

## INFORMATIONS TECHNIQUES

# La commercialisation des viandes en Nouvelle-Calédonie

par P. F. MARTIN

La commercialisation des viandes en Nouvelle-Calédonie s'opère dans le cadre d'un dirigisme poussé à un point probablement inconnu dans les autres pays d'économie libérale. A ce titre, et le système fonctionnant depuis près de vingt ans, il nous a paru intéressant de donner un résumé succinct des méthodes mises en œuvre et des résultats obtenus.

### RAPPEL GÉOGRAPHIQUE

La Nouvelle-Calédonie est un de nos derniers territoires d'Outre-Mer, elle est formée d'un groupe d'îles et d'îlots situés dans le Pacifique Ouest entre les 20° et 23° degrés de latitude Sud et les 164° et 168° degrés de longitude Est. On distingue couramment la « Grande Terre », colonie de peuplement européen à économie diversifiée et les Îles (Loyauté, des Pins, Belep, etc...) peuplées de Mélanésiens qui n'ont guère dépassé le stade de l'économie de subsistance. Pratiquement, nous limiterons donc notre étude à la Grande Terre.

Celle-ci s'étend sur environ 400 km de longueur et 50 km de largeur et représente 16.750 km<sup>2</sup> soit environ trois départements français. Elle est située à près de 19.000 km de la Métropole (presque aux antipodes), à 1.500 km de la Nouvelle-Zélande et de l'Australie avec qui elle limite la Mer de Corail. L'isolement est une de ses principales caractéristiques, ce qui ne va pas sans répercussion sur le comportement des hommes et sur l'économie du pays.

Physiquement, la Nouvelle-Calédonie présente une arête centrale montagneuse (max. 1.650 m)

et deux plaines côtières au sol assez pauvre, fréquemment coupées par des rivières torrentueuses dévalant de la chaîne et s'élargissant à leur embouchure en vallées souvent enrichies d'alluvions.

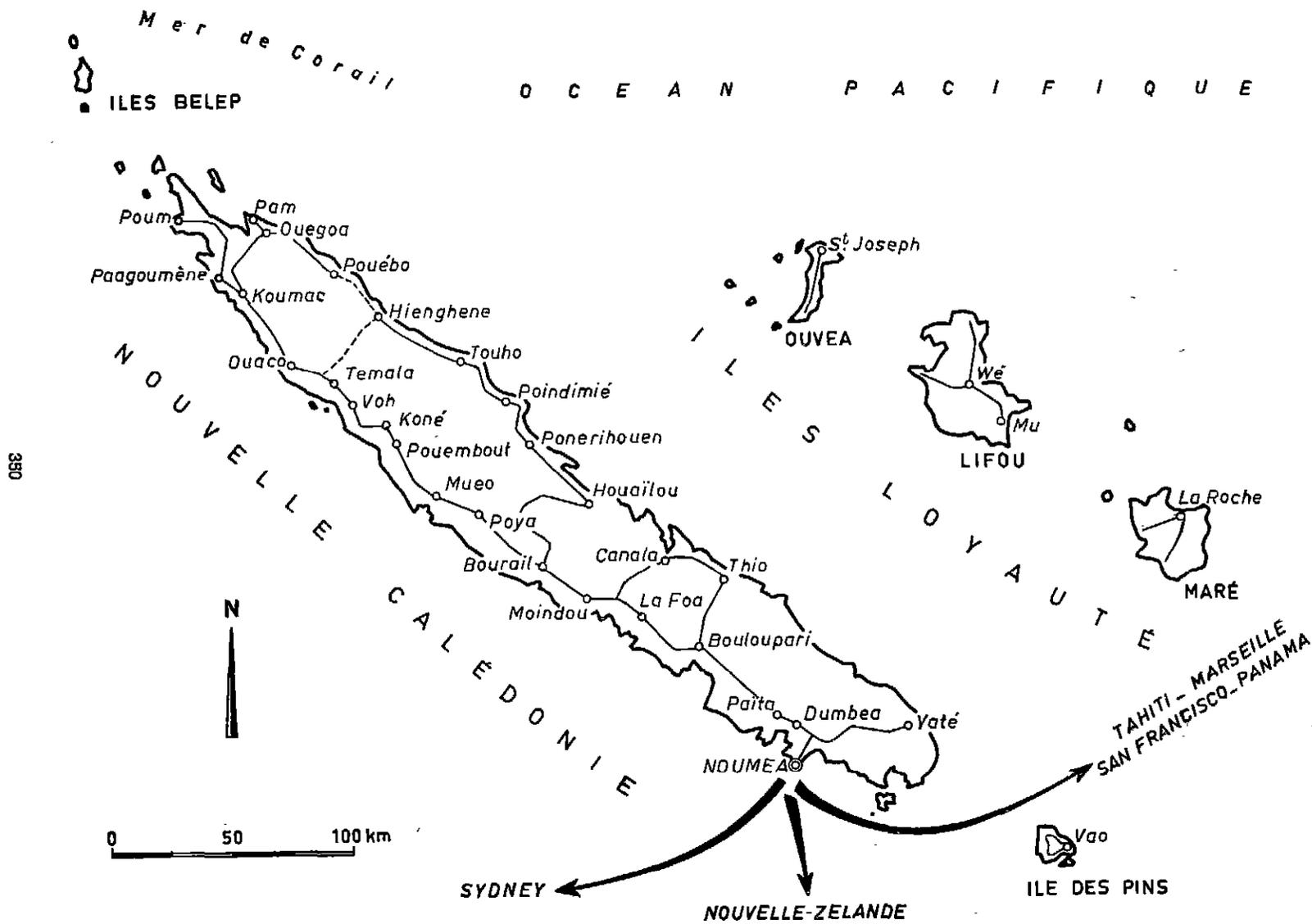
Le climat est de type tropical mais sensiblement modifié par l'environnement marin et la présence des alizés.

Les pluies, très irrégulières dans le temps, et dans l'espace (certaines années la côte Ouest voit 6 à 7 mois de sécheresse absolue), entretiennent en savane boisée ou herbeuse un couvert végétal de valeur évidemment variable mais très suffisant à la pratique de l'élevage extensif.

La population totale est de 72.000 personnes (îles comprises) dont 58.000 sur la Grande Terre se répartissant ainsi : Européens : 24.000 — Mélanésiens : 22.000 — autres (Vietnamiens, Indonésiens, Polynésiens, etc...) : 8.000 — Nouméa, seule ville importante, compte 35.000 habitants.

Pour diversifiée qu'elle soit, l'économie du pays est cependant sous la dépendance excessive de la production minière et de la métallurgie du Nickel qui représentent la quasi totalité des exportations et pèsent très lourdement sur le marché du travail. Le procès de la mono-production n'est plus à faire et les risques que court la Calédonie sont évidents. Reconnaissons cependant que depuis le dernier conflit mondial cette prédominance de « la mine » a créé un climat économique euphorique et que le niveau de vie moyen des Calédoniens de souche européenne est supérieur à celui des français de métropole.

Il s'ensuit évidemment des habitudes de facilité. Le niveau des salaires est tel que les Calédo-



niens se soucient peu de produire et préfèrent importer presque tout ce dont ils ont besoin. C'est ainsi que la production laitière destinée à Nouméa était voici encore quelques années de 5.000 litres par jour — elle est tombée actuellement à moins de 1.000 litres et il ne se consomme plus guère que du lait en poudre. De même les légumes, les fruits, la volaille, les œufs, etc... proviennent essentiellement de l'extérieur. Un seul produit fait encore exception à cette règle, la viande de bœuf, ce qui affecte à l'élevage une place à part dans l'économie calédonienne.

### PLACE DE L'ÉLEVAGE DANS L'ÉCONOMIE LOCALE

Les derniers recensements du cheptel (1962) font ressortir les chiffres suivants (arrondis) :

Chevaux .....	10.000	
Bovins .....	98.000	
Moutons.....	4.000	} dont la moitié dans les Loyauté.
Chèvres.....	20.000	
Porcs .....	21.000	

Précisons que la viande de cheval n'est pratiquement jamais consommée et que les chèvres le sont principalement par les autochtones pour leurs besoins familiaux. De même l'immense majorité des porcs semi-sauvages et nourris sur les plantations de cocotiers est d'une commercialisation difficile. Il n'y a qu'une poignée d'éleveurs qui « fasse » véritablement du porc et le place aisément. Presque tout le porc consommé à Nouméa est également importé. Seul donc à l'heure actuelle, le cheptel bovin intéresse réellement les éleveurs calédoniens.

Ceux-ci sont au nombre d'environ 500, qui exploitent des stations — terme consacré — extrêmement inégales. A côté de grosses sociétés exerçant leur activité sur des milliers d'hectares en propriété et en location et possédant des milliers de têtes (30 éleveurs possèdent ainsi près de 50 p. 100 du cheptel total et 6 d'entre eux 25 p. 100), la grande majorité sont de petites gens ayant de 50 à 300 têtes et qui pour la plupart doivent compléter leurs revenus par d'autres activités (agriculture, transport de minerais, petits commerces).

Cet élevage, nous l'avons dit, est de type extensif. Très grossièrement, on estime à 400.000 les

hectares voués au pacage en y incluant d'ailleurs des zones peu propices mais nécessaires certaines années de sécheresse. Presque toutes les stations sont closes mais insuffisamment compartimentées. L'eau ne pose pas de problèmes majeurs mais l'envahissement par une végétation parasite particulièrement dense (niaoulis, goyaviers, lantanas) a été jusqu'alors insuffisamment combattu, exception faite de quelques stations bien outillées — pas toujours les plus importantes d'ailleurs — qui se préoccupent d'améliorer le couvert végétal autrement que par le classique feu de brousse.

Zootekniqnement parlant, le cheptel est très hétéroclite : sur un vieux fond Durham chacun a brodé au gré de sa fantaisie ou du hasard avec du Hereford, du Red Polled, du Limousin, du Devon, de l'Angus, de l'Illawara... Exception faite de quelques troupeaux de race pure surtout Limousins et Herefords, le résultat est ce que l'on pouvait attendre : un agglomérat désordonné pudiquement baptisé race « mixte ». L'aptitude à la production de viande est d'ailleurs acceptable puisque les animaux, généralement abattus entre 4 et 5 ans, donnent une moyenne de 265 kg en quartiers. D'autre part, depuis quelques années, nombre de petits éleveurs se spécialisent dans la production du veau (presque toujours « broutard » malheureusement) et fournissent couramment des sujets de 90 à 100 kg à 9 ou 10 mois.

Compte tenu de ce que la grande majorité des éleveurs ne se préoccupe guère de ses animaux, si ce n'est depuis quelques années pour les traiter tous les mois ou tous les deux mois contre les tiques (*Boophilus microplus*), ces résultats tendent à prouver que la Nouvelle-Calédonie est une terre d'élection pour l'élevage, infiniment plus favorisée en tous cas que les territoires de l'Afrique francophone. En fait, grâce à un sol suffisant et à une pluviométrie généralement favorable, les bovins poussent tout seuls et sans grand mal. Le vrai problème est d'en commercialiser la viande.

### LE SERVICE DU RAVITAILLEMENT EN VIANDE

#### Historique

Jusqu'à la dernière guerre, la commercialisation du bétail n'offrait rien d'original. Les ani-

maux en état de boucherie étaient regroupés sur les stations puis acheminés à petites journées vers Nouméa et proposés aux 4 ou 5 bouchers de la ville. Les prix étant libres, les transactions se terminaient presque toujours de la même façon, c'est-à-dire par un « étranglement » en règle du vendeur contraint de liquider son bétail à bas prix ou de le voir dépérir. Le cheptel du Nord était généralement vendu à la Société de Ouaco, grosse station qui, outre l'élevage pour son compte, pratiquait l'emboûche et la mise en conserve. Le ravitaillement des petits centres de l'intérieur se faisait par des bouchers locaux après entente directe avec les éleveurs, mais cet exutoire était peu important.

Les éleveurs calédoniens ont de tous temps protesté contre ce système : en plus des inconvénients du convoyage avec son obligatoire cortège de pertes unitaires et pondérales, de la mobilisation d'une partie du personnel qui eût été mieux utilisé sur l'exploitation, ils se trouvaient soumis aux aléas climatiques dans un marché étroit, le plus souvent obligés de vendre tous en même temps ce qui évidemment provoquait l'effondrement des cours, quand ce n'était pas simplement soumis à la loi de bouchers plus ou moins spéculateurs.

Paradoxalement, ce ne fut pas cependant les plaintes des éleveurs qui amenèrent la puissance publique à se pencher sur la question et à modifier le système mais les hasards de la guerre.

En 1944, en effet, les troupes américaines stationnant en Nouvelle-Calédonie, passant outre à toutes les mises en garde et avertissements du service vétérinaire local importèrent des chevaux du Queensland (Australie) et avec eux, dans le fourrage qui les accompagnait, le *Boophilus microplus*. Les bovins de Nouvelle-Calédonie se montrèrent immédiatement très sensibles à l'action de cette tique et l'administration s'efforça d'enrayer l'infestation, au moins le temps qu'il fallait pour mettre en place un nombre suffisant de piscines ixodocides. De ce fait, les mouvements de bétail furent sévèrement contrôlés, puis interdits.

D'autre part les achats de l'Intendance militaire effectués directement chez les éleveurs, perturbèrent le circuit traditionnel et par là le ravitaillement de la ville de Nouméa.

L'Administration fut ainsi amenée à prendre en main le ravitaillement de la capitale et ins-

taura un nouveau système. Quoique l'objectif initial soit maintenant sans objet, le système a survécu, plus ou moins amendé. Nous dirons plus loin ses avantages et ses inconvénients. Voyons d'abord comment il se présente en théorie et comment il fonctionne en pratique.

### Création

Le service du ravitaillement en viandes — ce nom ne lui fut donné que par la suite et nous verrons comment — des centres de consommation de la Nouvelle-Calédonie est organisé par un arrêté du 1<sup>er</sup> février 1944 légèrement modifié en 1946.

Sur simple considération « des difficultés sans cesse croissantes de ravitaillement en viande de boucherie dans certains centres importants de la colonie », l'arrêté énonce en son article premier :

« Dorénavant l'achat par les bouchers, les particuliers, les services militaires ou administratifs, de bétail en état de boucherie, la vente par les éleveurs à qui que ce soit, de bétail en état de boucherie, ne pourront se faire dans toute la colonie que par l'intermédiaire d'un organisme unique prévu à l'article 2. » Et cet article 2 décide : « un organisme unique est créé dans la colonie pour servir d'intermédiaire obligatoire entre les producteurs et les acheteurs de viande de boucherie. »

### Organisation initiale

L'organisme en question comprend une commission centrale et des commissions locales.

La Commission centrale groupe sous la présidence du chef du service de l'Élevage, l'intendant militaire, le président de la Chambre d'Agriculture, deux membres du Conseil d'Administration du territoire, quatre éleveurs désignés par le gouverneur et un délégué des bouchers ; elle a pour fonctions :

- 1) d'étudier toutes les questions ayant trait au commerce des animaux de boucherie ;
- 2) de centraliser les renseignements fournis par les commissions locales en ce qui concerne les disponibilités en bétail de boucherie et les besoins de la consommation de chaque centre ;
- 3) de recueillir directement les déclarations faites par les bouchers et services de Nouméa concernant leurs besoins pour l'année ;

4) d'établir pour l'année un calendrier des fournitures de bétail ;

5) d'indiquer, aux éleveurs les dates, lieux et boucheries où ils doivent livrer leur bétail, les conditions de livraison et de paiement ;

6) d'indiquer, aux bouchers les noms des éleveurs appelés à leur livrer du bétail, les dates et conditions de livraison et de paiement ;

7) d'agir comme organisme régulateur du prix d'achat du bétail et de proposer au gouverneur les prix à fixer en raison des lieux d'abattage.

*Les commissions locales* (une par centre) sont formées du maire et de deux éleveurs désignés par leurs pairs. Leur rôle est de recueillir à l'échelon des centres et de transmettre les informations dont la commission centrale a besoin.

*Obligations des éleveurs* : Les éleveurs ne sont plus maîtres de commercialiser leur bétail à leur gré. Quand les animaux sont en état de boucherie ils doivent être livrés, et, en cas de refus du propriétaire, la réquisition peut intervenir. L'éleveur peut cependant choisir entre la livraison sur place ou à destination.

Une feuille de route accompagne obligatoirement le bétail en état de boucherie qu'un éleveur désire changer de station ; elle est visée par la gendarmerie dans chaque centre traversé. Dès 1945, cette obligation fut renforcée et assortie de pénalités sévères. Les autorisations de transport sont délivrées par le service vétérinaire après enquête et consultation des commissions locales.

*Obligations des bouchers* : Les bouchers sont tenus d'informer les éleveurs 15 jours à l'avance de la date à laquelle ils prendront livraison du bétail. Ils doivent payer le fournisseur :

— au comptant et au cours fixé par arrêté du Gouverneur lorsque le bétail est acheté sur place à la bascule (le poids net étant uniformément fixé à 55 p. 100 du poids vif) ;

— le lendemain de l'abattage de la dernière tête de bétail, l'abattage étant pratiqué pour chaque troupeau sans interruption sauf cas de force majeure.

Les bouchers éleveurs sont astreints à déclarer leur propre bétail de boucherie comme tous les autres propriétaires et doivent l'abattre en priorité. S'ils désirent obtenir du bétail de la commission centrale, ils doivent justifier que leurs

paddocks sont vides de bétail en état de boucherie et se soumettre à des vérifications. En cas de refus ou d'infraction ils peuvent être sanctionnés par les tribunaux et le retrait de leur patente peut être prononcé par l'autorité administrative.

Telle est l'organisation de base. Il s'agit on le voit d'un texte draconien supprimant toute liberté au commerce du bétail de boucherie. Précisons que l'arrêté fut pris au vu de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation en temps de guerre, ce qui facilita son adoption. L'application en fut d'abord stricte, puis, très normalement, des modifications apparurent nécessaires. Toutes ne furent pas cependant sanctionnées par de nouveaux textes et il s'établit à l'usage un régime assez différent tendant d'ailleurs à accroître sans cesse les pouvoirs et les responsabilités du service vétérinaire.

### Organisation actuelle

Rapidement la commission centrale ne fut plus consultée que pour la forme par son président et, à partir de 1946, elle ne le fut plus du tout. Quant aux commissions locales, elles ne furent jamais plus que de simples boîtes à lettres.

Le travail est maintenant effectué en totalité par le service de l'Élevage. Curieusement d'ailleurs, celui-ci n'apparaît pas en titre et il n'est jamais question que du « service de ravitaillement en viandes », entité sans existence légale puisque aucun texte ne l'a jamais organisé. Les seules bases juridiques sur lesquelles il est possible de s'appuyer sont une délibération du Conseil Général confiant au service de l'Élevage le soin d'assurer le ravitaillement en viande de la ville de Nouméa (1944) et un texte antérieur (1942) mettant occasionnellement et moyennant redevance un camion administratif à la disposition des bouchers du chef-lieu pour leurs rares abattages en brousse ; le chef du service de l'Élevage était chargé d'en assurer l'exécution. Par la suite le Conseil Général, à l'occasion du vote du budget, dégagea les crédits nécessaires à l'achat d'autres véhicules en précisant que le chef du service de l'Élevage en assumerait la gestion et en réglerait l'utilisation par les bouchers.

Les crédits de fonctionnement de ce service furent après quelques tâtonnements inscrits au

budget sous la rubrique « Ravitaillement en viande du Chef-lieu ».

Il est admis par les usagers que le service du ravitaillement en viande fait partie intégrante du service de l'Élevage et cela, rappelons-le, quoique aucun texte légal ne le précise.

Quoi qu'il en soit, le chef du service de l'Élevage se trouve finalement seul responsable et successeur unique d'un organisme dont il n'était que le président. Reconnaissons d'ailleurs que ce transfert de responsabilités répond à un souci très normal d'efficacité : il n'est évidemment pas possible d'assurer le ravitaillement de Nouméa, travail quotidien et précis, en réunissant à chaque incident une commission de 10 membres.

### Objectifs du service

Le but que se propose le Service de ravitaillement peut en définitive se résumer brièvement. La fourniture des bourgades et villages de l'intérieur se réglant pratiquement par entente directe entre les bouchers locaux et les éleveurs voisins, il ne s'agit plus que de ravitailler en viande Nouméa et ses environs à des prix compatibles avec le pouvoir d'achat du consommateur, tout en versant au producteur un prix tel qu'il puisse vivre décemment, voire investir pour moderniser son exploitation. Le système veut en outre que toute la production annuelle soit commercialisée sans pour autant qu'il y ait gaspillage.

Assurément, il n'y a rien là d'original et c'est en fait le problème qui se pose partout. Il n'est pas pour autant aisé à résoudre. Sa complexité en Nouvelle-Calédonie tient notamment à ce que :

1° le climat par son irrégularité, interdit toute prévision dans la production, au-delà de quelques mois et souvent moins ;

2° l'équilibre doit être constamment recherché entre une production très variable d'une année à l'autre et une consommation qui s'accroît certes régulièrement mais ne peut absorber des excédents imprévus ; le marché manque d'élasticité ;

3° un autre équilibre doit être obtenu chaque mois entre une production très saisonnière et une consommation à peu près régulière ;

4° il n'existe pas de frigorifique permettant le stockage ;

5° l'exportation des excédents est très limitée par :

a) la concurrence et les bas prix pratiqués par l'Australie et la Nouvelle-Zélande, pays voisins, eux-mêmes exportateurs ;

b) la rareté des débouchés ;

c) les prix de revient élevés de la Nouvelle-Calédonie ;

d) l'absence de frigorifique au départ ;

e) l'insuffisance de bateaux frigorifiques.

6° La conserve n'est pas compétitive du fait :

a) des hauts salaires pratiqués ;

b) d'une productivité insuffisante de la seule usine qui existe ;

c) de l'irrégularité des approvisionnements, trop soumis aux aléas climatiques.

7° Il existe des liens étroits entre de nombreux éleveurs et certains bouchers qui pratiquent une véritable politique « d'avances sur récolte », rendue possible par l'absence de crédit à bas prix. Sans doute ces bouchers proportionnent-ils leurs crédits à leur possibilité d'écoulement. Le travail de répartition du service de ravitaillement n'en est pas moins très compliqué par ces liens occultes.

8° Les récessions économiques, conséquences de la mono production minière sont assez fréquentes. Le petit éleveur n'ayant plus d'autre source de profit veut vendre au maximum cependant que le pouvoir d'achat du consommateur est diminué.

9° Si le Calédonien considère la viande comme la base de son alimentation, il n'est pas pour autant un amateur éclairé. Il s'ensuit de sérieuses difficultés pour :

a) valoriser les bons morceaux et les animaux de qualité ;

b) fixer les prix à la vente ;

c) limiter les profits illicites de certains bouchers peu scrupuleux.

### Moyens dont dispose le service de ravitaillement

Pour résoudre le problème et vaincre les difficultés techniques et économiques que nous venons d'énoncer, le service de l'Élevage dispose des moyens suivants :

— 8 camions Citroën équipés pour transpor-

ter des quartiers suspendus (en pratique 3,5 t de viande) ;

— 2 camions frigorifiques Berliet pouvant transporter 6,5 t à 7 t de viande en quartiers suspendus entre 4 et 6° C (en pratique 6 t) ;

- un atelier de réparations bien équipé ;
- 10 balances romaines ;
- 8 chauffeurs ;
- 2 mécaniciens ;
- le téléphone.

En brousse l'équipement se limite à des tueries particulières sommairement aménagées mais répondant aux normes minimales d'hygiène. Il en existe un peu partout sur les stations d'élevage et elles sont généralement accessibles en toute saison. On en compte actuellement 180. Une conserverie fonctionnait à Ouaco.

A Nouméa, la distribution de la viande est assurée par les bouchers. Pendant très longtemps leur nombre est resté fixé à 5 surtout pour des raisons de commodité de transport, chacun d'eux ayant à sa disposition un des camions du service. Par ailleurs, l'inspection sanitaire se trouvait facilitée par cette concentration. Depuis quelques années cependant pour tenir compte de l'accroissement de la population et de « l'éclatement » de la ville, une politique de décentralisation a été systématiquement suivie et de nouvelles installations se sont créées. Actuellement, le quasi monopole des « cinq grands » n'existe plus et au 1<sup>er</sup> janvier 1963, 12 bouchers se partagent la clientèle ; certains d'entre eux ayant monté des succursales il existe 22 points de vente pour 35.000 habitants. Il est à noter que la plupart de ces bouchers ont une formation professionnelle encore insuffisante, et que, de ce fait, la préparation des viandes laisse fortement à désirer.

D'autre part, des facilités sont accordées aux commerçants, gros et petits, qui veulent vendre de la viande sans être eux-mêmes bouchers. Un arrêté de 1961 stipule en effet que :

« les commerçants de Nouméa non titulaires  
« de la patente de bouchers peuvent mettre en  
« vente de la viande de boucherie sous réserve  
« qu'ils disposent de locaux ou aménagements  
« répondant aux conditions d'hygiène détermi-  
« nées par les textes. En aucun cas la viande de  
« boucherie ainsi vendue dans les magasins  
« autres que les boucheries ne pourra être mor-  
« celée, préparée ou parée par les commerçants

« en cause, cette initiative étant réservée aux  
« seuls titulaires de la patente de boucher. »

En fait, peu de commerçants profitent de cette facilité si ce n'est pour vendre les porcs et moutons d'importation. Sur le plan du contrôle il n'y a pas à le regretter. Par contre, sur le plan de l'hygiène, il est beaucoup plus aisé de faire appliquer les règlements dans des installations nouvelles que dans les vieilles boucheries qui jouissent d'appuis plus ou moins occultes et bénéficient de tolérances à vrai dire inacceptables. C'est un fait que toutes les nouvelles boucheries sont propres, climatisées, bien équipées et que les plus anciennes — également les plus importantes — avec leurs grilles et leurs étals d'un autre âge, leurs mouches et leurs déchets apparents font au visiteur une impression aussi profonde que pénible.

Les moyens juridiques enfin dont dispose le service de l'Elevage sont extrêmement limités. Nous en avons vu l'essentiel. Le droit de réquisitionner les animaux et de fermer les boucheries pouvait à la rigueur se justifier en temps de guerre, il est aujourd'hui inapplicable. Il ne reste plus en fait à la disposition du service du ravitaillement pour faire respecter ses ordres que la menace d'amendes d'un montant malheureusement trop faible (de l'ordre de mille ou deux mille anciens francs métropolitains).

### Fonctionnement

1) L'évaluation des besoins annuels est une opération très théorique ; en fait, sachant ce qui a été consommé pendant une année, on estime qu'il en faudrait 2 à 5 p. 100 de plus l'année suivante, à supposer que la production croisse en même temps que la consommation.

Comme on ne sait jamais bien à l'avance si l'année sera bonne ou mauvaise, si le grand problème sera de placer des excédents ou d'organiser la pénurie, cette évaluation perd beaucoup de son intérêt.

#### 2) Recensement des disponibilités.

Chaque année en novembre, le service, par le canal des municipalités, adresse aux éleveurs un questionnaire pour leur faire préciser les quantités de viandes (veaux, vaches ou bœufs) qu'ils désirent commercialiser l'année suivante. Les producteurs doivent également énoncer la part

réservée à la consommation rurale, celle qu'ils destinent à Nouméa et, s'il y a lieu, leur préférence pour tel boucher du chef-lieu. Enfin, ils indiquent la ou les dates de livraison qui leur conviennent *a priori*.

Ces renseignements ne donnent bien entendu qu'une idée très générale des disponibilités. Par négligence, indiscipline ou tout autre motif, certains éleveurs ne répondent pas ; d'autres ne pourront tenir leurs engagements : tel qui comptait livrer ses animaux en août doit s'en débarrasser hâtivement dès juin si une sécheresse anormale frappe son pâturage, tel autre avait oublié une échéance et doit vendre pour l'honorer, ... ailleurs, par suite d'un décès, une station disparaît et tous les animaux doivent être « réalisés », etc...

Une comparaison entre la préparation et l'exécution du calendrier annuel fait ressortir des différences considérables et vouloir s'en tenir à un planning rigide rendrait finalement le ravitaillement impossible.

### 3) Exécution.

L'élément de base reste le calendrier hebdomadaire. Les bouchers ayant exprimé leurs besoins, les éleveurs sont, six à huit jours à l'avance, prévenus télégraphiquement des date et heure de l'abattage, du boucher qui y procédera et de la quantité qui leur sera prise. Dans la mesure du possible leur préférence pour tel boucher est satisfaite. L'éleveur confirme son accord également par télégramme, ou infirme.

Au jour dit, un camion du service transporte les commis du boucher jusqu'au lieu d'abattage. Les animaux sont tués, coupés en quartiers, pesés en présence de l'éleveur sous le contrôle du chauffeur du service, et les résultats de l'opération consignés sur un carnet spécial tenu par le dit chauffeur. Des contestations peuvent s'élever sur l'opportunité de tuer ou non telle bête apparemment en mauvaise santé, trop maigre ou forcée avant abattage. Le chauffeur arbitre — s'il le peut (certains travaillent au service depuis sa création) — et note sur son carnet. En cas de saisie la perte sera à la charge de l'éleveur. Au retour à Nouméa, la viande est aussitôt déchargée, inspectée et mise dans la chambre froide du boucher. Les bouchers qui n'ont pas la possibilité d'écouler ou de stocker tout le chargement d'un camion peuvent se grouper et

fournissent la main-d'œuvre au prorata de leurs besoins. De même il advient, surtout s'agissant de veaux, qu'un éleveur n'ait pas de quoi remplir le camion ; dans ce cas, deux ou trois abatages sont groupés, autant que possible entre voisins, sinon à distance raisonnable et le camion rapporte le tout.

Les heures d'abattage varient avec la distance et la saison de telle sorte que la viande n'ait pas à souffrir de la chaleur et qu'elle arrive autant que possible à Nouméa à une heure ouvrable. Cette question est plus difficile à résoudre pour les abatages effectués dans le Nord du territoire, parfois à plus de 400 km de mauvaise route, mais priorité leur est donnée en saison fraîche. Le problème ne se pose d'ailleurs que depuis peu, la production lointaine ayant été jusqu'alors commercialisée par la conserverie de Ouaco, maintenant fermée.

Les pluies, tornades et cyclones, sont également générateurs de difficultés, qui coupent pour plusieurs heures toute circulation. Une liaison étroite avec les services météorologiques permet en général d'anticiper l'événement et il est parfois sursis brutalement aux abatages éloignés, quitte, pour que les consommateurs ne soient pas privés de viande, à se rabattre sur les stations les plus proches dont le disponible est gardé en réserve pour des cas de ce genre.

Ainsi résumé, le fonctionnement du service peut paraître simple. Il nécessite cependant une mise à jour constante, une révision quasi quotidienne. Tout repose en réalité sur le bon vouloir des chauffeurs, l'état de marche des véhicules, la ponctualité des bouchers, le sérieux des éleveurs et une parfaite coordination, autoritaire ou acceptée, de tous les intéressés. Ce n'est pas toujours chose aisée. Le calendrier est sans cesse bouleversé, remis en chantier. Les pires difficultés se sont produites avec les éleveurs qui, par deux fois, estimant insuffisant le prix fixé à l'achat, ont fait la grève des livraisons. La première a duré 6 mois — (1958) la seconde 5 mois (1960) ; chaque fois l'administration a réussi à faire face, mais non sans créer des rancœurs et diminuer sensiblement les quotas des bouchers.

Ces quotas sont le moindre mal pour faire face aux pénuries momentanées. La production, nous l'avons dit, est saisonnière. Aux époques favorables toutes les demandes des bouchers sont satisfaites et la difficulté est de faire prendre patience

aux producteurs, d'obtenir d'eux qu'ils étalent leurs livraisons. A d'autres moments, par contre, et surtout en fin de saison sèche, le bétail a perdu du poids et l'éleveur attend la pluie pour qu'il en reprenne. Il n'est donc plus vendeur. Les bouchers eux, bien sûr, restent acheteurs et de plus d'animaux qu'on ne peut leur en fournir. Il est donc nécessaire de les rationner au prorata de leur consommation en période faste. Ce qui ne va pas sans difficultés et handicape les boucheries en plein essor.

Notons d'ailleurs que si la décision finale incombe au service du ravitaillement, les intéressés sont consultés. A défaut de la commission centrale, tombée dans l'oubli, le syndicat des éleveurs et le syndicat des bouchers se réunissent à l'initiative de l'administration, et, avec elle, discutent des perspectives immédiates du marché. L'accord se fait généralement sans trop de mal et il est dans l'ensemble respecté. Les amendes sont évidemment trop faibles pour empêcher les trafics, nous l'avons dit. Mais la perspective de quelques jours de prison en cas de récidive empêche qu'il se fasse sur une trop grande échelle, et dans l'ensemble la fraude est négligeable.

Mention spéciale doit être faite de la station de Ouaco, Créée vers 1880, australienne à l'origine, et française depuis peu, la Société d'élevage de Ouaco occupe à 340 km au N.-O. de Nouméa environ 30.000 ha. Elle exploite 8 à 9.000 têtes de bétail (à prédominance Hereford) et représente l'élevage le plus important du territoire. Un équipement rationnel, malheureusement insuffisamment rénové, lui permet d'abattre et réfrigérer environ 8 tonnes de viande par jour et de produire quotidiennement 10.000 boîtes de conserves (viandes, légumes, 5<sup>e</sup> quartier) très appréciées du consommateur. De ce fait, Ouaco a longtemps joué un rôle important de régulateur du marché. La société achetait le bétail des petits éleveurs du Nord et le stockait sur pied dans ses immenses paddocks. Une partie de ce stock et de sa propre production était expédiée à Nouméa, le surplus mis en conserve.

Le graphique ci-contre rend compte de l'importance de cet exutoire.

L'usine en fait n'a jamais tourné à plein régime. Néanmoins le prélèvement est important et il était indispensable jusqu'à ces dernières années, aussi longtemps que le service du ravitaillement

n'osait pas lancer ses camions trop loin sur les mauvaises routes du Nord.

Actuellement, Ouaco tient encore une place à part dans l'élevage calédonien. Ses excédents ne sont plus suffisants pour justifier la remise en marche de la conserverie (totalement arrêtée en 1961) mais la société reste la réserve des temps d'approvisionnement difficile. Sur une production totale d'environ 500 tonnes net par an, elle en livre en effet près de 200 de décembre à mars, période où le ravitaillement est le plus malaisé. En outre, il ne s'agit plus que de viande réfrigérée et transportée par camion frigorifique, donc de livraisons répondant à des normes d'hygiène convenables et en tous cas très supérieures à la moyenne.

### Prix de la viande à l'achat et taxes diverses

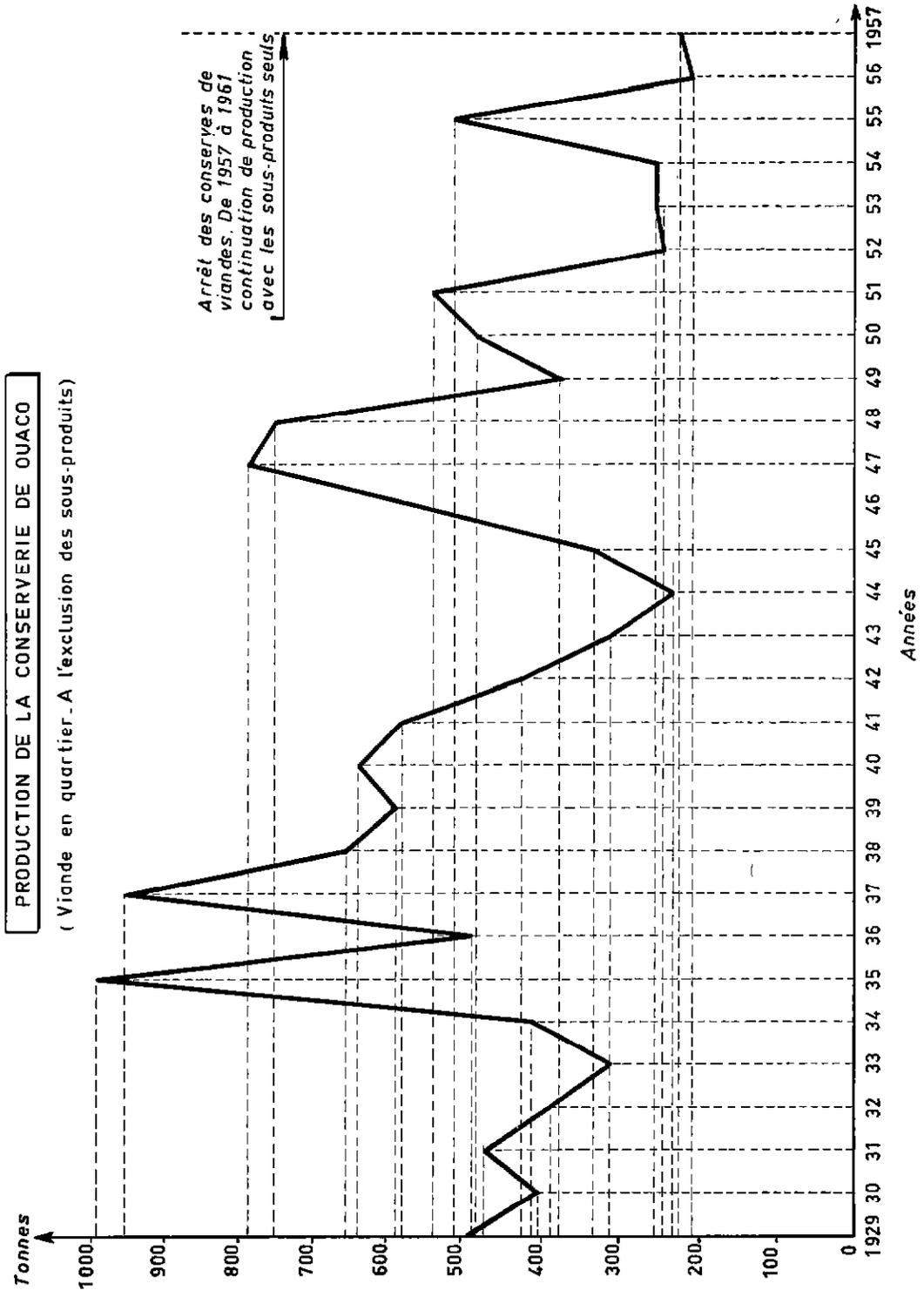
Le prix d'achat de la viande, jadis fixé par le Gouverneur après avis du Conseil Privé, est, depuis la promulgation de la Loi-Cadre, arrêté par le Haut-Commissaire après avis du Conseil de gouvernement sur proposition du Ministre de l'économie rurale. Il est grevé d'un certain nombre de taxes, d'ailleurs légères, et peut s'analyser comme suit :

#### 1) Prix d'achat intrinsèque.

Jusqu'en 1958, il existait plusieurs prix inversement proportionnels à la distance entre le lieu d'abattage et Nouméa. De ce fait, les éleveurs éloignés étaient doublement pénalisés : d'une part en raison des frais de transport, ils payaient plus cher qu'au chef-lieu tous les produits d'importation, d'autre part, à travail égal, leur propre production rapportait moins que celle des voisins de Nouméa.

Depuis lors, le prix d'achat a été unifié pour tout le territoire. Il est fixé séparément pour le bœuf et le veau mais, dans les deux cas, il n'existe qu'une seule qualité. Depuis le 20 novembre 1961, ce prix est de 60,50 francs C. F. P. le kg de bœuf, et de 66,50 francs C. F. P. le kg de veau. Il s'applique au poids net des 4 quartiers sur bascule. Le 5<sup>e</sup> quartier appartient au boucher mais, du fait des difficultés de conservation pendant le transport il est généralement abandonné, au moins en partie.

Les bouchers paient très régulièrement, un mois au plus tard après l'abattage. Le service du ravitaillement surveille d'ailleurs cette ques-



tion très attentivement et les éleveurs, le sachant, n'hésitent pas à lui signaler le moindre retard ; il arbitre les contestations s'il y en a et sait se faire entendre des bouchers récalcitrants, très rares, il faut le dire, en ce domaine.

### 2) Prix des services administratifs.

Le boucher verse également au service du ravi-taillement le prix de ses services, actuellement fixé à 3,10 F par kg de viande transportée. Plusieurs méthodes d'évaluation ont été successive-ment essayées : location du camion à la journée, à la course, paiement au kilomètre parcouru, paiement au poids par kilomètre, etc... Finalement, on s'est arrêté à un prix fixé au kilogramme, quelle que soit la distance. Les autres formules, ici encore, désavantageaient par trop les éleveurs éloignés. Le paiement s'effectue normalement chaque fin de mois par virement au Trésor, les recettes étant prises en compte par le budget territorial.

### 3) Caisse de compensation des éleveurs.

Dernier acte enfin des opérations d'achat, le boucher verse le montant des prélèvements effectués au profit de la caisse de compensation des éleveurs.

Cette caisse a été créée en 1951 pour permettre de subventionner l'exportation des boîtes de conserves fabriquées à Ouaco. Celles-ci, en effet, n'étaient pas compétitives sur le marché international et la fermeture de l'usine était envisagée : c'eût été une catastrophe pour les élevages du Nord dont elle était alors l'exutoire normal. En prélevant une modique somme sur tous les abat-tages du territoire il devenait possible de conti-nuer la mise en conserve. Actuellement, le pro-blème n'est plus le même. Les camions du service vont, nous l'avons dit, chercher la viande en tous lieux et d'autre part la consommation a suffisa-ment augmenté pour que, en année normale, toute la production soit commercialisée sans recours à la conserverie. La caisse de compen-sation n'en subsiste pas moins car la tendance peut se renverser ; momentanément l'encaisse sert à financer des prêts aux éleveurs pour achats de reproducteurs de qualité.

Le prélèvement est d'ailleurs modique, ac-tuellement 50 centimes C. F. P. par kg. Il est dé-duit du prix d'achat par les bouchers et versé mensuellement au Trésor en remboursement

d'ordres de recette émis par le service des finan-ces sur présentation du service de l'élevage. Bien entendu, les bouchers de l'intérieur sont soumis aux mêmes obligations en cette matière.

### 4) Fonds de compensation des bouchers.

Il existe également un Fonds de compensation des bouchers destiné à rembourser ceux d'entre eux qui auraient été victimes de saisies impu-tables au seul transport. Ce fait se produit quand par exemple, un des camions du service tombé en panne ne peut être secouru à temps (le cas est rare : un ou deux camions restent toujours en réserve et la viande est alors transbordée) ou quand un véhicule plein se trouve arrêté par une rivière en crue. Tout le chargement peut alors être perdu. Ce fonds est alimenté par un prélè-vement de 2 centimes par kilog de viande ache-tée. Les versements sont mensuels et la caisse gérée par le Trésor sur états et propositions du service de l'Elevage.

Pour faciliter le contrôle du service, les bou-chers tiennent un registre d'abattage qu'ils doi-vent présenter à toute réquisition.

### 5) Rémunération des Inspecteurs.

Précisons enfin — ce n'est pas le moins ori-ginal — que l'inspection des viandes effectuée par le service de l'Elevage donne lieu à un paie-ment forfaitaire de 30 F par visite (quel que soit le nombre de carcasses inspectées) remis direc-tement par le boucher à l'inspecteur en fin de mois. La moitié de cette somme est ristournée au budget local.

## Prix de vente au consommateur \*

Le prix de vente de la viande en boucherie est actuellement fixé par le Haut-Commissaire après

\* Afin de situer le prix de la viande par rapport au coût de la vie en Nouvelle-Calédonie, nous donnons ci-dessous et à titre d'exemple le prix moyen en francs C. F. P. (= 0,055 F) de quelques denrées alimentaires, de matériels d'équipement et de produits industriels.

Beurre (227 g) .....	105,72
Huile d'arachide .....	60,33
Lait frais .....	26
Oeufs locaux (dz.) .....	105
Oeufs importés (dz.) .....	88,50
Pommes de terre (kg).....	21,33
Sucre .....	28,33
Voilaille d'importation (kg).....	185

avis du conseil de gouvernement sur proposition du ministre des affaires économiques. Le prix d'achat était un minimum, le prix de vente est bien entendu un maximum. Il n'est d'ailleurs guère d'exemples de bouchers qui aient vendu au-dessous.

Mais alors que le prix d'achat est unique, il existe un double secteur pour la vente, Nouméa d'une part, le reste du territoire, d'autre part. Les bouchers de l'intérieur sont en effet beaucoup plus près des sources d'approvisionnement, leurs patentes sont moins élevées, les tarifs de la main-d'œuvre plus bas, tous éléments qui diminuent leurs frais généraux. Il a donc paru normal qu'ils vendent leurs produits moins cher.

De même, la catégorisation est bien plus précise à Nouméa qu'à l'intérieur où les bouchers ont encore beaucoup à apprendre.

D'une manière générale, les marges bénéficiaires sont très serrées. L'idéal serait de les calculer plus largement et de les faire observer strictement. Mais le service des affaires économiques, seul habilité à contrôler les prix, dispose d'un personnel squelettique, très insuffisant pour remplir toutes ses tâches et les bouchers ne l'ignorent pas ; la concurrence est heureusement devenue assez âpre pour empêcher une fraude excessive. A titre indicatif nous joignons un extrait de l'arrêté réglementant les prix de la viande (cours actuel en francs C. F. P. = 0,055 F). Accessoirement cet arrêté donnera un aperçu de la découpe utilisée :

#### Article 2.

Les prix d'achat à l'éleveur et de vente au consommateur de la viande de boucherie, sont fixés ainsi qu'il suit :

Volaile locale (kg) .....	250
Savon dit « de Marseille » .....	9,68
Coupe de cheveux homme .....	70
Chemise de travail .....	220,33
Pantalon de travail (ord.) .....	400,50
Chaussure homme box .....	890
Chaussure dame cuir .....	706
Cigarette « gauloise » .....	18
Cinéma (place) .....	70
Essence (litre) .....	9,50
Ciment (tonne) .....	3.800
Bois de charpente (m <sup>3</sup> ) .....	12.000
Bicyclette ordinaire .....	4.000
Automobile Citroën 2 CV .....	140.000
Automobile Peugeot 404 .....	243.000

#### A. — Prix d'achat à l'éleveur

1. — Dans tout le territoire à l'exclusion de Nouméa :

- a) **Bœuf** : les 4 quartiers sur la  
 bascule ..... 60,50 F. le kg  
 b) **Veau** : les 4 quartiers sur la  
 bascule ..... 66,50 F. »

2. — A Nouméa :

- a) **Porc** : poids vif ..... 70 F. »  
 b) **Mouton** : poids vif ..... 46 F. »  
 c) **Cabri** : poids vif ..... 27 F. »

#### B. — Prix de vente maximum au consommateur

1. — A Nouméa :

##### a) **Bœuf** :

*Catégorie supérieure :*

Filet, faux-filet et rumsteack.... 145 F. le kg

*Catégorie viande à rôtir ou à griller ou beefsteack :*

Tranche ronde, tranche à jus, aiguillette, bavette, rond de gîte à la noix, araignée, entrecôte, macreuse à beefsteack, jumeau à beefsteack, filet mignon, hampe. 115 F. le kg

*Catégorie viande à braiser :*

1<sup>er</sup> choix : Tendre de gîte à la noix, macreuse, paleron, culotte, jumeau ..... 110 F. le kg  
 2<sup>e</sup> choix : Collier, dessus de côte... 85 F. »

*Catégorie viande à bouillir ou ordinaire :*

Jarret avant et arrière, charolaise, plat de côte, poitrine, nourrice, flanchet ..... 55 F. le kg  
 Foie ..... 75 F. »  
 Rognon et langue ..... 105 F. »  
 Cœur ..... 65 F. »  
 Cervelle..... 125 F. la pièce  
 Catégorie ordinaire désossée avant vente ..... 105 F. le kg  
 Viande hachée avant vente ..... 110 F. »

##### b) **Veau** :

Ordinaire ..... 80 F. le kg  
 Choix ..... 100 F. »  
 Escalopes non panées ..... 160 F. »  
 Escalope panée ..... 200 F. »

Foie .....	125 F. le kg
Rognon .....	80 F. la paire
Cœur .....	75 F. la pièce
Cervelle.....	105 F. la pièce
Langue .....	105 F. le kg
Tête sans langue .....	125 F. » »
Pieds .....	25 F. la pièce
Corée.....	50 F. le kg

**c) Porc :**

Ordinaire .....	100 F. le kg
Choix .....	140 F. » »
Jambon .....	160 F. » »
Saindoux .....	55 F. » »

**d) Mouton :**

Ordinaire .....	80 F. le kg
Choix .....	140 F. » »
Cervelle.....	25 la pièce

**e) Cabri :**

Ordinaire .....	50 F. le kg
Choix .....	100 F. » »
Cervelle.....	25 F. » »

2. — Dans tout le territoire à l'exception de Nouméa.

**a) Bœuf :**

Ordinaire .....	58 F. le kg
Choix, foie et rognons .....	85 F. » »
Choix desossé, cervelle et langue.	110 F. » »
Filet, faux-filet et rumsteack .....	120 F. » »

**b) Veau :**

Ordinaire .....	75 F. le kg
Choix.....	95 F. » »
Foie, langue, rognon.....	100 F. » »
Cervelle.....	95 F. » »
Cœur .....	70 F. » »
Corée.....	50 F. » »
Pieds .....	25 F. » »

Article 3. — Les prix d'achat du bœuf et du veau à l'éleveur comprennent le prélèvement de 0,50 F par kilogramme de viande acheté aux éleveurs pour la consommation du territoire, et destiné à alimenter le fonds de compensation créé par arrêté n° 178 du 10 février 1951. Il sera déduit du prix à payer à l'éleveur et sera versé au fonds de compensation par les soins des bouchers même si ceux-ci sont également éleveurs et débitent leur propre bétail.

**RÉSULTATS**

Après bientôt 20 ans de fonctionnement il est possible de faire un bilan de l'action du service de ravitaillement. Créé pour un motif de circonstance et dans un but essentiellement sanitaire, cet organisme ne se justifie plus aujourd'hui que par les services qu'il rend à l'économie du territoire. Constamment modifié, corrigé, amélioré par son créateur le Dr VERGÈS, puis par ses successeurs, il est aujourd'hui très généralement accepté et les critiques dont il fait occasionnellement l'objet ne portent que sur des détails, jamais plus sur son principe : mieux, sa suppression entraînerait de violents remous chez les éleveurs et à l'Assemblée territoriale.

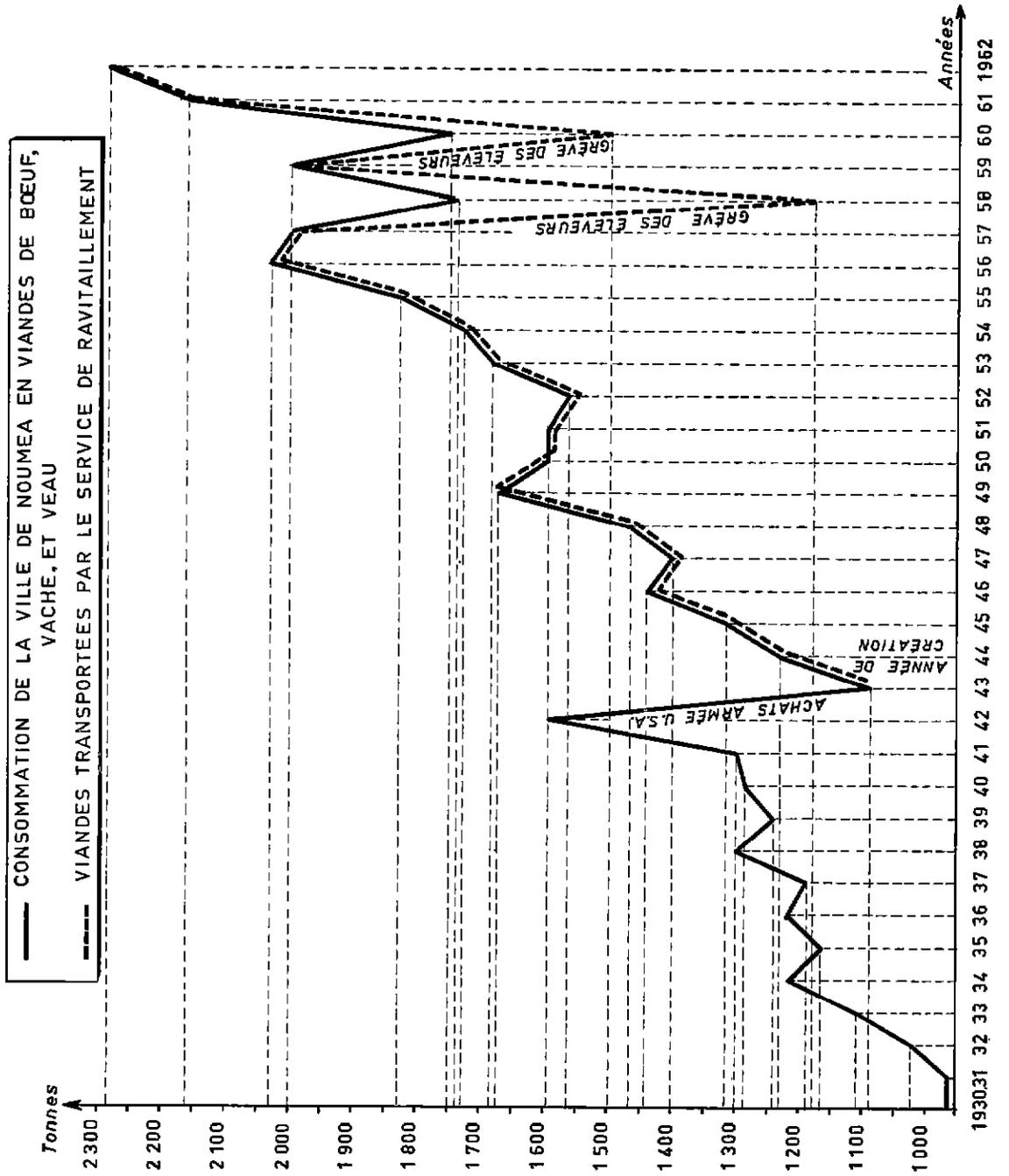
**Aspects techniques**

Les débuts furent difficiles. Il fallait en même temps faire construire les tueries, rôder les équipes, persuader les éleveurs et vaincre les réticences bien compréhensibles des bouchers de la place. Surtout le matériel était insuffisant. Le service tourna longtemps avec cinq véhicules, presque toujours en surcharge, vite usés. Au fil du temps le parc fut étoffé, donc d'un entretien plus facile. Avec une capacité utile totale de 40 t, il a transporté en 1962 : 2.350 tonnes de viande alors qu'il en transportait 1.240 en 1944 avec une capacité de 15 tonnes.

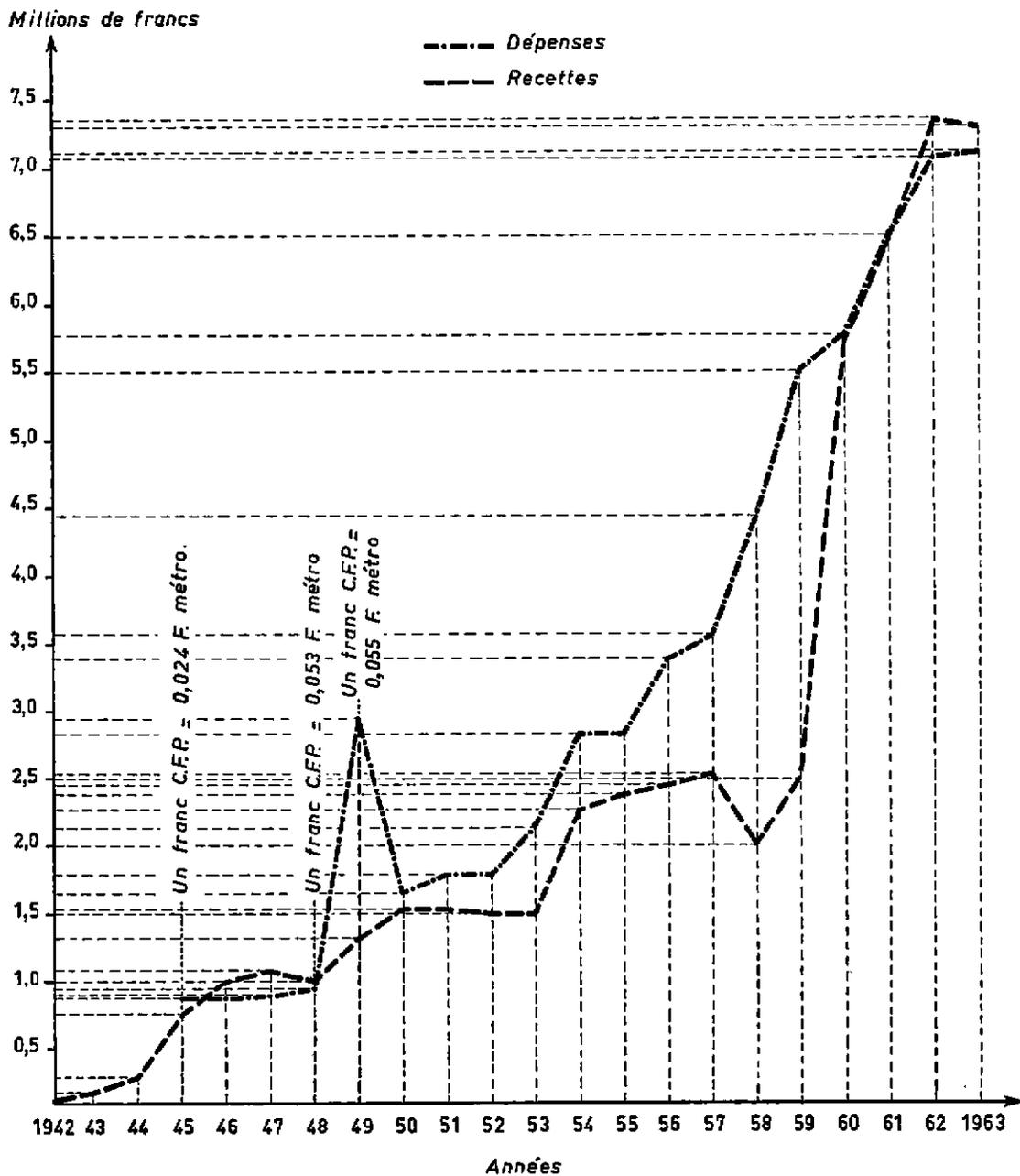
Le graphique ci-contre rend compte de la progression du tonnage transporté ; on constate un accroissement à peu près régulier, sauf au cours des années 1958, pendant laquelle à une production amputée par la sécheresse très anormale de 1957 s'est superposée une grève des éleveurs de plus de 6 mois, et 1960, où une nouvelle grève est intervenue. A ces exceptions près les courbes de la consommation et du transport par le service du ravitaillement coïncident exactement.

**Résultats financiers**

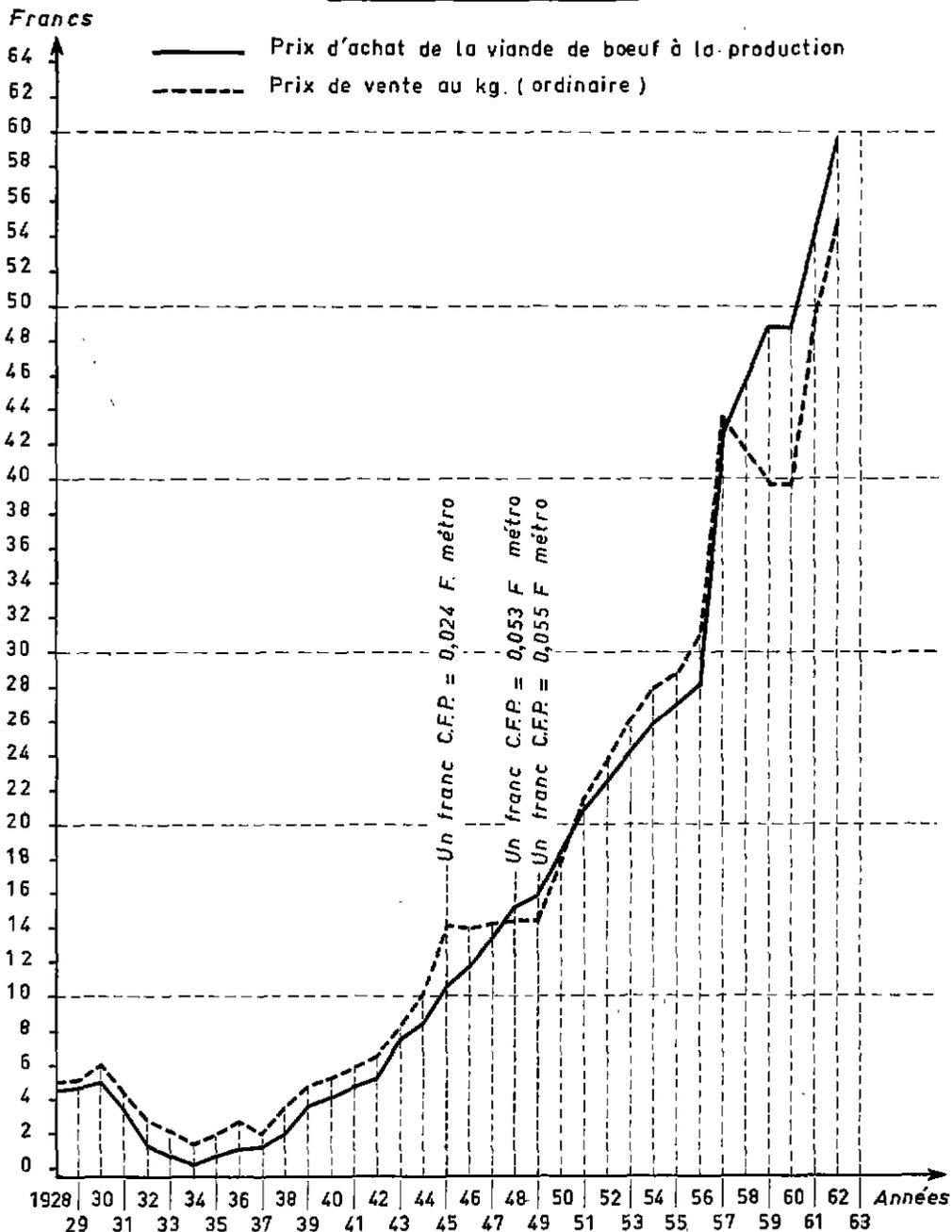
Sur le plan financier, le service de ravitaillement, partie intégrante du service de l'Élevage, n'a jamais eu d'autonomie réelle et il fonctionne selon les règles de la comptabilité publique. On en sait la lourdeur. L'équilibre entre les recettes et les dépenses ne fut atteint qu'en 1960 mais il faut noter qu'il n'était pas spécialement recherché. La notion de service public étant à son ori-



**BUDGET DU SERVICE DE RAVITAILLEMENT**



PRIX DE LA VIANDE



1. A partir de 1957 (nouvel indice) "l'ordinaire" a été artificiellement baissé parce qu'il figurait dans l'indice. Par contre, les autres morceaux ont été remontés en proportion.

gine, l'Assemblée locale et le gouverneur d'abord, le Conseil de gouvernement ensuite, ne cherchèrent pas à ce que le service fût rentable. D'où une politique de prix des transports délibérément au-dessous des prix de revient pour éviter une hausse de la viande à la consommation qui eut entraîné une élévation de l'indice du coût de la vie. Les finances locales mettaient à la disposition du service les sommes dont il avait besoin et celui-ci faisait les recettes qu'il pouvait.

A titre indicatif, nous donnons ci-après le montant des crédits affectés au service chaque année depuis sa création et le total des recettes prévues. A très peu de choses près, ce budget fut exécuté avec exactitude sauf en 1958 et 1960, années de grèves. Le clocher de 1949 s'explique par un achat important de véhicules. Par la suite ces achats furent plus harmonieusement répartis.

Depuis 1960, les recettes et les dépenses ont trouvé leur équilibre. Précisons que les dépenses comprennent toutes les charges de personnel (chauffeurs et mécaniciens : soldes et allocations, heures supplémentaires, etc...), les frais de fonctionnement (carburant, pneus, pièces, réparation à l'extérieur s'il y a lieu, assurance tous risques, redevances postales, etc...) et amortissement des véhicules (alors que le produit de la vente des véhicules réformés est encaissé directement par le service des domaines). Sont toutefois exclus du bilan l'achat en 1958 et 1961 des frigorifiques Berliet considérés comme investissements et payés sur les crédits d'équipement général du territoire. De même les soldes du vétérinaire et du secrétaire d'administration qui s'occupent spécialement du ravitaillement en viande sont supportées par le budget territorial, mais il va de soi que ce n'est qu'une de leurs tâches entre beaucoup d'autres.

Le bilan 1962 est également favorable et les crédits budgétaires qui continuent d'être inscrits ne sont plus en fait que de simples avances de trésorerie. A 3,10 F le kg de viande transportée, le service de ravitaillement remplace tous les intermédiaires classiques (bouchers exceptés) et couvre ses frais.

### Résultats économiques

Il reste à étudier succinctement les résultats obtenus par le service du ravitaillement sur le plan économique, c'est-à-dire surtout à voir

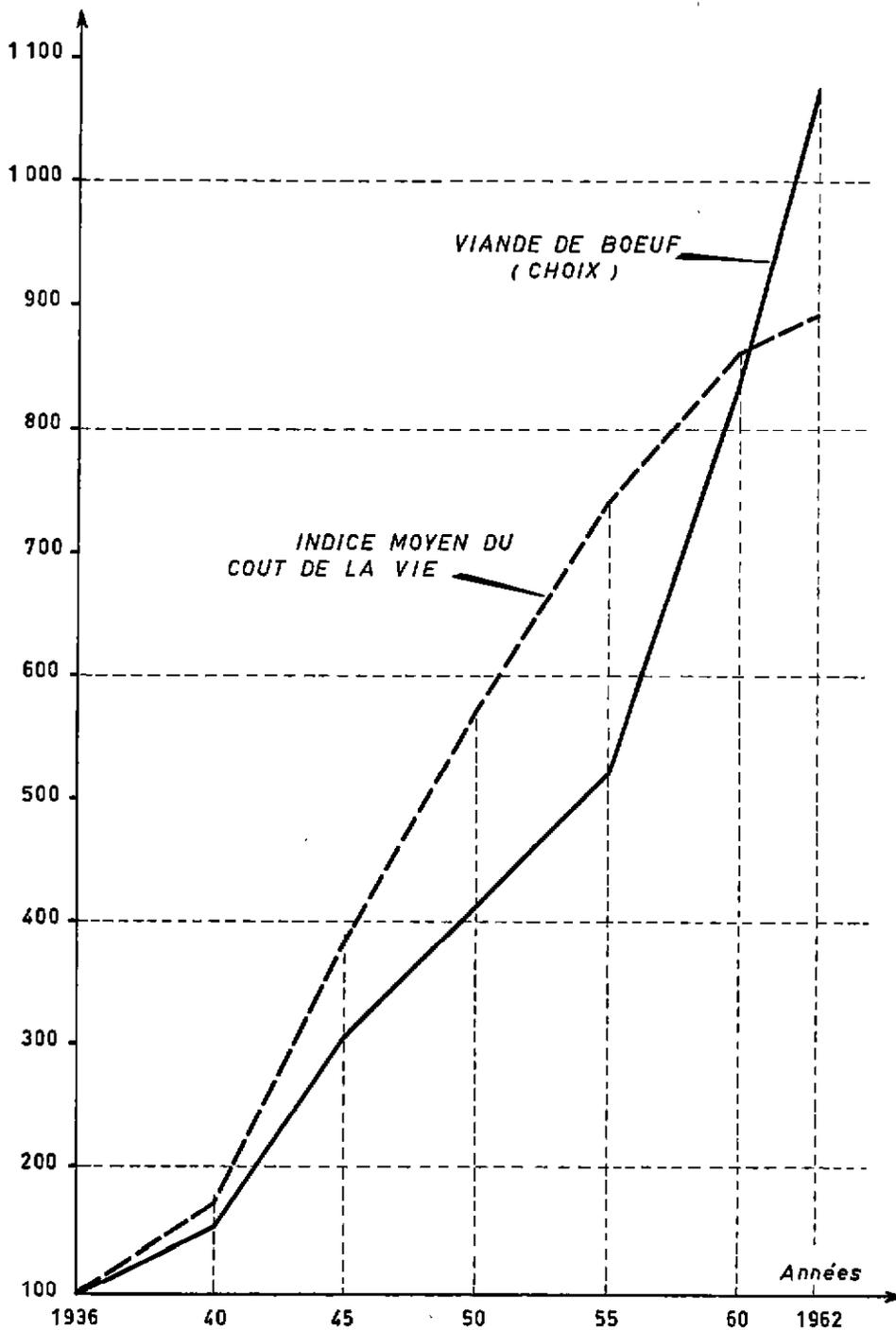
dans quelle mesure il a favorisé l'expansion de l'élevage sans pour autant grever trop lourdement le budget des consommateurs.

Le problème dépassait assurément le cadre strict des attributions du service. La politique des prix à l'achat et à la vente a toujours été une affaire de gouvernement et s'est inscrite dans un contexte économique beaucoup plus vaste. Le service du ravitaillement a été consulté mais n'a jamais eu vocation à régler seul le problème.

En fait, pendant très longtemps, le producteur fut sacrifié. On avait bien inventé un indice de l'élevage qui était censé rendre compte exactement des frais généraux de l'éleveur et permettre la déduction automatique du prix de la viande à l'achat, mais il n'en fut jamais tenu grand compte. Les colons éleveurs jusqu'à 1958 ont eu de quoi vivre mais tout juste et sans pouvoir faire dans leurs stations les investissements qu'elles demandaient. Il est vrai que nombre d'entre eux avaient des métiers ou des ressources annexes. Leurs revendications furent cependant entendues ces dernières années, et d'autant plus facilement que, la situation minière étant très favorable, le climat général était à l'euphorie.

La courbe ci-contre rend compte de l'accroissement des prix à la production depuis 1927. On constate les effets sensibles de la crise économique des années 1929-1936 dont le retentissement aux antipodes commença en 1930. La remontée des prix s'effectue ensuite très lentement jusqu'à 1950 et ce n'est guère qu'à partir de 1956 que les éleveurs ont vu leur niveau de vie s'améliorer franchement.

La comparaison des courbes de prix de la viande à la consommation et de l'indice moyen de cherté de vie (calculé depuis 1936 seulement) illustre bien les avantages consentis au consommateur. Ce n'est en fait que depuis 1962 que la viande est vendue à son prix. Comme prix de vente et prix d'achat ont toujours suivi des courbes parallèles, il va de soi que ce sont les éleveurs qui ont pendant des lustres fait les frais de cette politique. Il ne semble pas d'ailleurs que cette protection excessive du consommateur ait été raisonnablement fondée puisque l'expérience a finalement prouvé que les fortes augmentations de ces dernières années n'ont été suivies d'aucune baisse de la consommation. Bien au contraire, celle-ci a continué de monter plus vite que la population de Nouméa ne s'accroissait.



Actuellement les éleveurs se disent satisfaits et, effectivement investissent pour améliorer leurs stations (matériel de défrichage, puits et petits barrages, semences, géniteurs améliorés, etc...). D'autre part, les consommateurs ne semblent pas mécontents. La situation paraît donc satisfaisante, et l'on comprend que malgré ses imperfections, les éleveurs tiennent au système dirigiste actuel. S'il leur paraît quelquefois tracassier, voire trop rigide, il assure finalement l'écoulement de la production à un taux intéressant et il est à peu près certain qu'une commercialisation classique où joueraient librement l'offre et la demande ferait moins bien.

Le gouvernement territorial pour sa part apprécie maintenant que le budget du service du ravitaillement soit en équilibre et que ses prestations soient en fait acquittées volontiers par les consommateurs — et si ceux-ci trouvent parfois le prix de la viande excessif ils savent bien qu'en régime libéral les marges que s'octroient les intermédiaires n'auraient pour effet qu'un enchérissement sensible du produit.

Ce n'est pas cependant que tout soit parfait dans le système et qu'il n'y ait d'amélioration à apporter. La surproduction notamment reste menaçante et une sérieuse récession minière pourrait frapper durement le pouvoir d'achat du consommateur. Le problème de la qualité n'est pas davantage résolu, les veaux ne méritent pas ce nom, la production de porcs et de moutons est très insuffisante, l'inspection sanitaire en dehors de Nouméa laisse fort à désirer. A nombre de ces points cependant, il ne peut être apporté de solution que dans une refonte totale de l'élevage calédonien et nous ne pouvons dans cet article traiter le problème en son entier. Plus simplement, nous nous bornerons à exposer les modifications qui dans un proche avenir vont être apportées au service du ravitaillement et à la collecte des viandes.

## PERSPECTIVES

### Aménagement d'une chaîne de froid

Au 1<sup>er</sup> juillet 1963 entrera en service l'entrepôt frigorifique de Nouméa, ouvrage réalisé grâce aux crédits du Plan, d'une superficie de 1.200 m<sup>2</sup> et d'un cubage utile de 2.350 m<sup>3</sup> environ dont les 2/3 sont destinés au stockage des viandes réfri-

gérées et congelées. Cette même année verra la construction de deux petites chambres froides d'une capacité de 10 tonnes chacune, à Poya et Pouembout, centres d'élevage assez importants respectivement à 220 et 270 km de Nouméa, et la réfection de l'abattoir frigorifique de Ouaco au km 340.

Ces créations et aménagements ne manqueront pas de modifier sensiblement les conditions de la collecte et de la commercialisation des viandes. Au nord de Bourail (km 170) l'abattage continuera d'être fait dans les tueries particulières mais sitôt ressuyées les viandes seront transportées par camion léger dans la chambre la plus proche et réfrigérées. De là, elles seront acheminées sur l'entrepôt de Nouméa par camion frigorifique en chargements de 8 tonnes au moins, ces véhicules pouvant être utilisés presque à plein dès lors qu'il ne s'agit plus de viandes chaudes. Au sud de Bourail, les viandes seront transportées directement des stations à l'entrepôt, en camions ordinaires, le voyage n'excédant jamais 3 heures à 3 h 1/2 et s'effectuant sur route bitumée.

L'abattage proprement dit se fera soit, moyennant redevance, par les soins du service du ravitaillement qui aura sa ou ses propres équipes, soit par les bouchers eux-mêmes s'ils préfèrent conserver leurs tueurs. Quoi qu'il en soit, toutes les carcasses destinées à la consommation du cheflieu transiteront obligatoirement par l'entrepôt frigorifique de Nouméa. Certaines n'y resteront que 24 heures, le boucher les reprenant aussitôt, les autres y seront stockées, congelées ou non, jusqu'à leur achat par les détaillants préférant se fournir au fur et à mesure de leurs besoins.

Les avantages que l'on peut escompter de ces installations nouvelles et de cette réorganisation du service sont évidents. Citons entre autres :

1) L'amélioration de l'hygiène et de la présentation des viandes. La concentration des abattages en petites campagnes par centre permettra de détacher un agent responsable de la visite sur pied (avec refus des animaux insuffisants) et chargé de surveiller les équipes de travail du service. D'autre part, le transport se fera pratiquement à l'abri de la poussière.

2) La facilité de l'inspection sanitaire — c'en sera fini des locaux trop exigus et trop surchargés pour permettre une inspection correcte.

3) La possibilité d'instaurer un classement qualitatif.

4) La régularisation des abattages, elle-même génératrice d'économies substantielles. Le transport de nuit n'étant plus impératif et les abattages pouvant être effectués aux moments les plus favorables, le personnel coûtera moins cher en heures supplémentaires.

Les bouchers eux-mêmes y trouveront avantage, soit que leur personnel travaille désormais à des heures plus régulières, soit qu'ils ne conservent que des garçons d'étal.

5) Le meilleur emploi du matériel de transport, notamment frigorifique. Le coefficient d'utilisation des camions du service est actuellement trop bas. Le système envisagé permettra d'y remédier.

6) La régularité des approvisionnements : avec une capacité d'entreposage de près de 3 semaines de la consommation de Nouméa, l'entrepôt frigorifique affranchira le service de ravitaillement des aléas climatiques : cyclones, fortes pluies, rivières en crue, ponts coupés, etc...

7) La possibilité d'accroître la décentralisation des points de vente.

Il ne sera plus nécessaire pour assurer le fonctionnement d'une boucherie d'entretenir une équipe d'abattage, ce qui suppose actuellement une trésorerie déjà importante ou une clientèle assez nombreuse.

Cette condition et, d'autre part, la quasi-nécessité pour les bouchers de remplir un camion à chaque abattage ou de se grouper pour le remplir ont considérablement limité l'ouverture de nouveaux établissements. Sans doute, ces temps derniers, l'administration s'est-elle efforcée avec un certain succès de détruire les monopoles mais plus rien désormais ne devrait s'opposer à ce qu'un boucher se ravitaillant au frigorifique au fur et à mesure de ses besoins, puisse créer un fonds et le développer par son travail.

8) L'amélioration de la qualité du travail de boucherie, la sélection entre les bouchers devant se fonder plus sur leur valeur professionnelle que sur l'importance des capitaux dont ils disposent.

9) La possibilité de procéder à des exportations de carcasses congelées vers les autres établissements français du Pacifique notamment Tahiti. Compte tenu de la capacité des navires faisant la ligne, ces exportations ne pourront guère dépasser au mieux 300 tonnes par an. Ce

n'en sera pas moins un palliatif utile en période de surproduction.

Cette liste des bénéfiques à retirer de la chaîne de froid en cours d'installation n'est pas limitative et, en matière agricole surtout, d'autres avantages en sont attendus qu'il n'y a pas lieu d'envisager ici. Initialement, les promoteurs du projet étaient d'ailleurs plus ambitieux puisqu'ils prévoyaient la suppression de tous les camions légers et la réduction des moyens de transport du service du ravitaillement à 2 camions frigorifiques, 3 à la rigueur. Pour souhaitable qu'elle soit, cette solution ne paraît cependant pas réalisable. La plupart des stations en effet sont inaccessibles aux gros camions. Il faudrait donc reconstruire des tueries en bordure de route ou revenir au système des conduites de bétail jusqu'aux petits frigorifiques. La première solution serait insuffisante, l'expérience ayant prouvé que les camions ne pouvaient sans risque de pertes emporter leur pleine charge de viande chaude, la seconde est très aléatoire compte tenu de la rareté de la main-d'œuvre rurale et des habitudes acquises.

Rappelons en outre qu'il n'existe plus en Nouvelle-Calédonie ni terrains de vaine pâture, ni pistes à bétail que les troupeaux puissent emprunter. Il faudrait en créer en réquisitionnant des parcelles, en déplaçant des barrières, en déclassant des chemins, toutes opérations qui n'iraient pas sans de multiples contestations ni des dépenses hors de proportion avec le but recherché.

### Réorganisation administrative

La création d'une chaîne de froid posait *ipso facto* le problème de son mode de gestion et de son articulation avec le service du ravitaillement.

Concernant l'entrepôt proprement dit, six formules furent primitivement envisagées :

a) *Gestion administrative* : c'est-à-dire en fait par le service de l'Élevage. D'emblée, cette solution paraissait la plus normale aux Calédoniens, habitués qu'ils sont au dirigisme du service du ravitaillement. Les techniciens pour leur part étaient moins enthousiastes et firent valoir que la comptabilité administrative se prête fort mal à une gestion commerciale et que, sur le plan des principes, le rôle de l'administration est de contrôler non de gérer ; que si un système dirigiste

existait en matière de commercialisation des viandes, c'était le fruit d'une situation exceptionnelle, que ce système unique en son genre était en contradiction avec les principes et les règles qui régissent par ailleurs toute l'économie calédonienne et que plutôt que d'étendre ce dirigisme l'occasion était bonne d'amorcer une marche arrière, prélude à un retour à des méthodes plus libérales.

b) *Gestion privée.*

Cette solution fut aussitôt écartée, la coupure avec le système actuel paraissant beaucoup trop brutale. Le risque eut d'ailleurs été grand de ressusciter le monopole des gros bouchers et d'en faire les maîtres absolus du marché.

c) *Exploitation par une société d'économie mixte.*

La formule n'était pas sans valeur mais a paru lourde pour un entrepôt de dimensions moyennes et compte tenu du chiffre d'affaires relativement modeste que fera l'organisme.

d) *Gestion par la Chambre de commerce.*

L'entrepôt étant ouvert à toutes les branches de l'activité économique, cette formule *a priori* était assez séduisante. Mais l'Assemblée consultative s'est récusée.

e) *Gestion par la Chambre d'agriculture.*

Cette assemblée avait d'abord émis un avis de principe favorable. Mais sa composition actuelle qui exclut pratiquement les éleveurs au bénéfice des seuls agriculteurs, les difficultés rencontrées pour mettre sur pied les organismes coopératifs indispensables, le manque de personnel qualifié et le fait que cet organisme va subir prochainement une refonte complète dont il est difficile de préjuger les conséquences, ont empêché le gouvernement de donner suite à ce projet.

f) *Gestion par la municipalité de Nouméa.*

L'entrepôt étant par destination voué au ravitaillement du seul chef-lieu, sa gestion par la municipalité a paru un moment concevable ; mais cette éventualité n'a pas retenu l'intérêt du conseil.

Toutes ces solutions furent donc finalement écartées. Elles n'envisageaient d'ailleurs qu'une partie du problème, la gestion du frigorifique, et laissaient de côté l'aspect collecte et transport des viandes. Il semblait bien que les deux affaires dussent être nettement séparées et qu'il dût y

avoir entre l'entrepôt et le service du ravitaillement simple juxtaposition sans interpénétration, sans peut-être même relations commerciales. Le service du ravitaillement resterait simple organe de répartition et de transport, les bouchers étant libres d'utiliser l'entrepôt ou non.

Très vite d'ailleurs l'hostilité des gros bouchers à l'entrepôt se fit jour. Forts de leurs installations personnelles, en général très médiocres mais après tout suffisantes, ils s'efforcèrent de faire admettre à l'opinion et aux dirigeants que le frigorifique grèverait lourdement le prix de la viande, que le consommateur en pâtirait et qu'il valait donc mieux s'en tenir au *statu quo*.

A les suivre, on risquait donc d'avoir investi près de 50 millions de francs C. F. P. dans un outil qui ne travaillerait longtemps qu'au dixième de ses possibilités et n'apporterait aucune des améliorations pour lesquelles il avait été construit.

Ce procès intervenant avant même qu'aient été avancés les premiers éléments du prix de revient de la journée d'entreposage ne retint pas l'attention des responsables du Territoire. D'autre part, les éleveurs ne manquèrent pas une occasion de s'élever contre toute amputation des pouvoirs du service de ravitaillement qu'ils tiennent toujours pour le meilleur intermédiaire.

Sur ces données, le gouvernement mit à l'étude et fit adopter par l'Assemblée une septième formule, la création d'un Office de Commercialisation et d'Entreposage Frigorifique (O. C. E. F.).

### L'Office de Commercialisation et d'Entreposage Frigorifique

L'O. C. E. F. est un établissement public jouissant de la personnalité morale et de l'autonomie financière, contrôlé sur le plan technique par le ministre de l'économie rurale et sur le plan financier par le ministre des finances.

Il ne doit exercer son activité que pendant une période maximale de trois ans nécessaire au lancement de l'entrepôt frigorifique.

Pendant ce laps de temps il lui incombera :

— d'étudier les possibilités de stockage et de déterminer les coefficients d'utilisation et de renouvellement des stocks, facteurs essentiels de la rentabilité d'un entrepôt.

— de préciser et améliorer si besoin les conditions d'exploitation ;

— de former le personnel du service ;

- de fixer les tarifs des prestations ;
  - d'établir un compte d'exploitation équilibré.
- La gestion de l'Office est assurée :

1) par un Conseil d'administration de 17 membres dont une majorité de représentants de l'administration et une minorité de personnalités privées chargées de défendre les intérêts des producteurs et utilisateurs.

2) par un directeur nommé par le Haut-Commissaire, statutairement choisi parmi les vétérinaires-inspecteurs en service au territoire.

L'O.C.E.F. comporte deux sections distinctes :

a) Une section entrepôt frigorifique, ayant pour objet la gestion et l'exploitation de l'entrepôt frigorifique de Nouméa.

b) Une section commercialisation de la viande ayant pour objet la transformation et la commercialisation des viandes et toutes opérations s'y rattachant.

Le texte organique précise en outre que « dans le cadre de l'action poursuivie par l'Office, d'autres sections spécialisées pourront être ouvertes par délibération ultérieure » (Les auteurs ont manifestement pensé à la commercialisation des produits agricoles). Des commissions restreintes recevront délégation du conseil pour gérer les sections. Celles-ci auront obligatoirement des comptes distincts, ce qui permettra de définir avec précision la rentabilité de l'entrepôt, condition nécessaire pour que, la période de lancement achevée, le secteur privé puisse être tenté de s'y intéresser.

Le territoire reste propriétaire du frigorifique, mais il accorde à l'Office une subvention pour couvrir les frais de premier établissement, plus une avance en espèces, remboursable en trois ans, qui lui servira de trésorerie de départ. Enfin, il lui cède gratuitement tous les matériel, mobilier et outillage du service de l'élevage servant actuellement au service du ravitaillement. Le personnel, à l'exception du directeur, sera pris en compte par l'Office.

Par ailleurs, des textes prévoient que toutes les viandes destinées au chef-lieu et à ses environs transiteront obligatoirement par l'entrepôt, d'autres réorganisent l'inspection des viandes et donnent à l'administration le pouvoir de fermer les boucheries pour une période de 15 jours à 2 mois en cas de contraventions à certaines dispositions.

En bref, on constate que la mainmise de l'administration sur la commercialisation des viandes et le ravitaillement de la ville de Nouméa va se trouver renforcée plutôt qu'allégée. La direction effective de l'Office incombera en effet au service de l'Elevage et administrativement, service du ravitaillement, frigorifiques de brousse et entrepôt de Nouméa seront confondus. C'est en fait une reconnaissance officielle de la valeur des services rendus à l'économie du pays pendant les 20 dernières années par le service de l'Elevage. Ajoutons qu'il nous paraît assez peu probable que dans 3 ans, comme d'aucuns l'espèrent, le secteur privé ou une des assemblées consulaires se proposent de prendre la relève de l'administration. En effet, la commercialisation des produits agricoles devrait à cette époque poser des problèmes aigus et il n'est pas exclu qu'à la suite des grandes actions entreprises pour améliorer l'élevage (hydraulique pastorale, unité de défrichage, recherches agrostologiques et rénovation des pâturages, création de Herdbooks et encouragements aux croisements de première génération, etc...) il se produise une crise de surproduction de la viande non plus occasionnelle mais structurelle cette fois, très malaisée à surmonter et qui fera fortement hésiter les bonnes volontés naissantes.

C'est d'ailleurs en fonction de ces difficultés prévisibles que le territoire a confié à des sociétés métropolitaines spécialisées une étude d'ensemble du marché agricole.

Il est notamment question d'une conserverie dont l'objet principal serait la récupération des excédents de viande et des « basses » mais qui, accessoirement, pourrait traiter les surplus saisonniers de légumes et de fruits, voire les produits de la pêche.

Ainsi pourrait-on diminuer, peut-être, les importations relativement considérables de conserves diverses auxquelles la Nouvelle-Calédonie procède actuellement. Le secteur privé paraît intéressé par ce projet et l'étudie sérieusement. Si toutefois sa rentabilité n'était pas immédiatement assurée, il se pourrait que l'O. C. E. F. fût mis ici encore à contribution tant l'écoulement et la commercialisation de la production locale ont tendance à devenir le fondement même d'un service public.

*Service de l'Elevage  
de la Nouvelle Calédonie.*