

# CHRONIQUE

## NÉCROLOGIE

Etienne **TOUZE** (1871-1951) et l'origine de la **Société des Phosphates de Makatéa**. — Notre regretté collègue était né à Limoges le 21 septembre 1871. Après des études à l'École des Arts et Métiers d'Angers, il travaille successivement dans les services techniques d'une Compagnie de chemin de fer français puis, en collaboration avec M. Stinville, dans une compagnie de produits chimiques, pour le compte de laquelle il voyage à l'étranger. Désireux de tenter sa chance dans un pays neuf, il passa dans les cadres du Service des Travaux publics des Colonies. Après un stage à Saint-Pierre-et-Miquelon (1904-1905), il fut nommé à Tahiti où il arriva en fin de 1905. C'est là qu'en 1907 il épousa une des filles de M<sup>e</sup> Goupil, un des plus distingués notaires de l'île, dont une autre fille, Vahité Goupil, est entrée dans la notoriété grâce à un portrait de Gauguin, actuellement conservé au Musée de l'Ermitage.

Ayant entendu parler de la *Pacific Phosphate Company* qui exploitait les gisements de Nauru, il eut l'esprit attiré par cette question et s'informa des possibilités de découvrir des gisements de phosphates dans l'Océanie Française. Il fut frappé par la similitude de configuration existant entre Makatéa et les îles Océan et Nauru.

Ancien atoll, surélevé à la suite de mouvements plutoniques, Makatéa était aussi un plateau élevé de 70 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il dépêcha son beau-frère, Albert Goupil, qui, sur une goélette de la Société des Missions affrétée pour la circonstance, fit route vers Makatéa. Le capitaine du bateau était un indigène qui naviguait à la tahitienne, il manqua l'île, et dut revenir à Tahiti sans avoir accompli sa mission. Un second voyage fut plus heureux. Albert Goupil rapporta les échantillons où Touze eut la joie de reconnaître du phosphate.

Après le second voyage d'Albert Goupil, il s'agissait de pouvoir assurer légalement et indiscutablement la possession de ce phosphate. En France, ainsi que dans les colonies françaises les plus importantes, une législation minière permettait aux prospecteurs de s'assurer la concession des gisements miniers qu'ils découvraient. Aucune législation de cet ordre n'ayant été promulguée dans les Établissements français de l'Océanie, les chercheurs étaient, en conséquence, impuissants à ce point de vue. On trouva le moyen de sortir de cette impasse. Le gisement de phosphate était superficiel; dans ces conditions, la législation des carrières était applicable. Le phosphate, en la circonstance, pouvait être considéré juridiquement comme « meuble » et pouvait être acheté légalement aux indigènes. La réunion, réellement exceptionnelle, du technicien qu'était Touze à l'homme de loi éminent qu'était M<sup>r</sup> Auguste Goupil permit d'établir un type de contrat à passer avec les propriétaires qui pouvait permettre, dans l'avenir, l'exploitation des gisements.

Un certain nombre de contrats furent établis et Albert Goupil repartit pour

Makatéa, afin de commencer les tractations avec les propriétaires y résidant. Peu de jours après arriva à Papeete, un yacht à vapeur, le *Thyrian*, portant une mission anglaise représentant la Société française des lies du Pacifiques qui venait explorer les archipels et rechercher les îles phosphatées. Cette mission était composée de : MM. Arundel, Coxon Ellis et son fils Morgan Ellis. Elle était une émanation de la " Pacific Phosphate Company Limited ", déjà exploitante des îles Océan et Nauru, et dont M. Arundel était le Vice-Président.

Un contrat ayant été rapidement établi avec ces Messieurs, il fut immédiatement arrêté avec eux qu'un voyage à Makaéta serait exécuté et qu'on y retrouverait Albert Goupil.

Touze fut détaché officiellement par le Gouverneur auprès de la mission et Mr Auguste Goupil accepta de prendre place à bord. Le lendemain ils avaient la confirmation de la découverte : *l'île était phosphatée.*

Touze put sans trop de difficultés convaincre le chef de l'expédition du *Thyrian* qu'il n'avait pas eu vent de ses projets par des indiscretions, que sa priorité était indiscutable, et que seul un concours fortuit de circonstances les avait fait se rencontrer avec les mêmes intentions à Makatéa.

Les projets de contrats juridiquement rédigés par Mr Goupil furent acceptés par MM. Arundel et Ellis père et fils; et le *Thyrian* poursuivit une expédition qui devait, du reste, se montrer infructueuse.

La méthode alors employée consista à acheter le phosphate appartenant à tous les propriétaires. La redevance à leur allouer serait payable à l'expédition d'après le poids porté au connaissement.

Pour traiter avec les propriétaires, il fallait les connaître et savoir où le» trouver. Or, ils étaient répartis dans les 80 îles qui composaient la colonie. D'autre part, l'indivision régnait en maîtresse, une parcelle grande comme une chambre avait parfois jusqu'à trente propriétaires indivis ayant des droits différents.

En fait, au prix d'un effort considérable et persistant, il fut passé près de 1.200 contrats couvrant à peu près l'ensemble du gisement. Les contrats étaient passés en langue tahitienne et chacun était traduit par un interprète assermenté. Ils furent par la suite déposés chez le notaire de Papeete.

Des événements de l'importance de ceux qui venaient de se passer ne pouvaient pas ne pas attirer l'attention dans la petite agglomération que constituait Papeete. L'ex-Reine de Tahiti, M<sup>me</sup> Marau Salmon, essaya de concurrencer la Société : certains propriétaires vendirent ainsi leur phosphate d'abord à Albert Goupil, puis à M<sup>\*\*</sup> Salmon. Il y eut alors, à cette époque, un véritable rush sur les bureaux de l'Enregistrement assaillis chaque matin dès l'heure d'ouverture.

La découverte de Makatéa s'étant rapidement répandue dans le monde, des prétentions françaises, anglaises et allemandes se firent jour. Une expédition organisée par la « Dresdner Bank » vint à Makatéa trois mois après la découverte du phosphate avec le vapeur *Natuna*. Arrivée trop tard, elle s'employa à créer des difficultés. Le procédé était toujours le même : on promettait aux naïfs propriétaires des choses irréalisables ou on leur achetait une deuxième fois à des prix plus élevés ce qu'ils avaient déjà vendu à Albert Goupil.

Par ailleurs, en France, la politique s'était emparée de l'affaire et le parti socialiste déclarait que jamais Makatéa ne ferait l'objet d'une concession.

Petit à petit, les esprits se calmèrent, certaines oppositions cessèrent, d'autres furent achetées, les contrats passés une seconde fois furent soumis aux tribunaux

qui validèrent ceux signés d'Albert Goupil; il fut ainsi plaidé environ cent procès. En fin de compte, la *Compagnie française des Phosphates de l'Océanie*, fondée en 1908, reçut le transfert de tous les contrats passés par Albert Goupil en association avec Touze et se prépara à exploiter les gisements. Elle avait pour Président M. Meunier, également Président de la *Société commerciale d'Affrètements et de Commissions*, pour Vice-Président M. Georges Hersent, le grand constructeur de ports, pour Administrateur-Délégué M. Léon Bertrand, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Touze, après avoir donné sa démission de fonctionnaire, fut nommé Directeur en Océanie, Albert Goupil avait un poste important. M<sup>r</sup> Auguste Goupil était le Conseil juridique de la Compagnie.

Le domaine de cette dernière était constitué dans son ensemble, mais pour arriver à l'exportation bien des difficultés restaient à surmonter.

Il n'existait pas de réservoir de main-d'œuvre dans la colonie. Il n'y existait pas davantage de main-d'œuvre spécialisée : maçons, ajusteurs, mécaniciens, électriciens, etc., absolument indispensable à la création et à la marche d'une affaire industrielle importante. Il n'y avait pas d'eau potable. Les points d'appui les plus proches étaient distants de dix à quinze jours de navigation, c'étaient : San-Francisco, la Nouvelle-Zélande et l'Australie. La France n'était reliée avec sa colonie océanienne, ni par une ligne de bateaux, ni par câble.

Par ailleurs, l'état d'esprit de la colonie n'était pas fait pour faciliter la marche de la jeune compagnie : on jalousait la nouvelle affaire et on cherchait à lui créer des difficultés.

Enfin tout était à créer à Makatéa, non seulement en ce qui concernait le côté industriel, mais aussi pour permettre de vivre à une agglomération pouvant atteindre, avec les familles, 1.500 âmes.



Makatéa, ancien atoll formé sur un pointement volcanique, avait été soulevé par des mouvements sismiques à plusieurs reprises et son plateau se trouvait à une altitude moyenne de 70 mètres. Ces falaises, presque verticales théoriquement, montraient trois lignes d'érosion provenant des attaques de la mer au cours des siècles.

Il n'existait pas de port et une coupe en travers montrait de chaque côté que le sous-sol marin avait une pente de 45 degrés, soit le talus d'éboulement de la lave. Aucun navire ne pouvait donc mouiller ses ancres.

La première question à résoudre était donc de trouver la possibilité d'amarrer les navires puisque tout devait être apporté pour établir l'exploitation et qu'un tonnage très important devait être exporté.

Aussi audacieux que cela puisse paraître, il fut étudié la création d'un système d'amarrage devant être mouillé par 450 mètres de fond. Une ancre de 6 tonnes, articulée, devait assurer la fixation sur le sol de la mer; des chaînes et câbles goudronnés formaient le corps vertical du système terminé par une bouée énorme, grande comme une chambre, pesant 75 tonnes, qui soutenait l'ensemble. À 10 mètres environ au-dessous du niveau de la mer se trouvait un gros organeau pourvu d'une certaine longueur de câble qui permettait aux navires de s'amarrer. À cet organeau venait s'attacher deux câbles qui, soutenus par des bouées de dimensions moyennes, venaient se fixer sur le récif au moyen d'ancres à une patte.

Ils formaient ainsi entre eux un triangle isocèle déformable suivant les mouvements de la mer.

Cet ensemble s'avéra parfaitement adapté à la situation et répondant aux besoins.

L'île étant sous le vent d'est, il fut décidé d'établir les installations portuaires à l'ouest, dans une petite anse résultant de la forme de l'île et l'endroit dénommé Temao. On y trouvait généralement un abri relatif contre les vents autres que ceux de l'ouest.

On se rendra aisément compte que ce n'était pas une petite affaire que de mouiller ces systèmes d'amarrage représentant un poids considérable et des navires spécialement aménagés étaient nécessaires pour effectuer ces travaux. Le premier navire venu pour mouiller le premier système d'amarrage, l'Océan *Queen*, fit naufrage dans les conditions suivantes :

Venant d'Australie par Papeete, il avait voulu passer devant Moumu, à l'est de l'île, et en faire le tour par le nord pour venir effectuer ses travaux à Temao. Le bateau était à environ 1 mille au large de l'île lorsque, brusquement, la machine s'arrêta par suite du grippage d'un collier d'excentrique. Se trouvant sous l'influence du vent qui portait sur l'île, le navire fut graduellement et inexorablement entraîné jusqu'au récif où il heurta violemment, faisant à sa coque de graves avaries.

Tous les passagers débarquèrent, et le soir, vers 6 heures, le bateau se dressa brusquement, la proue en l'air, et glissa lentement sur le fond de la mer.

Quelques mois après, un second système d'amarrage était mouillé avec succès à Temao.

Les navires pouvaient donc s'amarrer et décharger leur cargaison de matériaux, mais il fallait trouver un moyen de monter ces derniers sur le lieu d'emploi, c'est-à-dire sur le plateau de l'île.

Il fut établi, dans ce but, un plan incliné d'environ 150 mètres de longueur, partie sur remblai, partie en déblais, deux voies permettaient à un chariot de monter pendant que l'autre descendait. Un treuil à moteur actionnait l'ensemble.

Un centre d'habitation fut alors construit au plus vite, comportant des maisons pour Européens de diverses catégories, des casernes pour travailleurs célibataires, des habitations pour ménages, une boulangerie, une boucherie, un magasin commercial, une Direction, des bureaux, une station de force et d'électricité qui devait atteindre 800 chevaux, un magasin industriel, un laboratoire, une infirmerie, un hôpital

Pour obvier au manque d'eau douce, on recueillit les eaux de pluie dans des citernes permettant d'en accumuler environ 5.000 mètres cubes.

Un chemin de fer à voie de 60 centimètres avec rail de 20 kilogrammes relia les champs d'exploitation aux usines de séchage.

Des travailleurs furent engagés dans les archipels ainsi qu'au Japon. Ils devaient, par la suite, être remplacés par des Chinois, puis par des Annamites, puis par des indigènes des îles Cook.

Le phosphate devant être livré avec une garantie de 5 p. 100 maximum d'humidité, des usines de séchage furent établies dans les falaises de Temao. Elles comportaient des concasseurs mécaniques, ainsi que des tubes sécheurs analogues aux sécheurs des usines de ciment.

Pour faciliter le déchargement de matériaux et de marchandises, un bassin pouvant recevoir des allèges de 8 tonnes fut creusé dans le récif à Temao.

Le chargement du minerai était un problème peu facile à résoudre car les taux du fret variaient sensiblement avec le tonnage chargé journallement. Une grande jetée métallique fut construite dont l'avant-bec, franchissant le rouleau des vagues qui déferlaient sur le récif, avait un porte-à-faux de 57 mètres. Le minerai, conduit jusqu'à l'extrémité par des transporteurs à courroie, tombait par gravité dans des allèges maintenues au-dessous et pourvue\* de 8 grands paniers renforcés portant chacun une tonne. De petits remorqueurs munis de moteurs Diesel faisaient la navette entre le navire et la jetée et remorquaient les allèges le long du bord du navire qui les enlevait avec ses treuils et les déchargeait dans les cales.

Le chargement s'opérait jour et nuit, et le système avait été perfectionné à ce point qu'on chargeait couramment un cargo de 10.000 tonnes en deux jours et demi. Le transbordeur-déverseur était un des meilleurs, sinon le meilleur, du Pacifique.

En 1917, la colonie fut pourvue d'un régime minier classant le phosphate parmi les produits concessibles. Les dispositions transitoires du décret stipulaient que les sociétés déjà exploitantes seraient considérées comme munies d'un permis de recherches et pourraient recevoir la concession des gisements qu'elles exploitaient. C'était le cas de la C. F. P. O. et, en 1918, Touze obtint pour elle la concession des gisements phosphatés.

Toute la carrière d'Etienne Touze gravita autour de Makatéa. Il fut, de 1907 à 1920, Directeur en Océanie. À cette époque, rentrant en France, il fut nommé Administrateur (1920-1937), puis Directeur-Délégué (1937-1950). À Tahiti, il fut longtemps Président de la Chambre de Commerce, en même temps que Consul du Chili.

Il était membre de notre Société depuis son origine et, l'avant-veille de sa mort subite, le 11 décembre 1951. il était encore parmi nous, assistant à la projection du beau film rapporté de Tahiti par M. Pierre Landry.

Il laisse le souvenir d'une individualité hautement représentative du tempérament français, et passionnément attachée à la grande œuvre dont il avait été le maître artisan.

Patrick O'REILLY.

**Louis-Emmanuel PELLERAY (1878-1952).** — Ce grand ami de l'Océanie était un des membres les plus fidèles de notre Société. Il prenait part à nos réunions avec une louable constance et une exactitude de gentilhomme, y apportant à la fois la plus solide information sur tous les problèmes politiques, économiques ou sociaux et un esprit de discussion qui, sans exclure la fermeté, demeurait toujours dans une expression verbale de la plus rare courtoisie. Il n'avait jamais pourtant franchi le canal de Suez ou celui de Panama, et ne s'intéressait à l'Océanie que par choix purement désintéressé.

Né le 10 mai 1878. à Nogent-le-Rotrou. d'une famille originaire du Perche. H était arrivé à Paris vers l'âge de deux ans. avec son père, attaché à la Questure de la Chambre des députés. Après de solides et brillantes études — il sera lauréat au Concours général — il passait, comme major, un concours pour le Secrétariat général de la Présidence de la Chambre des députés où il fera toute sa carrière, terminant à la Commission du Budget et à la Direction du Service des Commissions. Carrière coupée par la première guerre mondiale au cours de laquelle il recevra, à titre militaire. Légion d'honneur et croix de guerre.