

Paul MUNIER ¹, L'EXPORTATION, CONDITION PREMIÈRE DE PROSPÉRITÉ (Indochine, 1950)

REGARDS SUR DEMAIN

L'EXPORTATION,
condition première de prospérité
par Paul Munier

|
(*L'Entente*, Hanoï, 15 septembre 1950)

Avant de parler de cet avenir immédiat et médiateur que j'appelle demain, il me faudra d'abord vous parler du présent. C'est naturel. Pour essayer d'apercevoir demain, à travers bien des brumes, n'est-il pas nécessaire de regarder aujourd'hui ? Cet aujourd'hui, qui a été enfanté par hier, comme lui-même enfantera le demain que nous cherchons d'avance à connaître.

Du présent indécis, inquiétant, nous voyons assez clairement les carences, les faiblesses. En ce qui concerne l'Indochine, plus spécialement le Nord-Viet-Nam, à peine est-il besoin d'ouvrir les yeux pour voir un gouffre béant, dangereux désastreux : l'arrêt quasiment total des exportations. C'est plus qu'une maladie grave, c'est une infirmité. Point n'est besoin d'avoir fait de longues études d'économie pour savoir, en effet, qu'un pays qui importe à pleines cargaisons mais n'exporte pas est un pays qui se ruine.

Or l'Indochine entière, le Nord-Viet-Nam en particulier, étaient, avant les événements, des pays qui compensaient par de larges courants d'exportation, les importations dont ils ne pouvaient se passer.

J'ai donc entrepris de me renseigner auprès des compétences intéressées, principalement les maisons par définition exportatrices, sur les causes de l'arrêt des exportations, sur les produits autrefois exportés, enfin sur les perspectives d'avenir qu'on peut essayer de tracer.

Il y avait, avant la guerre, qui a tout bouleversé, des produits indochinois et tonkinois d'exportation qu'on peut classer grosso modo, en deux groupes : les produits dont le départ sur l'extérieur amenait de grosses rentrées d'argent, non pas par leur prix mais par leur masse ; les produits dont l'exportation était rémunératrice non pas par leur volume ou par leur poids mais par leur valeur marchande.

Dans le premier groupe et avant tout, le riz. Spécialement le riz de Cochinchine dont le poids exporté était considérable.

Puis le charbon, richesse colossale et spécifiquement tonkinoise

Le caoutchouc, exclusivement cochinchinois.

Les minerais et même les métaux en saumons.

Le maïs du Cambodge et du Tonkin.

Les ciments, produits tonkinois.

¹ Paul Louis Munier (Paris IV^e, 17 avril 1887-Hanoï, 7 octobre 1951) : entré dans les postes de l'Indochine en 1916. Y fit toute sa carrière. Auteur de : *Le Grain de sel*.

Enfin les phosphates, qui n'ont donné, jusqu'à présent, que des tonnages modestes, mais qui, depuis la découverte et le commencement d'exploitation des mines d'apatite de Laokay, peuvent apporter, dans l'avenir, de prodigieuses ressources.

Dans le second groupe, nous voyons : le café, le thé, la verrerie, les peaux, les tapis, la vannerie, les dentelles et broderies. la badiane, la laque, l'abrasin, le benjoin, le sticklaque, le cu-nau, les cardamomes, etc.

Je sais que cette énumération risque fort d'être incomplète, et que la classification ci-dessus est discutable, voire arbitraire. Mais je ne propose ni nomenclature ni statistique : simplement un tableau sommaire qui me permet à moi de me reconnaître dans ces problèmes difficiles et qui permettra, je l'espère, à mes lecteurs de me suivre et de me comprendre.

Déjà, rien qu'en jetant un coup d'œil sur cette liste imparfaite, ils peuvent se rendre compte de l'étendue du désastre : à peu près rien de ce que j'ai énuméré ne compte, à l'heure actuelle, comme exportation, au regard de ce qui partait autrefois. De ce point de vue, on voit l'Indochine au fond du gouffre. Reste à examiner les raisons de sa chute et ce qu'on peut faire pour qu'elle regrimpe la pente, ce qu'on peut mettre d'espoir en sa remontée vers une prospérité égale à l'ancienne, ou meilleure.

II

(*L'Entente*, 16 septembre 1950)

En tête de liste, j'ai nommé le riz. Il était, il doit redevenir, pour l'Indochine, le produit massif d'exportation. Quelqu'un que j'interrogeais sur les solutions à intervenir pour que cesse rapidement la dramatique situation actuelle, m'a répondu par ce mot lapidaire : « La solution ? Elle est au Trans-Bassac ! »

C'était peut-être simplifier un peu trop les choses mais dans l'ensemble, vu de haut, c'était parfaitement exact et dix personnes me l'ont dit : la question qui domine toutes les autres, c'est la question du riz.

Le riz pourrait être exporté, même relativement cher, par centaines de milliers, par millions de tonnes. C'est incontestablement la denrée la plus demandée en Asie.

Pourquoi l'Indochine, particulièrement la Cochinchine n'exportent-elles plus à peu près rien ? Parce qu'il n'y a plus de riz, moins certainement que ce qu'il faudrait. déjà, pour la nourriture normale des populations indochinoises

Les causes ? Une seule : la guerre, avec ses suites qui sont l'insécurité, le retour en friche d'immenses espaces cultivables, les exodes de population, la dramatique diminution du cheptel, l'abandon ou la destruction de considérables travaux d'aménagement rizicole.

Sur ce dernier point, il y a beaucoup à dire. Des choses que mes confrères métropolitains de passage ne disent guère parce qu'ils sont trop pressés ou parce qu'ils viennent ici avec des idées toutes faites.

Les travaux d'irrigation entrepris par le génie français en ce pays étaient commencés avant que j'y vinsse, et il y aura bientôt trente-sept ans que j'y suis ! Ils n'ont jamais cessé. Les espaces conquis sur les terres incultes grâce à ces travaux, menés patiemment en dépit de crédits toujours trop étroits, sont colossaux. On n'ose citer un chiffre, de peur de paraître exagérer alors qu'on serait encore en-dessous de la vérité.

Au Tonkin même, il n'y a guère de province qui n'en atteste sur son sol, la réalité. Dans le Nord-Annam, j'ai vu de mes yeux des réalisations gigantesques. Le Trans-Bassac, dont je parlais plus haut, le Trans Bassac, était devenu un immense grenier, on peut dire qu'en grande partie il était œuvre française.

Et l'on ne peut s'empêcher de s'attrister. Si « colonialisme » il y a eu, voilà du moins chose dont la France peut être fière et il faudrait être fou pour lui en faire reproche : ces

travaux conçus par ses ingénieurs et qui, sur d énormes étendues, avaient permis de remplacer le marécage ou la brousse par les moissons.

Tout n'est peut être pas perdu. Déjà, les populations tonkinoises revenues tirent courageusement parti de ce qu'il en subsiste. Le reste suivra, les réparations indispensables se feront, et les accroissements utiles. Il faut l'espérer, le souhaiter, il faut y croire.

Sinon, en effet, quel crédit pourrait-on faire à l'avenir ?

Le problème est capital, il prime tous les autres. De sa solution dépendent toutes les autres. Pour de multiples raisons.

D'abord parce qu'il est nécessaire, indispensable, que la subsistance des foules soient assurée. Et la base de leur nourriture est le riz.

Aussi parce que l'abondance entraînerait automatiquement, quelles que puissent être les résistances intéressées, une baisse des prix-

Également parce qu'à un retour du prix du riz à des cours moins élevés, correspondrait un abaissement du coût de la vie et du prix de la main-d'œuvre. Sur ce dernier point, je m'expliquerai dans un autre article. Qu'on me fasse la grâce de ne pas me croire partisan de la misère des masses. Bien au contraire !

Enfin parce que l'abondance du riz, avec son corollaire, la réduction du prix de revient et du prix de vente, permettrait la reprise d'exportations en grand. Et l'exportation est le clef de la prospérité d'un pays.

Ce n'est pas bâtir sur des nuées. Le riz indochinois est assuré, pour de longues années, de trouver d'inassouvissables marchés en Extrême-Orient. Encore faudrait il qu'il y eût du riz à exporter !

Tout est là.

III

(L'Entente, 18 septembre 1950)

Le charbon, en deux bassins principaux, d'ailleurs voisins, constitue une ressource positivement gigantesque, pour l'économie indochinoise. Admirablement placés, l'un en bordure de la mer et présentant partiellement l'avantage d'exploitation à ciel ouvert ; l'autre à distance courte et praticable des lieux possibles d'embarquement, imposant le travail d'extraction en galeries, mais dans des conditions relativement aisées, puisque les gisements sont à petite profondeur et que, dans plus d'un endroit, leur disposition à l'intérieur des collines permet l'extraction et le dégagement « en aval-pendage ». Le premier, mes lecteurs le savent déjà, est le bassin dit de [Hongay](#), le second le bassin dit de [Dông-Triêu](#).

Avant les événements, l'ensemble de ces deux installations fournissait à l'Indochine même de six à sept cent mille tonnes de charbon.

L'exportation totale annuelle avoisinait, bon an mal an, deux millions de tonnes.

On conviendra que voilà des chiffres éloquentes, et qui indiquent l'importance considérable de l'industrie charbonnière pour l'Indochine tout entière et pour le Tonkin en particulier. Si l'exportation de jadis pouvait être reprise, elle représenterait, au minimum, une rentrée de près de vingt-cinq millions de dollars américains d'aujourd'hui.

Malheureusement, nous sommes très loin du compte, pour deux causes fondamentales : primo, l'amenuisement considérable de la production, secundo la quasi-fermeture de la plupart des marchés.

L'amenuisement catastrophique de la production devait inmanquablement découler des destructions dues aux bombardements, d'abord, puis aux troubles, à quoi s'ajoutèrent l'insécurité sur les chantiers et la disparition presque totale de la main-d'œuvre. Les installations en partie détruites, les chantiers saccagés ou noyés ont créé

des conditions de reprise extrêmement difficiles, encore compliquées par la rareté des travailleurs. Plus de stocks. Et le matériel ayant échappé aux bombardements et aux sabotages a été retrouvé, quand même, en mauvais état, par suite d'un long manque d'entretien.

On a néanmoins remis l'affaire en marche à Hongay, et celle de Đông-Triêu commence un nouveau démarrage.

Mais alors se pose la question des marchés.

Même celui de l'Indochine a considérablement diminué, ce qui se comprend si l'on songe au sac et à la destruction de nombreuses villes, à l'arrêt forcé de beaucoup d'industries, à la restriction dramatique des voies ferrées en exploitation, etc.

Le marché du Japon, pour des raisons que nous reverrons plus tard, est extrêmement réduit. Celui de Chine est complètement fermé.

Enfin, la France, qui prenait, pour le chauffage dit « de luxe » (chauffage central, salamandres, etc.), environ deux cent cinquante mille tonnes d'antracite de choix, n'est plus en mesure d'acheter, pour des raisons de prix.

Et l'on se trouve devant une situation paradoxale au possible : l'Indochine entière souffrant du manque de devises, pourrait en faire rentrer des quantités considérables en exportant du charbon. Mais primo sa production a terriblement baissé, secundo les marchés extérieurs n'achètent pour ainsi dire plus, cette fermeture des marchés a quelque chose de dramatique au moment que les chantiers rouvrent, se réorganisent, et qu'on peut entrevoir une remontée de l'extraction vers des tonnages intéressants.

Ces deux conditions désastreuses sont-elles définitives ? Leurs conséquences doivent-elles être considérées comme irréparables ?

Certainement non.

Mais pour renverser la situation, il faudra un effort qui n'appartient pas exclusivement aux producteurs exportateurs.

Nous verrons demain les causes de l'état de choses actuel, et ce qu'il sera possible de faire pour améliorer progressivement et rapidement à la fois la production et l'exportation. Je devrais dire : ce qu'il faudra faire, si l'on veut vraiment que l'Indochine revive, retrouve une prospérité économique réelle et durable.

IV

(L'Entente, 19 septembre 1950)

Il n'est que de réfléchir pour connaître les raisons principales de la diminution considérable de l'extraction charbonnière au Nord Vietnam. Avant tout, les dommages causés par les bombardements d'abord, puis par les attentats.

Depuis qu'une reprise a été possible, en raison d'un retour de la sécurité dans certains secteurs, on a trouvé en face de soi un autre obstacle : le manque de main-d'œuvre, tout au moins sa rareté.

On produit pourtant, et cette production, qui, normalement, doit s'accroître, est menacée de ne pouvoir s'écouler, les marchés d'autrefois n'étant plus preneurs, ou presque plus.

[À quoi attribuer cette situation paradoxale et grave ?

Tout d'abord au prix de revient trop élevé. Ici, plusieurs éléments interviennent, dont justement le volume nécessairement réduit des extractions. Il est évident, en effet, qu'il est bien plus dispendieux, à la tonne, de produire peu de charbon que d'en produire beaucoup. Pour une production réduite, les frais généraux, dont une partie n'est guère compressible, sont plus lourds que pour une production abondante.

En second lieu, au coût de la main-d'œuvre. Nous retrouverons cette plainte dans tous les domaines industriels touchant à l'exportation ; c'est un leitmotiv : la main-

d'œuvre est, au Tonkin, excessivement chère et pèse de façon terrible sur les prix de revient. Elle correspond, pour partie, à la rareté et à la cherté du riz.

La solution envisagée de différents côtés est de s'en passer le plus possible, en mécanisant les fabrications-ou l'extraction quand il s'agit du charbon — au maximum.

Mais alors on se heurte à de nouveaux obstacles. D'une part, la répugnance des capitaux à s'investir, pour de vastes emplois dont on ne sait pas au bout de combien de temps ils seront rentables, ou si même ils le seront jamais, dans des entreprises de transformation sur quoi l'incertitude des temps et l'insécurité des lieux appuient leur menace. D'autre part, la difficulté à se procurer le matériel nécessaire. Dans la métropole, déjà serrée elle-même, on ne le trouve guère, et l'achat à l'étranger est un problème : question de devises.

Ces conjonctures seront surmontées, il n'y a pas de doute, on y travaille, mais cela demandera beaucoup de temps. Il n'est pas raisonnable, m'a-t-on dit, de compter pouvoir revenir aux trois quarts de la production d'avant guerre avant trois ou quatre ans.

Enfin, pour ce qui, à l'heure actuelle, pourrait être exporté, et qui n'est pas encore bien considérable, la nécessité de ravitailler l'Indochine elle-même en priorité ne laissant que des surplus exportables très inférieurs aux quantités de jadis, s'ajoute une charge supplémentaire : l'obligation de n'utiliser que le fret sous pavillon français. Tous les exportateurs s'en plaignent avec énergie, parfois avec véhémence.

En fait, le fret français coûte à peu près le double du fret étranger. On m'a donné cet exemple : le taux de fret d'une tonne de charbon de Haïphong au Japon était, ces temps derniers, aux environs de six dollars USA. On aurait trouvé du fret étranger à un peu moins de trois dollars.

Ajoutons qu'en ce qui concerne le Japon, qui pourrait être acheteur mais que les prix découragent, ainsi d'ailleurs que des questions de règlement, là-bas s'installe une concurrence redoutable, celle du coke de pétrole américain. C'est un sous-produit de médiocre qualité, mais il conquiert le marché japonais à cause de son prix extrêmement bas. Il tend à remplacer l'antracite dans les usines de produits chimiques nippons où, malgré sa qualité inférieure, il peut-être utilisé, après certains mélanges, car il ne donne qu'un pour cent de son poids de cendres.

Est-ce à dire que, renaissant péniblement mais courageusement, l'industrie charbonnière du Tonkin doit, d'avance, renoncer à l'exportation ?

On est convaincu du contraire, mais, m'a-t-on dit, tout dépend des prix du riz et de la main-d'œuvre, d'abord, puis de la levée de l'interdiction d'employer le fret étranger, à moins que le fret français redescende à des cours raisonnables.

Enfin, il n'y a pas de raison apparente pour que le charbon indochinois ne profite pas, en ce qui concerne le marché français, des avantages d'une caisse de compensation qui existe pour d'autres produits et d'autres pays. Quant au marché chinois, les possibilités futures sont incalculables. Il restera fermé tant que les conditions actuelles, politiques et militaires, n'auront pas changé.

(L'Entente, 20 septembre 1950)

Continuons notre examen du présent, notre tentative d'exploration du futur.

Parmi les produits qui ont été et qui peuvent peut-être redevenir des articles de masse pour l'exportation indochinoise — et dans l'espèce, particulièrement tonkinoise — j'ai cité les minerais, les métaux, les phosphates. C'était parler d'un négoce quasiment mort, d'un mouvement arrêté. Pratiquement, il n'y a, dans ce domaine, rien de possible à l'heure actuelle, faute de moyens d'extraction, faute de moyens de transports. Les mines les plus importantes sont en pays où règne l'insécurité. Aucun travail possible. Et loin ! aucun transport possible non plus.

Condition absolue d'une reprise : la paix, la sécurité. Conditions majeures : le retour des travailleurs, la restauration des moyens de transports, dans beaucoup d'endroits la réfection des installations.

Et le temps ! Ce que j'énumère ne peut être réalisé en un tournemain, cela va de soi. D'ici que les conditions soient obtenues, aura dû être réglé le principal problème, celui qu'on me signale partout, unanimement, comme le plus important : le problème du prix de la main-d'œuvre. Et pour son règlement, il n'y a qu'une alternative: ou bien le riz sera redevenu abondant, bon marché, et alors la main-d'œuvre, sans jamais redescendre aux tarifs très bas d'autrefois, pourra être ramenée à meilleur prix, ou bien les industries, par une mécanisation extrêmement poussée de leurs installations, réussiront à se passer d'une grande partie de la main-d'œuvre qu'autrefois elles employaient.

Alors, puisqu'il s'agit d'exporter, interviendra encore le facteur fret. On comprend, du reste, que des denrées encombrantes et lourdes comme du minerai ne puissent supporter des taux fret exagérés.

On songera sans doute à la transformation sur place. D'où capitaux à engager. usines à monter, etc. Ce n'est pas à rejeter, au contraire. Là est une solution intéressante, si toutefois la tranquillité renaît et s'assied solidement.

Rappelons qu'au moins une tentative heureuse avait été couronnée de succès dans le passé : la [fonderie de Quang-Yên](#). Il vaut évidemment mieux exporter des saumons de zinc que de la blende ou de la calamine !

Le phosphate est peut-être, après le charbon, la plus magnifique ressource tonkinoise à exploiter. J'ai visité, il y a quelques années, les [premiers chantiers d'extraction de l'apatite, sur la rive droite du fleuve Rouge, à quelques kilomètres de Laokay](#). Les gisements, très incomplètement explorés, sont énormes, et le minerai est l'un des plus riches du monde en teneur d'acide phosphorique. À des prix raisonnables, le phosphate tonkinois trouverait aisément d'immenses débouchés, en Extrême Orient et même ailleurs

J'ai dit : « à des prix raisonnables ». Nous voilà donc revenus devant l'inexorable dilemme : main-d'œuvre moins chère ou mécanisation très poussée.

Pour l'apatite, il y a autre chose. C'est un minerai lourd. Et si l'extraction est relativement aisée (les filons sont très épais et à fleur de sol), le pays est à demi-désertique, j'entends : peu peuplé ; il est malsain... et il est loin ! D'où difficultés de travail et transports onéreux. Tout cela peut être surmonté si — toujours ! — la paix revient et s'installe.

Mais on n'échappera que difficilement à la nécessité de la transformation sur place, à cause du fret.

Je sais que, dans des projets presque grandioses qui, je l'espère, seront un jour réalisés, a été prévu le transport de l'apatite jusqu'aux quais du futur avant-port en eau profonde.

Jusqu'aux quais...ou mieux : jusqu'à l'usine ! Car il ne faut pas désespérer de voir installées au meilleur endroit, c'est-à-dire aux lieux mêmes d'extraction du charbon, les usines de transformation des minerais tonkinois, au premier rang desquels viendra certainement l'apatite, si du moins un avenir logique et large nous est promis, nous est permis.

(*L'Entente*, 21 septembre 1950)

Au début de cette série d'articles, j'ai cité le maïs parmi les produits de masse alimentant autrefois l'exportation indochinoise. Ce fut d'abord le Cambodge le grand producteur ; puis le Tonkin l'imita si bien qu'on y parvint à une efficace concurrence. Dans les bonnes années, le Nord Vietnam exportait jusqu'à trois cent mille tonnes de

mais et, m'a dit un exportateur, le maïs doit rester un très intéressant produit d'importation pour le pays.

Malheureusement, la culture du maïs était presque exclusivement faite dans certaines provinces, notamment celle de Phu Lang Thuong, qui viennent à peine d'être récupérées. Si donc on peut maintenant parler d'une récolte pour l'an prochain, il n'est pas certain qu'elle puisse être importante, et d'autre part, le prix de revient risque d'être prohibitif, à cause de la rareté et de la cherté du prix de la main-d'œuvre. En outre, les taux de fret interviennent fâcheusement sur les possibilités d'exportation d'une denrée qui, tel le maïs, est encombrante par rapport à sa valeur.

Néanmoins, dans un avenir non immédiat, quand les conditions seront redevenues à peu près normales, il faudra revenir au maïs tonkinois, qui avait très bien réussi.

Abordons maintenant [la question du ciment](#), produit d'exportation par excellence.

La personnalité industrielle qualifiée à qui je me suis adressé ne m'a pas caché son pessimisme. D'un mot, elle m'a fait comprendre tout le drame de la situation : le ciment actuellement fabriqué à Haly est obtenu à un prix de revient qui est le plus cher du monde ! Par tonne de ciment fabriqué, le seul paiement de la main-d'œuvre égale le prix d'une tonne de ciment fabriqué en France !

Le prix de la main-d'œuvre, dans les conditions actuelles, écrase une affaire qui pourrait être, non seulement pour la compagnie mais pour le pays, une très belle affaire.

À cet obstacle s'ajoute le taux trop élevé de la piastre. Tous les exportateurs que j'ai approchés ont abordé avec moi le problème de la piastre. Que mes lecteurs me permettent de le réserver pour un paragraphe qui suivra.

Ensuite, mon interlocuteur a parlé du « scandaleux » prix du fret. On ne peut pas mieux achever de paralyser une industrie d'Indochine qu'en la contraignant à utiliser exclusivement le fret français. Le fret étranger permettrait de substantielles économies.

Puis le même se plaint des droits de douane trop élevés sur le matériel d'entretien. En effet, une cimenterie est obligée de remplacer fréquemment un matériel qui, par définition, s'use très vite. Or il doit être importé. Les droits de douane sur ce matériel sont trop lourds.

Les circonstances présentes sont donc de nature à rendre très inquiet quant à l'avenir.

Il y a bien le marché intérieur, mais il ne compense pas la disparition de l'exportation. Or les marchés extérieurs sont pratiquement fermés à un produit qui faisait prime par sa haute qualité, mais qu'on ne peut plus écouler à cause de son prix de revient, pour l'instant prohibitif.

Enfin, profitant de ces conjonctures, la concurrence japonaise s'installe. Elle n'offre pas à la clientèle un produit de qualité comparable, mais dont le prix de revient très modique entraîne l'adhésion de l'acheteur.

Faut-il craindre de voir définitivement disparaître une fabrication industrielle très ancienne, dans le moment que l'on parle pour l'avenir, d'industrialisation du pays ?

N'allons pas jusque là.

Au prix ruineux de la main d'œuvre, l'industriel, tôt ou tard, sera amené à répondre par la mécanisation extrême de la fabrication. Mais on conçoit que cela ne puisse se faire en un tournemain. Cela exige l'établissement d'un programme, dont la réalisation demandera du temps. Au minimum dix-huit mois, me dit mon interlocuteur, si tout va bien.

Or tout ne va pas bien, et j'entends énoncer un nouveau grief. Pour renouveler, transformer, compléter l'installation industrielle existante, de telle façon que presque toutes les manipulations soient faites mécaniquement, ce qui est possible et souhaitable ; il faut, de toute nécessité, s'adresser à l'Amérique, seule capable, à l'heure actuelle, de fournir vite et bien. Et alors l'industriel se heurte à l'opposition de l'administration locale, qui discute, réduit, ou refuse.

Ainsi, la cimenterie ayant besoin de deux compresseurs, l'administration ne l'a autorisée à en acheter qu'un !

On tourne dans un cercle vicieux : pour éviter l'obstacle insurmontable du prix de la main-d'œuvre, il faut des machines, et l'administration se met en travers. Pour aider une industrie importante que les conditions du moment mettent dans de très graves difficultés, il faudrait alléger ses charges, et on les augmente, notamment par l'obligation de n'utiliser que le fret français.

Ces plaintes, je les ai entendues partout, au cours de mon enquête, sur un ton qui n'était jamais résigné et qui fut parfois véhément.

VII

(L'Entente, 22 septembre 1950)

Parmi les produits d'exportation spécifiquement tonkinois, nous citerons hâtivement ceux qui sont, pour un temps indéterminé, à rayer de nos papiers.

Ainsi la badiane, qui n'est plus récoltée, ou guère, et qui, même en faibles quantités, n'arrive pour ainsi dire plus. Pareille carence, et pour la même raison, en ce qui concerne la laque, l'abrasin, le benjoin, le sticklaque, le cu-nau, les cardamomes, etc ... Avant les événements, certains de ces produits étaient intéressants malgré leur rareté relative, le faible tonnage qu'ils demandaient, parce que leur valeur au poids ou à l'encombrement était assez grande.

À signaler, à titre de renseignement, que le peu de laque qu'on trouve à exporter trouve difficilement preneur. Le Japon, principal client autrefois, la refuse à cause de son prix.

Il est inutile d'épiloguer sur les causes de la disparition de ces produits, sur leurs possibilités d'avenir, car dès l'abord, la condition première d'une exploitation renaissante est la paix, la sécurité des lieux de récolte et celle des transports. Tant que cette condition multiple ne sera pas remplie, il ne sera que d'attendre.

On ne peut pas ne pas s'arrêter plus longtemps, avec un secret serrement de cœur, à deux produits d'exportation qui attestaient, jadis, le travail acharné des planteurs : le thé, le café

Le [café du Tonkin](#), malgré son prix relativement élevé, et les frais de transport qu'il devait supporter pour arriver aux marchés d'Europe, faisait prime au Havre, véritable métropole des cafés d'importation en France

Le [thé](#) avait, après des fortunes diverses, gagné lui aussi les marchés, principalement le marché nord-africain avec le thé vert.

Une reprise est elle possible ? On ne sait. Il est courant d'entendre dire que les plantations ont été entièrement détruites. Ce n'est pas absolument sûr. Ce qui est certain, c'est qu'elles ont été en partie saccagées, et complètement abandonnées. La reprise exigera primo la sécurité revenue, secundo de longs efforts. Le plus optimiste ne peut l'espérer avant des années. Une personnalité vietnamienne compétente m'a dit qu'on pouvait prévoir un recommencement modeste d'exportation de thé, mais que le prix de revient, extrêmement élevé, serait un grave obstacle.

Un directeur d'entreprise d'exportation m'a signalé qu'avant les événements, la sortie des peaux de bœufs et des peaux de buffles était importante et rémunératrice. Elle est actuellement réduite à presque rien pour des causes diverses dont la principale est la destruction massive du cheptel en suite des événements ; Il est, un peu partout au Tonkin, des restrictions à l'abattage, restrictions dont on ne peut qu'approuver l'esprit, et les marchés lointains (Caobang, par exemple, n'envoient plus rien pour des raisons que l'on devine. Là encore, il faudra attendre longtemps, la pacification d'abord, puis la reconstitution du cheptel. Sur ce deuxième point, un exemple presque miraculeux

permet tout espoir : l'exemple de la France, qui a, en quelques années, reconstitué entièrement un cheptel terriblement décimé par la guerre.

Les provinces de Nam-Dinh et de Thai-Binh, principalement, avaient autrefois une industrie artisanale intéressante, qui trouvait d'importants débouchés sur les marchés extérieurs : c'était la [vannerie](#). On exportait, à bon rendement, des quantités appréciables de nattes en jonc, de cabas, corbeilles, etc.

La fabrication a recommencé, mais l'exportation est devenue terriblement difficile à cause des prix de revient, trop élevés du fait du coût de la main-d'œuvre, des frais de transport et aussi du taux de fret, car celui-ci intervient pour une marchandise de peu de valeur en regard de son encombrement. Dans ce domaine, les destructions n'interviennent pas, la production pourrait redevenir rapidement aussi importante que jadis. Mais il ne sert à rien de produire si l'on ne peut vendre. Et la vente, la vente à l'extérieur s'entend, ne reprendra que si les prix baissent. Et l'on revient à l'éternelle question, celle du prix de la main-d'œuvre, la principale, à laquelle s'ajoutent celle du taux de fret, celle du taux de la piastre, etc., toutes questions que j'aborderai en conclusion de cette enquête.

VIII

(L'Entente, 23 septembre 1950)

Je vais avoir fini l'examen sommaire des principaux articles d'exportation indochinois et plus particulièrement tonkinois. J'ai passé sous silence un produit considérable : le caoutchouc, mais il m'était impossible d'en parler en toute connaissance de cause, n'ayant aucun moyen de contact direct avec les producteurs ou exportateurs de cette denrée.

Une industrie artisanale proprement tonkinoise a eu ses années de succès : je veux parler de la broderie et des dentelles.

Complètement arrêtée par les événements, la pacification du Delta lui a permis l'ébauche d'une reprise. Il y a eu, déjà, quelques expéditions sur la France. Mais là encore, on se heurte à un obstacle quasiment insurmontable pour l'instant : le prix de revient beaucoup trop élevé.

Dans le voisinage de Haïphong, existe une usine, la seule du genre à ma connaissance — au Tonkin bien entendu — où l'on fabrique des [objets de verrerie](#) dont une grande partie, autrefois, était exportée.

L'exploitation a été courageusement reprise, mais on est en butte à des difficultés extrêmes, comme toutes les industries locales destinées, pour tout ou partie, au commerce d'exportation. En ce qui concerne la verrerie, des difficultés particulières s'ajoutent aux difficultés générales et communes.

En effet, la verrerie du Cua Cam est installée pour utiliser le chauffage au fuel-oil. Le combustible intervient, dans la fabrication, pour une part importante des frais.

D'ailleurs, cette industrie importe, par définition même, tout ce qu'elle emploie, sauf le sable.

Or le fuel-oil est extrêmement cher, non seulement par son prix d'origine, mais par les droits de douane qui le frappent à l'entrée en Indochine.

En outre, l'électricité, dont toutes les manufactures, y compris la verrerie, font grand usage, est à un tarif très élevé. Avant la guerre : 0 p 06 le kWh ; aujourd'hui 1 p 30.

Quant au sable, c'est pire encore : de 2 p. 50 le mètre cube autrefois, il est passé à 200 p. aujourd'hui-

À tout cela s'ajoute, dans les plaintes entendues, celle, générale, relative au coût de la main-d'œuvre.

En ce qui concerne les droits de douane, récrimination supplémentaire et déjà entendue : ils frappent lourdement le matériel d'équipement, d'entretien et de

remplacement. Un parallèle avec ce qui se passe, par exemple, à Singapour, est édifiant. Singapour est port franc. Les industries de transformation y jouissent de l'avantage énorme d'être exonérées de droits de douane, tout au moins quant à leur matériel et aux objets où produits qu'elles exportent. En Indochine, les droits écrasent ce qui, pourtant, ne sera pas vendu dans le pays. Une sorte de dumping à rebours !

Non point que, parfois, les industriels n'aient réussi à se faire entendre et à obtenir des avantages. Ainsi la verrerie est-elle exonérée de droits en ce qui concerne le carbonate, importé nécessairement. Mais on m'a fait remarquer que le carbonate n'est qu'un faible élément dans le calcul du prix de revient du verre. Les éléments principaux de ce calcul sont le combustible, le prix de l'électricité et celui de la main-d'œuvre.

D'ailleurs, le carbonate, bien que dégagé de droits d'entrée, ce qui compte, est un produit bon marché qui est devenu un produit cher. Le Japon, qui vendait à bas prix, vend maintenant plus cher que le produit venant de France et qui revient lui-même à un prix très élevé.

De telle sorte qu'une industrie qui devrait être prospère, se débat dans de grandes difficultés, comme beaucoup d'autres.

Pourtant, on ne peut nier que l'Indochine en général, le Nord Viet-Nam en particulier, auraient le plus grand intérêt à ce que les exportations de jadis reprennent, atteignent les chiffres d'autrefois et les dépassent. Ne serait-ce que pour l'intérêt présenté par d'éventuelles et massives rentrées de devises.

Comme je l'ai dit au début de cette enquête, un pays qui importe et n'exporte pas est un pays qui se ruine.

Peut-on envisager une remontée des exportations indochinoises et particulièrement tonkinoises ? Peut-on penser que les causes actuelles de marasme puissent s'amenuiser ou disparaître ? N'est-il aucun moyen, dès maintenant, de favoriser l'exportation, source de richesse, condition première de prospérité ?

C'est ce que j'essaierai de démêler demain, m'appuyant sur les avis nombreux et divers entendus, n'essayant pas de conclure moi-même mais de donner à mes lecteurs les éléments d'appréciation qui pourront leur permettre de conclure.

IX

(L'Entente, 24 septembre 1950)

J'ai oublié, par mégarde, dans mon énumération précédente, une industrie extrêmement intéressante, œuvre de deux Français qui ont péri, MM. Fénies et Guillou. C'est l'[industrie des tapis de laine](#), essentiellement exportatrice.

Il n'est pas question, pour l'instant, de reprise ; les approvisionnements ont été détruits, les dirigeants ont disparu tragiquement, les bâtiments ont subi de graves dommages et sont, d'ailleurs, actuellement occupés par l'armée.

Cette industrie avait ceci de particulier que, travaillant presque exclusivement pour l'exportation, elle devait importer ses matières premières. Ce qui était indochinois, non : tonkinois, dans sa production, c'était l'intelligence directrice et l'habileté de l'artisan.

La réussite avait dépassé toutes les espérances. Les tapis « de Hàng Kênh » faisaient prime à Paris, et l'Amérique achetait la moitié de la production.

S'il y a impossibilité, pour l'immédiat, de reprendre la fabrication, l'idée n'en est pas abandonnée. Mais ceux qui y pensent entrevoient deux obstacles : le coût trop élevé d'une main-d'œuvre qualifiée, d'ailleurs rare, et le taux de la piastre.

Ils comptent pour peu le cours du fret, qui n'affecte pas beaucoup le prix d'une marchandise riche. Ils espèrent reconquérir un jour le marché américain.

*

* *

Il est temps d'achever cette trop longue série d'articles.

Le marasme actuel de l'exportation indochinoise, et plus spécialement tonkinoise, a des causes bien définies. Contre les unes, on ne peut rien, provisoirement. Contre les autres, il semble qu'il y ait à faire.

La première, la plus importante de toutes, c'est l'état de guerre et d'insécurité. On ne peut qu'espérer, voilà tout. Mais on ne travaille pas bien quand on ne travaille que pour le présent, au jour le jour.

Non seulement les producteurs et exportateurs eux-mêmes, mais les autorités doivent travailler en vue de l'avenir. Ils le doivent tous car, je le répète, un pays qui n'exporte pas et qui importe à pleines cargaisons se ruine.

Il faut donc, dans ce présent où l'insécurité règne, travailler pour l'avenir où elle sera revenue.

Apparaissent alors divers obstacles, en premier lieu et unanimement dénoncé : le coût trop élevé de la main-d'œuvre.

Est-ce à dire que quiconque doté de bon sens puisse réellement penser à un retour vers autrefois ? Nullement. L'industrie devra s'incliner devant l'inéluctable et préparer en conséquence ses plans : jamais la main-d'œuvre indochinoise ne redescendra aux taux très bas de jadis. Il est juste, d'ailleurs, qu'une évolution normale assigne au travailleur un meilleur « standing » que dans le passé.

Toutefois, il paraît évident que pour un travail donné, le coût actuel de la main-d'œuvre pèse vraiment trop sur le prix de revient. Ceci pourra être avantageusement modifié par l'abondance du riz. Et les récoltes futures, leur richesse, sont conditionnées par l'état du pays. La paix est la condition première.

Une conséquence, heureuse dans un sens, moins heureuse dans l'autre, du coût élevé de la main-d'œuvre, sera inévitablement la mécanisation à l'extrême des grandes et moyennes industries. Elle enrichira le pays mais réduira l'embauche. Il ne semble pas possible de s'acheminer dans une autre voie.

L'administration travaille-t-elle dans un sens logique ? À écouter les doléances parfois véhémentes des producteurs et des importateurs, on incline à penser que non. Il est évident que l'exportation, source de revenus et de prospérité pour la communauté, devrait être aidée tandis qu'elle souffre de difficultés terribles dont elle n'est pas responsable. Le slogan de l'impôt qui se mange lui-même n'est pas un vain mot. Il est évident que des détaxes encourageantes favoriseraient l'exportation, et qu'en définitive, l'administration s'y retrouverait, par l'augmentation du volume des affaires.

Pareillement, le système des échanges compensés est, m'a-t-on affirmé, mal appliqué, trop étroitement. Il étrangle parfois l'exportation au lieu de l'aider, et les prélèvements officiels sur les devises étrangères rentrantes sont beaucoup trop forts. Je suis trop incompetent pour en juger. *A priori*, il semble bien que les doléances entendues soient trop unanimes pour n'être pas fondées.

Sur l'obligation d'utiliser exclusivement le fret français, il y a aussi unanimité dans les protestations. Il est beau de protéger le pavillon, mais mal d'écraser, en le faisant trop exclusivement, une exportation en butte à des difficultés considérables.

Enfin, abordons la question du [taux de la piastre](#).

À ma grande surprise, j'ai constaté que, sur ce point, il n'y a pas unanimité du tout. J'aurais vu sans étonnement les importateurs n'être pas du même avis que les exportateurs. Mais les exportateurs eux-mêmes sont divisés. Les uns sont farouchement en faveur d'un abaissement du taux de la piastre qui, disent ils, ouvrirait les marchés extérieurs. Il s'agit surtout des exportateurs de produits riches. Ils sont en minorité.

Les autres exportateurs sont réticents, hésitants. Ils n'accordent pas au taux de la piastre une importance primordiale. L'un d'eux m'a dit à peu près ceci : « mais non, la solution n'est pas là, peut-être au contraire ! Un abaissement du taux de la piastre entraînerait une augmentation du coût de la vie, donc une élévation du coût de la

main-d'œuvre, des matières et outillages importés, etc. Or, ce qui nous écrase, c'est précisément le taux de la main-d'œuvre, et si nous demandons une réduction de certains droits à l'importation, c'est que le matériel que nous devons faire venir nous coûte déjà terriblement cher. »

Le directeur d'une très grosse entreprise de production m'a dit : « Je crois que je m'arrangerais d'une piastre à huit francs, mais je ne suis pas sûr que les conséquences d'autre part ne me gêneraient pas autant que cet abaissement m'aiderait. » Je ne cite pas textuellement mais dans l'esprit.

Je ne conclurai pas. Mes lecteurs le feront eux-mêmes, s'ils le peuvent. Ces choses sont complexes. Ce qui est sûr, c'est que, par tous les moyens possibles, l'exportation doit être aidée dans sa reprise difficile. Il ne s'agit, pour personne, de s'entêter, mais de comprendre.

On a pu avoir des théories parfaitement logiques qui, sous la pression des événements, deviennent fausses, voire dangereuses.

« Apprendre, c'est se contredire », a écrit le prince de Ligne. Or quoi donc nous apprend le plus, sinon l'événement ?

J'ai fini. J'ai exposé les choses aussi clairement que j'ai pu. En toute sincérité. En conclusion, au risque de paraître pédant, je formerai à l'endroit de cette série d'articles écrits en toute franchise, l'admirable vœu mis en exergue d'un de ses ouvrages par Philéas Lebesgue : « Je voudrais que ce livre pût suggérer des pensées droites ».

FIN
