Indochine, colonie elle-même, se passe volontiers.

Le moment est, en tout cas, mal choisi, alors que le directeur des Douanes et Régies se lamente sur le fléchissement constant des recettes provenant de la vente de l'opium, que l'Administration envisage de nouvelles augmentations d'impôts et que la faculté contributive de la population touche à sa limite, le moment est mal choisi, disons-nous, pour parler d'emprunts en espèces et en hommes à consentir à d'autres colonies par l'Indochine, qui manque d'argent et de main-d'œuvre pour la mise en valeur de ses propres richesses !

C'est d'une ironie vraiment trop cruelle.

⁶ André Ballande (1857-1936) : patron des [Éts Ballande](#), Paris-Nouméa, et de la Compagnie navale e l'Océanie. Député de Bordeaux (1902-1924).

⁷ Léon Bertrand (1858-1951) : ingénieur des ponts et chaussées, il pantoufle en 1892 à la Cie parisienne d'éclairage et de chauffage par le gaz, puis à la SCAC dont son beau-frère, Robert Galoppe, était l'un des animateurs. Il la représente notamment comme administrateur délégué (1908), puis vice-président des Phosphates de l'Océanie. Voir [encadré](#).

⁸ Georges Froment-Guieysse : président de la [Banque coloniale d'études et d'entreprises mutuelles](#), chantre de la mise en valeur de la Polynésie et des Nouvelles-Hébrides.

Les assemblées locales se doivent de protester avec énergie contre un pareil projet, dont la réalisation. est de nature à entraver sérieusement l'essor de notre pays.

LA FRANCE DANS LE PACIFIQUE

PAPEETE... EST EN CHINE !
(*La Dépêche coloniale*, 19 janvier 1923)

Un bel exemple de chinoiserie administrative

On croyait jusqu'ici que Tahiti était une colonie française et que Papeete était un port français. Il n'en est rien : Papeete est en Chine, car... il n'y a évidemment qu'en Chine que peuvent se passer des « chinoiseries » du genre de celle que nous allons nous permettre de conter.

Sur la nécessité de créer à Papeete un port et un important dépôt de charbon, tout le monde, chez nous, est depuis fort longtemps d'accord : placée sur la route maritime qui, du canal de Panama, s'en va aboutir en Nouvelle-Zélande et en Australie, Papeete est incontestablement destinée à devenir l'une des escales les plus fréquentées du Pacifique. D'où, pour pouvoir utiliser cette position géographique exceptionnelle au mieux des intérêts politiques et économiques de la France dans le monde, la nécessité d'y effectuer les travaux d'art indispensables à la création d'un port vaste, bien organisé, bien outillé.

Dans ce but et sur l'initiative très heureuse de M. Roume, fut fondée, quelque temps avant la guerre, la Société du port de Papeete, qui se donna précisément pour objet de construire le port, d'installer un dépôt de charbon et d'édifier une importante station de télégraphie sans fil.

Pour construire un port, il importe, avant toutes choses, de dresser un plan, c'est-à-dire, de procéder sur place à des études longues, minutieuses et souvent fort délicates : on ne consacre pas des millions à un travail quand on n'est pas absolument sûr de ses possibilités d'exécution et qu'on n'est pas certain que les résultats seront en proportion des sacrifices et des efforts consentis !

Aussi, la Société s'empressa-t-elle d'envoyer à Tahiti un ingénieur de talent, M. Jullidière⁹, qu'elle chargea de procéder aux études indispensables. M. Jullidière s'en alla donc à Papeete : il y fit un long séjour, travailla beaucoup et rentra en France avec un projet auquel il ne manquait plus que l'approbation administrative pour que l'exécution en pût être commencée.

La société se hâta donc de soumettre ledit projet au bienveillant examen du ministre des colonies, insistant pour qu'il prît rapidement une décision. Le ministre, rempli de bonnes dispositions, transmet sans retard le dossier au service compétent de son département, en le priant de se hâter.

Le service compétent étudia la chose dans ses plus petits détails, avec le soin méticuleux qu'il apporte dans ce genre d'opérations. Des mois passèrent, dix-huit mois exactement. En fin de compte, il lui apparut que certaines affirmations de M. l'ingénieur Jullidière méritaient d'être vérifiées et qu'il était absolument nécessaire de compléter l'enquête faite par une contre-enquête impartialement menée.

Répondant aux suggestions du service compétent, le ministre envoya dont une mission à Papeete en la chargeant de contrôler les travaux de M. Jullidière.

⁹ René Jullidière (1861-1941) : polytechnicien, ancien directeur général des travaux publics de l'Indochine (1906-1909). Voir [encadré](#).

À qui confia-t-il cette mission ? Vous ne trouvez pas ! À M. Jullidière... Et celui-ci s'en retourna à Papeete, pour s'y contrôler soigneusement !

C'est évidemment le comble de la « chinoiserie ».

Et voilà pourquoi il n'y a pas encore de port à Papeete, malgré qu'on s'en occupe depuis plus de dix ans ! Car vous pensez bien que le second rapport de M. Jullidière, conforme au premier, devra être contrôlé par une nouvelle mission.

M.L.

Annuaire industriel, 1925 : 0.

PORT DE PAPEETE (Cie concessionnaire du), Océanie, 2, square de l'Opéra, Paris, 9^e.
Concession du port de Papeete (Océanie).(576-1-32285).

(*Revue du Pacifique*, janvier 1925)

.....
Le budget des établissements français de l'Océanie connaît aujourd'hui une prospérité exceptionnelle. L'avoir à la caisse de réservé est de près de 3 millions, et les excédents de recettes pour 1924 ont dépassé 2 millions.

Les travaux du port de Papeete pourront être réalisés avec les seules ressources de la Colonie. La construction de wharfs, de hangars à marchandises à Papeete pourra être entreprise grâce aux seules ressources budgétaires. Aussi le ministre des Colonies et la Compagnie concessionnaire du port de Papeete sont en pourparlers depuis quelques mois pour la résiliation de la convention d'août 1913, ratifiée par la loi d'avril 1914.

Il faut, non seulement, dans nos établissements de l'Océanie, une installation de la T. S. F. dans tous les archipels, mais encore ainsi que nous l'avons déjà souligné, le développement du réseau routier est désirable à tous points de vue.

Pour la mise en œuvre de tout ce programme économique, l'Administration dispose tout de suite de quatre millions assurés par les réserves financières et affecte 1.300.000 francs au plan de campagne de 1925.

Compagnie concessionnaire du Port de Papeete
(*La Journée industrielle*, 18 août 1925)

L'assemblée ordinaire des actionnaires, tenue récemment au siège social, 2, square de l'Opéra, à Paris, a approuvé les comptes de l'exercice 1924, au cours duquel la situation financière de la société ne s'est modifiée que par suite des dépenses de frais généraux, qui se sont élevées à 55.089 fr. 80, dont il faut déduire 9.169 fr. 85, produit de la sous-location des bureaux et des intérêts des disponibilités. La différence, soit 45.919 fr. 95, représente la diminution des disponibilités à la fin de l'exercice 1924.

Le projet pour l'exécution duquel la société a été constituée n'a pas encore pu se réaliser. Il a été déclaré aux membres du conseil d'administration, convoqués le 3 janvier dernier au ministère des Colonies, que le ministre n'avait pas l'intention de donner suite au projet de convention du 22 novembre 1922 ni d'établir aucun autre projet ; que, dès lors, il y avait lieu de résilier d'un commun accord la convention du 6 août 1913, conformément au second terme de l'alternative posée par la société. Après avoir pris l'avis du comité de contentieux de son département, le ministre des Colonies a fait savoir, le 29 avril, qu'il acceptait l'idée de rechercher les bases d'un accord. Le comité de contentieux reconnaît à la société le droit à indemnité dans la mesure où elle aura

exécuté des travaux utiles à l'exécution du projet ou dont l'administration pourra tirer parti.

Le conseil juridique de la société, M^e Jacques Bosviel, se mettra en rapport avec M^e Jean Labbé, conseil du ministère des Colonies. Dès qu'un accord sera intervenu, une assemblée extraordinaire sera convoquée à l'effet de statuer sur la dissolution anticipée de la société.

L'assemblée a réélu M. Léon Géraud, administrateur, arrivé à terme de mandat.

(Archives commerciales de la France, 13 mai 1927)

PARIS. — Dissolution. — 13 avril 1927. — Soc. dite Cie CONCESSIONNAIRE du PORT de PAPEETE, 2, square. Opéra. — Liquid. : MM. Géraud et Allègre ¹⁰. — 13 avril 1927. — *Affiches Parisiennes*.

OCÉANIE :

Le port de Papeete

Extrait du discours prononcé par M. BÉRARD,
président de la chambre de commerce de Papeete,
à l'inauguration du nouveau wharf

(Bulletin de l'Agence générale des colonies, novembre 1928, p. 1170-1173)

La question du port de Papeete comme grand port d'escale date du percement de l'isthme de Panama.

C'est en effet en mai-octobre 1911 que se place l'envoi de la mission confiée à MM. LARMINAT et VOLMAT par une société d'étude pour l'établissement de ports dans les Colonies françaises.

Une seconde mission, envoyée à Tahiti en février-août 1912 par le Ministre des Colonies, fut confiée à MM. JULLIDIÈRE et DOUVRY, qui établirent un vaste programme de travaux à entreprendre, dont le coût avait été estimé, à cette époque, à sept millions de francs.

Ces travaux comprenaient l'amélioration de la passe de Papeete, l'installation de phares sur la route Panama-Tahiti, l'achat de corps morts pour l'amarrage des navires, la construction d'un quai de trois cents mètres, l'installation d'un parc à charbon moderne, l'amélioration du captage des eaux pour l'alimentation des navires, la reconstruction de la cale de halage, et, enfin, un poste de T. S. F. de grande portée.

Ce vaste programme, qui n'a pas été réalisé par ceux qui l'avaient conçu, a été en partie exécuté par notre colonie sur les ressources de son propre budget. C'est ainsi que le poste de T. S. F. a été créé, que le hangar fermé a été construit, que la moitié du wharf va être livrée au commerce, que des corps morts ont été placés et que la cale de halage a été prévue au budget de l'année prochaine.

À la suite et comme conclusion pratique de ces deux missions, le Ministre des Colonies passa une convention, le 6 août 1913, avec MM. ROUME et HIVONNAIT, président et vice-président de la Société d'étude pour la construction du port, et le projet de loi qui approuvait cette convention fut voté à la Chambre des députés le 3 mars 1914 et au Sénat le 3 avril suivant. La loi était promulguée le 7 avril 1914.

¹⁰ Louis Allègre : gendre d'Ernest Roume qui l'introduira à la Société Le Nickel et chez Air France.

La convention du 6 août comportait aussi la concession, à la Société, de l'exploitation du port et de son outillage, à charge par elle d'y établir et d'exploiter un dépôt de charbon.

Cette société d'études constitua ensuite une société française au capital de trois millions de francs qui prit le titre de Compagnie concessionnaire du port de Papeete.

La compagnie du port était donc prête à commencer les travaux quand la déclaration de guerre vint arrêter son essor.

Il ne pouvait plus être question ni de Papeete, ni de son port, le Gouvernement avait d'autres soucis, les dirigeants de la compagnie du port durent abandonner les projets en cours ; la réalisation et la construction du port de Papeete furent remises à plus tard.

Je passerai rapidement, Messieurs, sur les événements qui suivirent. Après la signature de la paix et dans les premiers jours de 1919, une société de commerçants et d'industriels était formée pour suppléer à la chambre de commerce, dont la presque totalité des membres avaient disparu ou démissionné et n'avaient pu être remplacés pendant la guerre. Cette société, l'Union commerciale et industrielle de Tahiti, prit en main les intérêts de ses membres et réclama, entre autres choses, la réparation des hangars et la réfection du wharf, qui était arrivé à un tel état de vétusté qu'il constituait un danger permanent pour les manœuvres qui travaillaient aux opérations des navires.

Un peu plus tard, la chambre de commerce, qui venait d'être réélue, prit à son compte les réclamations de l'Union Commerciale, et depuis cette époque, soit par des vœux ou des pétitions au Ministre, soit par des démarches de ses Présidents successifs, MM. HÉRAULT, GRAND et moi-même, auprès du chef de la colonie, cette compagnie ne cessa de protester contre le privilège de la société du port, qui empêchait la colonie d'entreprendre dans le port aucun travail de réparation et d'amélioration.

Seules, quelques réparations absolument indispensables furent exécutées, car la colonie ne pouvait engager aucune dépense importante sur la concession du port.

En effet, la loi du 7 avril 1914 n'était pas abrogée et le privilège qu'elle accordait à la compagnie du port existait toujours.

Ce privilège était la digue, puisqu'il est question de port, sur laquelle venaient se briser non seulement les réclamations de la chambre de commerce, mais toutes les initiatives qu'aurait pu prendre le gouvernement local.

Cependant, la compagnie du port était pressée par le ministre d'exécuter son contrat, mais elle réclamait pour commencer les travaux une révision des clauses financières de la convention et ne voulait rien faire avant cette révision ; d'autre part, la colonie, qui, grâce à l'administration et la prévoyance de M. le gouverneur SOLARI, alors secrétaire général, avait la possibilité d'entreprendre la réfection des quais sur ses seules ressources, ne pouvait rien faire, empêchée par le privilège de la société du port.

Cette situation dura longtemps et durerait peut-être encore si M. le gouverneur RIVET et M. le secrétaire général SOLARI, émus des difficultés toujours croissantes dans lesquelles se débattaient les armateurs et les commerçants, n'avaient pris en considération un ultime vœu de la chambre de commerce émis dans sa séance du 7 août 1924. Ce vœu, émis à l'unanimité, à la suite d'un rapport que j'avais soumis à la chambre, était conçu ainsi :

« La chambre de commerce de Papeete, après avoir entendu la lecture du rapport de son Président, en adopte à l'unanimité les conclusions qu'elle fait siennes, et émet le vœu :

1° Que la colonie des Établissements français de l'Océanie soit autorisée à exécuter, avec les ressources disponibles de son budget, les travaux pour l'amélioration du port de Papeete énumérés dans ce rapport ;

2° Que l'administration du port de Papeete soit remise, sous la haute autorité de M. le Gouverneur, et conformément à la loi de 12 juin 1920, à un conseil d'administration composé comme il est indiqué dans ce rapport. »

La deuxième partie de ce vœu ne pourra être réalisée que lorsque les travaux du port seront terminés, mais la première partie a déjà reçu un sérieux commencement d'exécution.

Grâce aux interventions de M. CANDACE, délégué de la colonie, grâce aux démarches incessantes de M. le gouverneur, et grâce surtout à la situation financière de la colonie, œuvre de M. SOLARI, le vœu de la chambre de commerce put être réalisé par l'abrogation de la loi du 7 avril 1914, qui rendit à la colonie la libre disposition de son port.

En moins de dix-huit mois, un nouveau dock entièrement métallique fut édifié et la moitié du wharf en ciment armé fut construite. M. le chef du service des travaux publics nous permet d'espérer qu'il sera entièrement terminé à la fin de l'année 1928.

Dans le courant de l'année prochaine aussi, nous verrons la construction de la cale de halage et, si les disponibilités du budget le permettent, le prolongement du hangar ouvert en bordure du quai.
