

tage et de vaccination obligatoire, à l'élimination à peu près complète des épizooties.

A l'heure actuelle subsiste seul un centre de fièvre aphteuse, en voie de réduction, dans les Contrôles civils de Zaghouan et de Souk-el-Arba. Les mesures sanitaires qui seraient prises en Europe dans un cas semblable, et en particulier l'isolement des animaux contaminés, sont évidemment impossible. La lutte pour la réduction de ce centre de contagion doit se poursuivre au courant de l'année 1947 avec des essais de vaccination anti-aphteuse.

4° AMELIORATION DE LA RACE

En ce qui concerne les moutons, la race traditionnelle de la Tunisie est celle que l'on appelle « barbarine à grosse queue ». Leur queue constitue une réserve de graisse. Il y a quelque 20 ans ces moutons avaient été mal accueillis par les importateurs français qui considéraient cet appendice comme un ornement économiquement inutilisable. Le Service de l'Elevage avait alors cherché à remplacer la race locale par des espèces européennes à queue fine. Il semble que ç'ait été une erreur. Heureusement, ces conseils ont été peu écoutés. Il y a une dizaine d'années, des importateurs français, au cours d'une mission en Tunisie, se sont rendu compte de la supériorité du mouton tunisien à la chair abondante sur les espèces européennes transplantées dont les membres étaient nerveux et grêles. Avant guerre, les carcasses de moutons tunisiens,

privées de leurs queues, faisaient prime sur le marché métropolitain.

Aujourd'hui, la race « barbarine » est la seule qui se soit maintenue, sauf dans quelques exploitations peu nombreuses, en particulier chez certains colons européens qui n'ont pas à leur disposition des bergers expérimentés. En effet, l'aide d'un berger spécialement au courant des mœurs de l'espèce barbarine est indispensable pour aider à la saillie.

Parmi les bœufs domine la race « brune de l'Atlas » qui est la mieux adaptée au climat. Elle demande peu de soins est extrêmement rustique mais est de peu de poids.

Des croisements avec le Zébu des Indes ont été faits, puis avec des races gasconnes et des zébus tarentais. Ils aboutissent à des bêtes beaucoup plus intéressantes pour la viande de boucherie mais qui réclament des soins qu'elles ne peuvent trouver que dans des fermes européennes.

Pour le développement des espèces laitières, on envisage des croisements avec la race dit des zébus scindh qui offre une grande résistance à la poroplasmose.

Le Service de l'Elevage cherche à acquérir aux Indes une quinzaine de taureaux et quelques vaches de cette espèce pour tenter une expérience suffisamment vaste.

(Indications fournies par la Direction de l'Economie Générale — Service de l'Elevage).

V. — LES TRACTEURS EN TUNISIE

1° EVOLUTION DE LA MOTOCULTURE TUNISIENNE

La motoculture fit une première apparition en Tunisie vers 1912; les machines de l'époque, peu maniables, volumineuses et d'un entretien compliqué, n'eurent qu'un succès limité et furent rapidement abandonnées. Ce n'est qu'en 1919 que la motoculture prit son véritable départ en Tunisie. Elle prit par la suite une extension considérable, beaucoup plus importante que dans les autres pays de l'Afrique du Nord.

Au début, des tracteurs de toutes formes et de toutes forces furent importés en Tunisie. Bien peu étaient aptes à effectuer d'une manière satisfaisante les travaux particulièrement pénibles exigés par nos terres.

Le choix des colons s'orienta primitivement vers les tracteurs à roues, de petite et moyenne puissance; le tracteur était alors considéré comme un appareil capricieux, devant servir uniquement aux moments de presse et en cas d'épidémie du bétail. Les progrès techniques aidant, le tracteur s'imposa de plus en

plus et finit par remplacer presque totalement les attelages dans un grand nombre d'exploitations agricoles françaises et chez ceux des agriculteurs indigènes qui utilisent les méthodes de culture françaises.

Le tracteur a permis la mise en valeur de vastes régions non encore défrichées. (Djebel Mansour, plaine de Sidi Meskine, région de Messourah et une partie de la région d'Ousseltia). Avec l'amélioration des méthodes culturales, la puissance demandée au tracteur augmenta chaque année. Alors que dans les débuts la puissance à la barre variait entre 12 et 20 CV., elle atteint souvent aujourd'hui 35 à 50 CV et quelquefois plus pour certains travaux.

Les modèles à chenilles, qui donnent plus d'adhérence au sol, remplacèrent presque complètement, vers 1931, les tracteurs à roues qui ne convenaient pas à la terre trop ameublée.

Pendant près de quinze ans tous les tracteurs à roues et à chenilles ont fonctionné soit à l'essence soit au pétrole. A l'apparition des premiers Diesel en 1932 la Tunisie tra-

versait une période de crise grave (mévente des blés, cours trop bas, etc...) et la diffusion de ce nouvel engin ne se fit que très lentement.

Dès 1937, la situation des agriculteurs s'étant considérablement améliorée, les ventes de tracteurs reprirent avec une certaine intensité et dès lors les colons portèrent leur choix presque exclusivement sur les tracteurs Diesel à chenilles.

Le tracteur Diesel est arrivé à un degré de perfectionnement tel que même confié à des conducteurs indigènes n'ayant aucune notion mécanique, il travaille sans arrêt (souvent 20 heures sur 24) dans des conditions de sécurité absolue.

Une nouvelle tendance se manifeste actuellement pour l'utilisation du tracteur agricole à pneus qui est susceptible de rendre de gros services dans les fermes. Outre les travaux agricoles proprement dits (labours superficiels et recroisements, semailles, moissons, battages) il peut effectuer les transports à une allure intéressante sans détériorer les pistes et les routes. Son prix le rend plus abordable que les tracteurs à chenilles de la même puissance.

2° LE PARC « TRACTEURS » TUNISIEN EN 1946

D'après le tableau reproduit en annexe, il apparaît que le nombre de tracteurs qui existait en Tunisie en 1941, correspondait à peu de chose près au nombre de tracteurs utilisés avant la guerre et que leurs puissances à la barre atteignait un total de 68.000 CV. Dans ce lot de tracteurs figurent des tracteurs à roues, à essence, dont l'importation en Tunisie remonte aux années 1925 à 1930. A l'heure actuelle on peut considérer que 80 % de ces tracteurs, soit 16.000 CV. devraient être mis à la ferraille. Il en est de même d'une partie des tracteurs à chenilles, à essence, dont l'importation bien que plus récente se place entre les années 1927 et 1935. Pour cette catégorie de tracteurs le déchet peut être évalué à environ 30 %, soit 5.000 chevaux.

Si l'on ajoute à ces chiffres les dégâts occasionnés par les hostilités en Tunisie, on peut estimer à 25.000 chevaux environ, soit 35 %, la diminution de l'effectif « tracteurs » existant en Tunisie en 1941.

Etant donné le gros effort demandé actuellement aux tracteurs qui sont encore en service et les difficultés d'entretien dues à l'irrégularité des arrivages de pièces de rechange, il convient de prévoir que d'ici la fin 1950 près de 80 % des tracteurs (55.000 chevaux) existant en 1941 seront complètement hors d'usage.

A titre de comparaison, notons que le parc « tracteurs » de l'Algérie était officiellement estimé en 1941 à un total de 5.500 à 6.000 machines. On voit qu'à cette date la Tunisie, pour un total de surfaces cultivées qui est environ le tiers de celui des terres cultivées algériennes, possédait un nombre de tracteurs égal à 45 % environ du nombre des tracteurs algériens.

3° PERSPECTIVES D'ACCROISSEMENT DU PARC « TRACTEURS »

Une large augmentation du parc « tracteurs » sera largement justifiée non seulement par l'extension de la motoculture aux cultures indigènes, mais aussi par l'évolution des méthodes culturales dans les régions du Sud de la Tunisie où les agriculteurs viennent de plus en plus à la motoculture.

Si les prévisions d'importations qui ont été établies sont respectées, le parc « tracteurs » atteindra à fin 1950 une puissance de 145.000 chevaux (200.000 moins 55.000), soit plus du double de la puissance des chevaux dont nous disposions avant-guerre.

Or les chiffres ci-dessous montrent la faible mesure dans laquelle les commandes passées aux Etats-Unis ont été exécutées jusqu'à ce jour.

	Roues	Chenilles	Total
Commandes 2 ^e semestre 1945 et 1 ^{er} semestre 1946	315	441	756
Ont été reçus sur ces commandes	51	201	252
Restent à recevoir s/ commandes 1945-1946	204	240	504
Commandes 2 ^e semestre 1946	161	275	436
Commandes restant à recevoir pour l'exécution des programmes 1945 et 1946	425	515	940

L'ensemble de ces chiffres a été arrêté à la date du 30 octobre 1946).

Les raisons du retard apporté à l'exécution du programme sont à trouver dans les conditions économiques actuelles aux Etats-Unis : retards à la construction et grèves dans les transports maritimes.

On voit que sur ce point, comme sur bien d'autres, l'économie tunisienne se trouve en face de problèmes dont elle ne détient pas à elle seule la solution.

(D'après une étude du Président de la Chambre Syndicale de la Machine agricole de Tunisie).

(Voir tableaux page 132)

VI. — FIXATION DU PRIX DE L'HUILE

La question du régime de l'huile a fait l'objet de nombreux débats. En fin de compte le caractère déficitaire de la récolte a conduit à repousser cette année encore le retour à la liberté. La question de la fixation du prix des huiles a été soumise au Comité Central des prix le 18 octobre 1946. La nécessité d'un relèvement par rapport aux propositions de l'Administration a été reconnue. La suggestion d'après laquelle il serait indiqué de faire supporter par la Caisse de Compensation une partie du relèvement des prix à la production, n'a pas été retenue, et un arrêté en date du 30 octobre a fixé comme suit le prix des huiles de la campagne 1946-1947 :

Prix d'achat à la production		
Huile extra	..... Frs	12.000 le quintal
» 1 ^{re} qualité	.....	11.500 »
» seconde qualité	....	11.000 »
» fdikh	.....	10.000 »
« lampante	.....	10.000 »

Prix de revente par les commerçants (détail)		
Huile extra	..... Frs	128 le litre
» 1 ^{re} qualité	.....	123 »
» seconde qualité	.....	117 »
» fdikh	.....	112 »
» lampante	.....	107 »

L'arrêté établit en outre les modalités des déclarations de stocks d'huiles antérieurs à la campagne 1946-1947.

La réglementation applicable à la campagne 1946-1947 comporte la mise à la disposition du ravitaillement tunisien de l'intégrité de la production.

VII. — FIXATION DU PRIX DU VIN

Les déclarations ne devant être achevées qu'au 31 octobre, il est encore trop tôt pour évaluer exactement l'ensemble de la récolte de vin. Elle est estimée grossièrement à 450.000 hectolitres contre 620.000 l'an dernier.

1^o PRIX A LA PRODUCTION

La fixation du prix du vin a fait l'objet d'un arrêté en date du 29 octobre.

En établissant les prix maximum le Gouvernement a cherché, tout en satisfaisant les producteurs, à éviter qu'une récolte déficitaire n'ait pour conséquence le développement de manœuvres spéculatives. Aussi a-t-il prévu la constitution d'un fonds de péréquation dont l'effet éventuel sera d'amener les vins algériens sur le marché tunisien à un prix égal à celui qui a été fixé pour les vins tunisiens.

Le prix d'achat à la production des vins tunisiens rouges et rosés a été fixé à 115 francs

le degré/hectolitre, mais ces vins seront commercialisés sur la base de 120 francs le degré/hectolitre; les 5 francs de différence iront au fonds de péréquation et serviront à régler les frais de transport des 100.00 hectolitres de vin algérien dont on envisage l'importation. Le prix des vins blancs sera le prix des vins rouges et rosés majoré de 50 francs par hectolitre.

2^o PRIX A LA CONSOMMATION

Les prix à la consommation ont été établis pour un vin-type, rouge ou rosé, titrant 12 degrés. Son prix d'achat, de 1440 francs à l'hectolitre, supporte une taxe de 20 francs. Son prix de vente au détail a été fixé à 16 frs 50 le litre, laissant aux détaillants une marge bénéficiaire de 1 fr. 90.

Un nouvel arrêté a fixé en détail les prix des vins de différentes sortes, en arrondissant au demi-franc près les prix fixés sur les bases définies ci-dessus.

LE PARC « TRACTEURS »
Etat actuel et programme
(La puissance indiquée s'entend à la barre. Les tracteurs

	TRACTEURS A ROUES					
	Essence ou Pétrole		Diesel		Total Tracteurs à roues	
	Nombre	Puissance	Nombre	Puissance	Nombre	Puissance
		cv.		cv.		cv.
Tracteurs existant en Tunisie en						
1941	1.156	21.004	8	296	1.164	21.300
Tracteurs reçus entre le 1 ^{er} juillet						
1943 et le 31 octobre 1946	396	6.514	42	1.316	438	7.830
Total tracteurs existant en Tunisie						
au 31 octobre 1946	1.552	27.518	50	1.612	1.602	29.130
Commandes restant à recevoir au						
31 octobre 1946 sur les program-						
mes 1945 et 1946	425	8.522	90	2.760	515	11.282
Prévisions commandes pour les an-						
nées 1947, 1948, 1949, 1950	1.120	19.040	325	10.300	1.445	29.340
Total général prévu.....	3.097	55.080	465	14.672	3.562	69.752