

Auteur ou collectivité : Exposition coloniale. 1931. Paris

Auteur : Union coloniale française

Titre : Quinzaine nationale de la politique économique et financière. Congrès de l'outillage économique colonial et des communications (20-25 juillet 1931)

Auteur : Union coloniale française

Titre du volume : Comptes-rendus et vœux

Adresse : Paris : [Imprimerie de la Securitas] ; [1931]

Collation : 1 vol. (156 p.) ; 25 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Xy 106 (1) (2)

Sujet(s) : Transports et communications -- France -- Colonies -- 1900-1945 -- Actes de congrès

Langue : Français

Date de mise en ligne : 23/07/2015

Date de génération du PDF : 26/9/2017

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?8XY106.1.2>

8° Xy 106

EXPOSITION COLONIALE INTERNATIONALE DE PARIS 1931

QUINZAINE NATIONALE
DE LA
POLITIQUE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

CONGRÈS
DE
L'OUTILLAGE ÉCONOMIQUE COLONIAL
ET DES COMMUNICATIONS

(20-25 Juillet 1931)

ORGANISÉ PAR

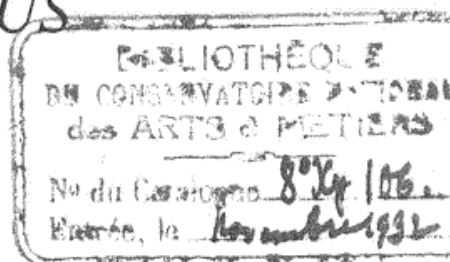


UNION COLONIALE FRANÇAISE

COMPTES-RENDUS

ET

VŒUX



PARIS

41, Rue de la Bienfaisance, 41

PREMIÈRE PARTIE

COMPTES-RENDUS DES SÉANCES

SÉANCE INAUGURALE DU CONGRÈS

La séance inaugurale du Congrès de l'Outillage Economique Colonial et des Communications, s'est tenue sous la présidence de M. Paul REYNAUD, Ministre des Colonies, le lundi 20 juillet, à 15 heures, dans la salle des Congrès de la Cité des Informations à l'Exposition Coloniale Internationale de Vincennes.

Le Ministre des Colonies a ouvert la séance et a donné la parole à M. Charles REBUFFEL, Président de la Société des Grands Travaux de Marseille, Président du Congrès, qui s'est exprimé en ces termes :

MONSIEUR LE MINISTRE,

MESSIEURS,

Je suis certain d'être l'interprète du Comité d'Organisation du Congrès et de tous les adhérents en remerciant Monsieur le Ministre des Colonies de l'honneur qu'il veut bien nous faire en présidant cette séance d'ouverture ; sa présence est pour nous le témoignage de l'intérêt qu'attachent à vos travaux ceux qui ont en mains les destinées de notre empire colonial, et je suis certain que vous trouverez le plus précieux des encouragements dans l'hommage qui est ainsi rendu à votre foi coloniale.

Devant les coloniaux que vous êtes, il n'est pas besoin d'évoquer la grandeur et les possibilités, que vous connaissez tous, du domaine colonial de la France.

Mais ce que tous vous savez aussi, c'est l'insuffisance de l'organisation de ce domaine et, comme conséquence, la gravité des crises qui y sévissent, et même en période de prospérité et, en bien des points, la médiocrité du rendement.

Et cependant ne laissons pas dire, comme trop souvent nous l'entendons :

« Dans nos colonies, on n'a rien fait. »

Ce serait méconnaître profondément le génie et la ténacité de la race française.

Il serait, au contraire, facile (et ce serait justice) de montrer, en ce qui concerne les communications terrestres, en particulier, la valeur de l'effort considérable produit, effort qui se continue chaque jour.

Mais, jusqu'ici, cet effort avait été l'œuvre des colonies seules, livrées à elles-mêmes sans aucun concours appréciable de la Métropole.

Il est vrai qu'après la guerre, la France a dû faire l'effort formidable de la reconstitution de ses régions dévastées, montrant ainsi de quoi notre pays était capable, même épuisé par cinq ans de la lutte la plus terrible.

Maintenant que cette tâche est achevée, il faut que nous entreprenions la tâche infiniment moins lourde, mais essentielle, d'outiller la France d'outre-mer comme elle doit l'être, pour que notre Patrie garde son rang parmi les grandes nations économiques.

La France a le devoir de développer et de perfectionner l'outillage économique de son vaste domaine colonial jusqu'au point, qu'il sera long d'atteindre, où les conditions de vie des populations coloniales et les conditions de rendement des exploitations agricoles, minières et industrielles seront devenues comparables à ce qu'elles seront dans la Métropole à la même époque.

En s'attachant à remplir ce devoir social, la France servira ses intérêts, non seulement dans l'avenir, mais aussi dans le présent immédiat.

Cette politique, Monsieur le Ministre, vous l'avez comprise et vous l'avez fait entrer dans la voie de la réalisation en obtenant du Parlement le vote des premiers emprunts coloniaux.

Entre temps, ayant à faire front à la crise aiguë qui vient de s'abattre sur la plupart de nos colonies, vous avez su maîtriser le fléau menaçant des ruines irréparables, en prenant des mesures hardies d'aide opportune et de protection efficace ; mais maintenant, dans l'édifice sauvé de la ruine, il faut apporter l'ordre et l'organisation qui peuvent seuls rétablir et développer la prospérité.

L'équipement économique de notre domaine colonial peut seul lui donner l'armature solide et la force conquérante dont il a besoin pour surmonter la crise actuelle et reprendre le chemin des rendements progressifs.

L'heure est d'autant plus propice pour engager cette campagne d'activité coloniale que, grâce à l'animateur de génie qu'a été le Maréchal Lyautey, l'Exposition Coloniale est venue faire comprendre à tous les Français de la Métropole la grandeur et les possibilités, que beaucoup connaissaient mal, de notre empire colonial.

C'est donc avec l'assentiment général, je dirais même en plein élan d'enthousiasme que vont se mettre en train les opérations financières et techniques destinées à rénover nos colonies.

L'Union Coloniale Française, qui ne laisse jamais échapper l'occasion d'apporter sa collaboration utile à tout ce qui peut servir la cause coloniale, a jugé qu'au moment d'entreprendre, il convenait d'établir, entre hommes de compétence et de bonne volonté, le débat devant faire ressortir les meilleures méthodes pour que l'œuvre entreprise donnât partout les résultats les plus profitables et les plus avantageux.

C'est de cette initiative qu'est né le Congrès de l'Outillage Economique Colonial et des Communications, organisé par l'Union Coloniale Française, sous le patronage du Commissariat Général de l'Exposition Coloniale Internationale.

Le Congrès a rassemblé comme adhérents l'élite des coloniaux ayant foi dans l'avenir de la plus grande France et ayant des idées nettes sur les méthodes à suivre pour assurer cet avenir ; à eux se sont joints des techniciens compétents, industriels, armateurs, ingénieurs, entrepreneurs, qui sont venus apporter le concours de leur expérience avec l'unique préoccupation de servir la cause coloniale en aidant la France dans l'accomplissement des devoirs qu'elle a envers ses colonies et en faisant s'assortir ensemble dans une satisfaction commune les intérêts de la Métropole et ceux de la France d'outre-mer.

Divisé en huit sections, le Congrès examinera successivement :

Le problème des transports (moyens de navigation, ports, canaux

et voies fluviales, chemins de fer et routes) qui est à la base de tout progrès dans la civilisation et dans la mise en valeur progressive des pays neufs.

Le problème des améliorations agricoles, et notamment des aménagements hydrauliques (défense contre les inondations, drainages, irrigations, etc...) qui, dans la plupart des colonies, sont indispensables pour mettre en état le rendement des terres, sans cela stériles, et permettre aux détenteurs de ces terres, indigènes et colons, d'accéder au bien-être et à la prospérité, tout en apportant à la Métropole l'alimentation dont elle a besoin.

Le problème de l'électrification qui, bien résolu et bien poussé dans ses développements, peut hâter singulièrement l'évolution du bien-être et de la prospérité, ainsi que la preuve en est déjà faite dans des pays comme le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et même l'Indochine et Madagascar.

Le problème de l'outillage minier qui, mis au point, permettra pour le grand profit de la Métropole et des colonies de faire apparaître et de mettre en rendement les énormes richesses minérales qui dorment inexploitées, et souvent actuellement inexploitable, dans le sous-sol de la France d'outre-mer.

Le problème de l'outillage privé, qui vise le meilleur équipement des chemins de fer, des chantiers de construction et d'entretien des routes, des exploitations agricoles et industrielles, problème qui, bien résolu, aidera puissamment à la prospérité stable des colonies, tout en assurant à notre industrie métropolitaine un marché qui, déjà très intéressant pour elle, peut, par son développement, devenir sa sauvegarde contre l'aggravation de la crise mondiale.

Enfin, le problème de la main-d'œuvre, qui ne sera abordé ici qu'au point de vue des moyens d'exécution qu'il faut assurer à la réalisation du programme d'outillage, mais qui, même ainsi limité, touche aux questions les plus graves de l'organisation sociale dans nos colonies.

Dans chacune des huit sections, nous avons eu la satisfaction de voir s'offrir, pour remplir les fonctions de Président et de Rapporteurs, les personnalités les plus éminentes et les plus qualifiées et, grâce à leur concours dévoué, des rapports remarquables ont été établis qui, sur chaque question, poseront nettement les bases du débat à instaurer et des conclusions à en tirer sous forme de vœux.

Permettez-moi d'adresser à tous ces collaborateurs du Congrès l'expression de la gratitude que doivent avoir pour eux tous ceux qui ont à cœur l'avenir de notre empire colonial.

Comme couronnement de l'effort fait par le Congrès, les vœux émis constitueront le cahier des directives qui auront été jugées les meilleures et les plus profitables pour la prompte et bonne réalisation du programme de l'Outillage Économique Colonial.

Nous sommes certains, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien tenir compte de ces vœux dans l'accomplissement de la grande œuvre que vous avez entreprise et que l'Union Coloniale Française trouvera toujours auprès de vous l'accueil bienveillant auquel vous l'avez habituée lorsque ses dirigeants auront à défendre auprès de votre Administration les vœux du Congrès dont l'Union Coloniale sera le continuateur et le porte-paroles.

(Très vifs applaudissements.)

M. Paul REYNAUD, *Ministre des Colonies*, a pris ensuite la parole et a prononcé le discours suivant :

MESSIEURS,

Si j'ai tenu à venir aujourd'hui présider cette réunion inaugurale, malgré les obligations judiciaires qui me sont imposées cet après-midi, c'est que je vous considère comme les hommes du jour. Il y a eu l'ère de la découverte, pendant laquelle on a effacé, comme avec une éponge, sur les mappemondes, la « terra incognita » ; il y a eu, ensuite, l'ère de la conquête ; eh bien ! après les Archinard, après les Gallieni, les Binger, les Gouraud, ce sont des hommes comme celui qui vient de prendre la parole dont la France a besoin.

Je crois que la situation dans laquelle se trouve le monde est de nature à nous inciter à des réflexions sérieuses : il n'y a aucun avenir pour un peuple de quarante millions d'habitants, qui manque de la plupart des matières premières nécessaires à son industrie ; il y a, par contre, un avenir immense pour un empire de cent millions d'habitants, ravitaillé en matières premières ; encore faut-il mettre cet empire immense, à même de passer de l'ère de la possibilité à l'ère de la réalisation.

Pour cela, il faut deux choses : il faut d'un côté, de l'argent ; de l'autre, de l'intelligence et de la technicité.

Moi, je vous ai apporté l'argent en faisant voter quelques milliards par le Parlement, au début de l'existence du Cabinet actuel. Je crois bien que c'est M. Lebrun, aujourd'hui Président du Sénat, qui disait en parlant de la séance du 5 février dernier, que c'était une date historique. C'est une date historique, non pas à cause de l'énormité des sommes qui sont mises à la disposition des colonies, car c'est bien peu de chose vu l'étendue des besoins, mais c'est une date historique parce qu'elle prouve que la France comprend que l'avenir est dans ses colonies et qu'elle doit, maintenant, donner aux colonies son effort principal.

C'est une nécessité politique, d'ailleurs, il ne faut pas nous faire d'illusions à cet égard ; notre situation à Genève, notre situation dans le monde international deviendrait impossible si nous avions la prétention de garder un territoire vingt fois plus vaste que la France et deux fois ou une fois et demie plus peuplé, dans l'état où il se trouve.

Il faut, maintenant, se mettre au travail ; ce travail c'est vous qui pouvez l'accomplir. Mon Administration ne demande, vous le savez, qu'à collaborer avec vous ; je crois que les événements de ces derniers jours doivent lui donner des leçons, à notre Administration, et doivent vous en donner aussi à vous.

Nous assistons à la décadence, ou en tout cas aux accidents qu'entraîne l'application d'une formule qui était apparue jusqu'ici comme mirifique, et il semble bien que ce soit la formule plus modeste et plus terre-à-terre qui est celle de chez nous, qui remporte aujourd'hui l'avantage. Je crois que, dans les grands travaux qui devront être faits, nous devons, sans trop nous laisser aller aux rêves grandioses d'avenir, penser, — pendant toute la durée, non seulement de la crise mais de la période qui suivra, — au rendement des travaux qui seront effectués, ne rien faire pour la magnificence et tout faire pour le rendement. Nous entrons dans une période extrêmement difficile, peut-être douloureuse et agitée, sinon catastrophique. Un journal, chez nos voisins, disait hier : « Nous avons un avantage sur les autres, c'est que nous les avons précédés d'une catastrophe ». J'espère que cet avantage restera acquis et que nous serons toujours en retard d'une

catastrophe ; mais je crois aussi que nous devons tirer de la situation actuelle du monde, la grande leçon qu'elle comporte.

Eh bien ! Messieurs, vous avez maintenant à jouer un rôle décisif ; la question est de savoir si, dans l'acte trois, — après les deux premiers actes dont j'ai parlé tout à l'heure : la découverte et la conquête, — la France va se montrer à la hauteur de ce qu'elle a été dans les deux premiers actes.

Cela dépend de vous, et vous ne pouvez réussir qu'à condition d'avoir de l'enthousiasme et de la passion ; et vous aurez, vous avez de l'enthousiasme et de la passion, parce que vous savez que c'est de la réussite ou de l'échec, dans son domaine colonial, que dépend la grandeur ou l'échec de la France.

Quand je me trouve en face d'hommes comme ceux qui sont autour de moi, j'ai l'impression que je suis déjà leur débiteur, parce qu'à une époque où les colonies étaient considérées d'un œil parfois soupçonneux, eux se sont lancés bravement ; ils ont risqué, parfois ils ont souffert ; aujourd'hui, ils entrent dans une période où ils peuvent être assurés que les Pouvoirs Publics les aideront de toutes leurs forces. Le Gouvernement dont je fais partie est convaincu de la nécessité d'un effort qui sera fait, la main dans la main, entre ceux qui dirigent et ceux qui ont à la fois la beauté de l'initiative et le risque de l'initiative privée.

Ce sont, Messieurs, les paroles que je voulais prononcer parmi vous, pour vous dire que le Gouvernement suivra vos travaux de très près, qu'il s'en inspirera, qu'il s'en instruira ; je souhaite à votre Congrès d'être digne de la tâche qu'il a entreprise, la plus grande de toutes, celle de collaborer à la grandeur de la France : de la France des cinq parties du monde.

(Applaudissements prolongés).

SECTION I

MARINE, TRANSPORTS PAR MER

Séance tenue le matin du mardi 21 juillet

Présidence de M. André LEBON, Ancien Ministre des Colonies, Président d'honneur de la Compagnie des Messageries Maritimes.

La séance est ouverte à 9 heures.

LE PRÉSIDENT expose qu'à l'exception de l'Algérie, dont la navigation est d'ailleurs réservée au pavillon français, les colonies françaises n'ont pas une importance telle qu'elles puissent, à elles seules, remplir les bateaux d'une ligne régulière de navigation. Par conséquent, les lignes entre la Métropole et les colonies doivent nécessairement desservir d'autres territoires pour faire, autant que possible, le plein de leurs cales.

D'où une seconde idée, c'est qu'il serait très désirable que les Etats étrangers voulussent bien appliquer les lois et règlements internationaux sur la matière, en assurant aux navires français qui fréquentent les ports coloniaux étrangers le même traitement que celui reçu par les navires étrangers dans les ports coloniaux français. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas, ni en droit, ni en fait.

M. DE ROUSIERS fait un résumé de son rapport sur les transports par mer entre la Métropole et les possessions françaises.

LE PRÉSIDENT remercie M. DE ROUSIERS de l'excellence de son rapport et de la lucidité avec laquelle il vient de le résumer.

A l'appui des observations présentées par le rapporteur, LE PRÉSIDENT ajoute que la situation décrite n'est pas spéciale à notre pays. Certains ports coloniaux étrangers sont desservis par des navires d'autre nationalité. Il cite un fait qui est très caractéristique à cet égard. Jusqu'à une époque très récente, Mahé, des Seychelles, n'était pas desservi par le pavillon britannique, et la Compagnie des Messageries Maritimes recevait une subvention spéciale du Gouvernement Britannique, pour faire une escale à Mahé et y apporter le courrier.

Mais cette situation, très exceptionnelle pour l'Angleterre, existe, on peut le dire, pour la plupart de nos colonies, Afrique du Nord non comprise.

Personne ne demandant la parole sur l'exposé et les observations générales présentées, LE PRÉSIDENT donne lecture du projet de vœu rédigé par le rapporteur :

« Le Congrès émet les vœux :

« Que les ports coloniaux susceptibles de développement prochain soient dotés promptement d'améliorations, d'installations et d'outillage leur permettant d'offrir toutes facilités de chargement et de déchargement rapides et économiques aux navires de commerce qui les fréquentent ;

« Qu'en vue d'encourager la production, de favoriser le crédit et de régulariser le trafic colonial, des magasins et silos ouverts au public soient établis à l'intérieur des régions de culture et dans les ports coloniaux ;

« Que le Gouvernement tienne la main à faire assurer au pavillon français dans les ports étrangers le traitement d'égalité dont bénéficient les pavillons étrangers dans les ports français, en vertu de la loi de 1866 et de la convention internationale de décembre 1923. »

Ces trois vœux sont adoptés à l'unanimité.

Il est demandé d'ajouter un quatrième vœu qui tendrait à appeler l'attention des Gouverneurs des Colonies sur l'intérêt qu'il y aurait à organiser et réglementer, en les adaptant aux besoins propres à chaque colonie, les questions relatives au cabotage.

LE PRÉSIDENT explique qu'en France le cabotage de port à port est réservé au pavillon français. Dans les colonies, la question est livrée à la discrétion des Gouverneurs. Il ne semble pas qu'il ait été pris partout des mesures pour réserver le cabotage au pavillon français. C'est pourtant ce qu'il faudrait obtenir, étant bien entendu qu'il s'agit ici de règles de francisation très différentes de celles qui sont appliquées en France pour l'attribution du pavillon. Il s'agit la plupart du temps de bateaux équipés par des indigènes ; quelquefois, ils sont composés de sujets appartenant à des colonies voisines.

Quoiqu'il en soit, il serait très intéressant que le Ministère des Colonies voulût bien presser les Gouverneurs de faire une réglementation dont il pourrait leur adresser le type, sauf à l'adapter aux besoins de chaque colonie.

M. WAHL, Ingénieur Général de la Marine au Ministère des Colonies, expose que cette question a déjà été étudiée depuis longtemps, à propos de faits particuliers qui se sont produits aux colonies. Elle est extrêmement difficile à résoudre, en raison de ce que les éléments nécessaires à la constitution des équipages manquent dans la plupart des colonies. Si ces éléments étaient suffisants pour assurer tous les besoins, il n'est pas douteux que les Gouverneurs auraient pris les mesures nécessaires pour réserver le cabotage au pavillon national.

D'ailleurs, en principe, le cabotage est réservé ; mais le Gouverneur est libre d'apporter à cette règle toutes les dérogations qu'il juge nécessaires, soit temporaires, soit pour un voyage déterminé. S'il use de cette faculté, c'est qu'il y est obligé. Lorsque l'armement local peut suffire, les Gouverneurs réservent le cabotage.

La latitude laissée aux Gouverneurs est tempérée par l'application de la loi Guépratte, d'après laquelle les Gouverneurs locaux sont invités à donner au Ministre des Colonies les renseignements nécessaires à la justification des cas exceptionnels où les chargements n'ont pas été confiés au pavillon français.

L'Indochine est dans une situation spéciale ; à côté du pavillon français, il existe un pavillon mixte, qui n'est pas chinois, mais dont les navires sont armés par des propriétaires chinois ; on use envers ces navires de larges tolérances, les considérant en fait comme appartenant à la colonie.

Quant à la Côte Occidentale d'Afrique, on n'y trouve d'exceptions que dans les cas tout à fait extraordinaires, par exemple quand il s'agit de transporter des denrées rapidement périssables.

Cette question a toujours retenu l'attention du Gouvernement. Emettre un vœu dans le sens proposé ne fera que renforcer son point de vue ; mais M. WAHL doute qu'il y ait un effet pratique avant longtemps, étant donné que les exceptions restent indispensables dans l'état actuel des choses.

M. REBUFFEL demande si ce n'est pas le manque de population maritime, dans les colonies, qui empêche le cabotage de se développer.

M. WAHL le confirme.

M. REBUFFEL dit qu'à Madagascar, le cabotage serait particulièrement utile pour concentrer le trafic de l'île dans un ou deux ports aménagés pour le service des grands bateaux.

Il en est de même sur la côte d'Afrique. Ce qui manque, c'est la population maritime, pour armer les bateaux de cabotage. Ne pourrait-on exprimer le désir qu'une organisation fût établie dans chaque colonie, pour former des marins?

M. WAHL pense que le Congrès pourrait émettre un vœu dans ce sens. Seulement, ce vœu ne peut être réalisé que par l'armement lui-même. A Madagascar, par exemple, la question des équipages est résolue par la Compagnie des Messageries Maritimes, qui fait le tour de l'île. Ses navires ont des états-majors français, mais sont parfaitement libres de s'armer avec tout le personnel indigène qu'ils veulent. Et la Compagnie a un tel intérêt à rechercher ce personnel indigène qu'elle se trouve portée tout naturellement sinon à ouvrir des écoles, du moins à embarquer des indigènes qui apprennent leur métier à bord, en commençant par les postes secondaires.

C'est un vœu qui devrait être porté plutôt à la connaissance des Compagnies d'armement qu'à celle de l'administration ; M. WAHL ne voit pas bien celle-ci ouvrant des écoles de marins aux colonies.

LE PRÉSIDENT ajoute que si cela devait aboutir à créer l'inscription maritime aux colonies, on arriverait probablement à faire ce que l'on a malheureusement fait en France, c'est-à-dire à placer l'armement en état d'infériorité en face de la concurrence étrangère.

La loi de 1793 sur la francisation des navires est tout à fait excessive pour la composition des équipages ; elle prive les armateurs français de la faculté qu'ont les armateurs anglais d'embarquer, officiers non compris, autant d'étrangers qu'ils le veulent sur leurs bateaux, ce qui fait un handicap considérable, non pas tant dans les salaires que dans les dépenses de nourriture.

Alors qu'il était Président des Messageries Maritimes, il avait fait établir des calculs d'où il résultait que les salaires des équipages de la Compagnie Péninsulaire Orientale, principale concurrente des Messageries Maritimes en Extrême-Orient, étaient sensiblement les mêmes que ceux des équipages français ; mais que la nourriture des équipages indigènes coûtait 2,50 par jour, parce qu'ils sont nourris avec des poignées de riz et du mouton tous les huit ou quinze jours ; tandis que celle des équipages français, par les habitudes de confort que l'on a maintenant, coûtaient le triple ou le quadruple. Cela finissait par faire des millions, sur l'ensemble des services de la Compagnie. De même, pour le personnel dit de chambre. On avait des Hindous sur les bateaux anglais, tandis qu'on était obligé d'avoir des Français sur les bateaux français.

M. WAHL estime que chercher à créer dans les colonies quelque chose d'analogue à l'inscription maritime, serait très gros de conséquences et risquerait d'aller à l'encontre du but poursuivi.

LE PRÉSIDENT considère que ce n'est pas tant l'inscription maritime que la loi sur la francisation qui est la cause du mal. Il ne faut pas exiger une proportion de sujets français telle que cela ruine complètement les conditions d'exploitation.

M. WAHL indique que lorsqu'un navire a son port d'attache dans une colonie, c'est un décret de 1911 qui fixe la proportion de sujets français dans les équipages. Ce décret est très large. Il donne la préférence aux indigènes de nos colonies, mais il donne aux Gouverneurs la faculté de déroger, par simple arrêté.

M. WAHL observe d'autre part qu'un grand nombre d'indigènes embarqués comme matelots au départ des colonies et à qui l'on fait faire un certain nombre de voyages, sont un beau jour laissés en France où ils ne trouvent pas d'embarquement.

S'il existait un embarquement colonial, ou si l'on voulait en créer des noyaux, il faudrait, au contraire, que l'armement suivît ce personnel indigène, qu'il ne l'abandonnât pas, que ce personnel indigène se sentît un peu lié à l'armement français. Le Ministère des Colonies reçoit constamment des réclamations de gens qui vraiment sont dans une position très fâcheuse ; ils sont en France et personne ne veut les embarquer. Quand l'armement français est prospère, les inscrits français ne crient pas lorsqu'on embarque des indigènes ; mais en temps de crise, les inscrits se plaignent de ce qu'on les laisse sur le pavé pour embarquer des indigènes. De sorte que la situation est extrêmement difficile.

Il faudrait donc suivre ce personnel indigène, créer un statut qui ne serait pas un statut administratif, mais un statut commercial, en quelque sorte, de façon à rapatrier chez lui le marin et à pouvoir le reprendre, afin de ne pas le laisser au Havre ou à Marseille, pour devenir Dieu sait quoi.

M. DU VIVIER DE STREEL demande s'il ne serait pas possible de créer un service militaire, à bord des bateaux de la marine de guerre, pour les indigènes, qui deviendraient ainsi des marins ?

LE PRÉSIDENT dit que cela se fait déjà pour les stationnaires de Madagascar.

M. WAHL croit que la marine militaire le fait dans toutes les colonies autant qu'elle le peut et qu'elle crée même des écoles. Mais ce n'est fait qu'au point de vue militaire.

LE PRÉSIDENT note que pour la marine militaire, la question est tout à fait différente aujourd'hui de ce qu'elle était du temps de Courbet. Ce ne sont plus des marins au sens propre du mot qu'elle embarque ; ce sont des spécialistes, pour la plupart mécaniciens. La suppression de la marine à voiles a des conséquences terribles, sous ce rapport-là.

M. WAHL ajoute qu'en Indochine, il y a des écoles indigènes de mécaniciens ; on peut y trouver des éléments techniques. Seulement, il faut que les armateurs se donnent la peine de chercher.

Sous la réserve des observations présentées par M. WAHL, le texte suivant est adopté :

« Que l'attention des Gouverneurs généraux soit attirée sur la nécessité de développer les relations de cabotage national dans les conditions de la législation en vigueur, afin d'assurer l'essor des échanges intercoloniaux et la concentration dans les grands ports des marchandises du commerce extérieur. »

L'ordre du jour étant épuisé, LE PRÉSIDENT lève la séance.

SECTION II

PORTS MARITIMES

CANAUX ET NAVIGATION FLUVIALE

Séance tenue l'après-midi du mardi 21 juillet

Présidence de M. Georges HERSENT, Président Honoraire de la Société des Ingénieurs Civils, Membre du Syndicat Professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics.

A l'ouverture de la séance, LE PRÉSIDENT rappelle l'importance des ports, des canaux et de la navigation fluviale, dans l'aménagement économique des Colonies.

Nous sommes aujourd'hui sortis de la période de pacification ; il reste à poursuivre et à compléter la mise en valeur progressive de notre empire colonial.

A cet effet, les réseaux ferrés, fluviaux et routiers doivent avoir un aboutissement à la mer et une jonction définitive avec les différents éléments de la navigation maritime.

Le rôle de nos ports coloniaux est donc primordial dans la mise en valeur des régions qu'ils ont à desservir.

Dans la Métropole, le groupement des intéressés : chambres de commerce, compagnies de chemins de fer, syndicats de production et d'importation, a fait prévaloir depuis quelques années, des idées directrices, au point de vue de l'aménagement des grands ports maritimes. Ne conviendrait-il pas que quelque chose d'analogue fût entrepris pour l'ensemble de nos colonies, afin que les programmes des besoins à réaliser et les moyens d'exploitation correspondent bien dans l'avenir avec les mêmes principes directeurs généraux, sauf à les différencier en ce qui concerne certaines conditions locales ?

Pour le travail de création et de mise au point de notre outillage colonial, les appuis financiers que la Métropole devait naturellement donner à ses possessions semblent aujourd'hui définitivement acquis. Mais, à côté de ce concours officiel, il ne faudra négliger à aucun moment les concours de l'initiative privée et des intéressés locaux, que le pays a grand intérêt à voir se développer et à seconder, chaque fois qu'ils se présenteront avec quelque chance de succès.

En terminant son allocution, le Président remercie les rapporteurs du travail de documentation et de coordination si remarquable qu'ils ont apporté au Congrès et qui leur fait le plus grand honneur.

M. JULIEN fait un résumé de son rapport sur les *ports du Maroc*.

Personne ne demandant la parole, M. ARNAUD, Rapporteur général de la Section, donne lecture du vœu proposé à l'Assemblée, sur les ports du Maroc. Ce vœu est adopté à l'unanimité.

M. BENEZIT présente un rapport sur les *ports de l'Algérie*.

Après avoir demandé si quelqu'un désirait présenter une observation, LE PRÉSIDENT donne la parole à M. ARNAUD, qui lit un projet de vœu concernant les ports algériens.

M. REBUFFEL observe que dans ce vœu il n'est pas question du port de Nemours.

LE PRÉSIDENT estime qu'il est difficile au Congrès de se prononcer plutôt pour Saïdia que pour Nemours ou vice-versa.

UN MEMBRE DE L'ASSEMBLÉE signale qu'il serait utile de rappeler l'engagement pris de mettre dans un certain délai Nemours en état de rendre les services que l'on peut en attendre, parce que tout le Maroc oriental est tributaire de moyens d'évacuation qui sont pour le moment assez éloignés de lui.

Un échange de vues a lieu à ce sujet ; il est notamment indiqué que le chemin de fer en construction pourrait être plus en retard que le port, mais que l'on s'occupe actuellement de l'un et de l'autre.

M. REBUFFEL suggère d'ajouter aux vœux concernant les ports du Maroc, que le *Maroc Oriental* n'est pas desservi et qu'il faut que cette région, dont l'organisation économique se développe, trouve des débouchés du côté de la mer. Puisqu'on a décidé de prendre le port de Nemours pour débouché, il faut hâter le plus possible l'aménagement de ce port et surtout l'organisation de ses moyens d'accès par voie ferrée.

Cette suggestion est adoptée.

M. DE ROUSIERS croit, en ce qui concerne le vœu relatif à Mers-el-Kébir, qu'il y aurait avantage à indiquer qu'il s'agit non pas de créer un nouveau port, mais d'étendre le port d'Oran vers l'ouest. Au premier abord, en effet, quand on voit un Congrès émettre un vœu en faveur de la création d'un nouveau port sur la côte d'Afrique, cela surprend. En réalité, il ne s'agit pas d'un nouveau port, mais bien de l'extension d'un port existant.

LE PRÉSIDENT répond qu'il sera tenu compte de cette observation dans la rédaction définitive du vœu.

M. BLOSSET présente un rapport sur les *ports coloniaux français de l'Atlantique* (Afrique Occidentale, Cameroun et Afrique Equatoriale, d'une part ; Antilles, Guyane et Saint-Pierre et Miquelon, d'autre part.)

LE PRÉSIDENT remercie le Rapporteur des enseignements qu'il vient d'apporter au Congrès.

M. ARNAUD donne lecture des vœux relatifs à l'*Afrique Occidentale Française*.

M. LAUNAY propose que, pour l'aménagement d'un port au Dahomey, il ne soit pas spécifié « dans la région de Cotonou ». Il semble qu'en mettant ces mots on donnerait la préférence à cette région. Or, on ne peut pas dire, en l'état actuel des choses, quelle serait la meilleure solution.

Il est décidé de remplacer les mots « dans la région de Cotonou » par « au Dahomey ».

M. BLOSSET donne lecture d'une note de M. BARRIS, empêché, au sujet de *Port-Etienne* :

« L'outillage d'une station de pêche coloniale doit être à grand rendement et ne comporter que les dispositifs les plus perfectionnés.

« Sur la côte occidentale d'Afrique, depuis Agadir jusqu'à Dakar, sur une distance par mer de plus de 1.200 milles, la Baie du Lévrier est l'unique rade naturelle où puissent relâcher et s'abriter les navires de tout tonnage ; de plus, cette magnifique baie est par elle-même un véritable vivier à poissons et se trouve placée au centre géométrique et biologique d'une aire de pêche particulièrement riche et encore très peu exploitée.

« Les populations de l'Empire français africain, particulièrement en A.O.F. et en A.E.F., sont en général sous-alimentées, principalement en principes azotés d'origine animale et ces populations sont spécialement ichtyophages.

« On sait que, d'autre part, les pêcheries européennes s'appauvrissent de jour en jour et ne suffisent plus aux besoins des Métropoles, ce qui entraîne une crise aiguë des armements à la pêche et la hausse continue des prix du poisson frais, et ceci surtout en France, qui importe chaque année plus de 20.000 tonnes de pêche fraîche.

« Pour ces raisons, on se préoccupe partout de trouver de nouveaux lieux de pêche : la question fait l'objet de nombreux rapports et discussions au Congrès International des Pêches qui se tient à Paris, en ce moment même. En ce qui concerne les eaux Mauritanienes, on suggère de créer à Port-Etienne un port de pêche international, en ce sens qu'il serait ouvert aux armements des pays étrangers, et seulement à ceux qui accepteraient de se conformer à une réglementation spéciale ayant pour objet de protéger les fonds Mauritaniens contre la même dévastation que le chalutage intensif a causée en Europe.

« Un avant-projet d'aménagement d'une station de pêche moderne à Port-Etienne a été récemment soumis au Gouvernement Général de l'Afrique Occidentale Française.

« Le problème de l'outillage technique de cette station de pêche intéresse directement la Section des Ports Maritimes de notre Congrès et il apparaît comme très opportun d'y formuler le vœu suivant :

« Le Congrès, considérant :

« — que la mise en valeur des pêcheries Mauritanienes a pour principal objet de procurer aux colonies d'Afrique et aux pays d'Europe et particulièrement à la Métropole Française, des poissons d'excellente qualité au meilleur marché possible ;

« — que, sur la côte désertique du Sahara, la main-d'œuvre spécialisée est particulièrement rare, sinon même impossible à recruter sur place ;

« — qu'en raison de l'éloignement des débouchés, les frais de transport des produits de la pêche sont nécessairement élevés ;

« — qu'il importe, dans ces conditions, de réduire au minimum le prix de revient de toutes les opérations de pêche, des industries connexes et particulièrement des manutentions d'embarquement et de débarquement des produits de la pêche, et des approvisionnements des navires ;

« Emet le vœu,

« — que la station de pêche de Port-Etienne soit munie des ouvrages et outillages de port et industriels les plus perfectionnés et à grand rendement, spécialement étudiés : pour les manutentions, le stockage et le travail d'un produit essentiellement délicat et périssable comme le poisson ; pour la rotation la plus rapide des bateaux de pêche et des navires-chas-

seurs par des moyens appropriés de prompt ravitaillement, de carénage et de réparations. »

LE PRÉSIDENT ne pense pas que personne fasse opposition à l'adoption du vœu auquel conclut M. BARRIS.

M. WAHL voudrait faire remarquer que ce qui manque, à Port-Etienne, c'est l'eau douce. Il faudrait par conséquent s'en occuper.

M. DE ROUSIERS ajoute que l'installation d'un grand port à Port-Etienne, qui est fréquenté par un certain nombre de pêcheurs français soumis au régime de la grande pêche, ne résoudrait pas les difficultés qui se posent.

Ce sont, en effet, des difficultés de pêche et de préparation du poisson.

Le poisson est presque toujours de seconde qualité, parce que les sables du désert se déposent sur lui et le rendent seulement mangeable par des gens peu difficiles. En France, il ne trouverait pas d'amateurs.

LE PRÉSIDENT demande si l'on n'a pas essayé d'en faire des conserves.

M. DE ROUSIERS dit que l'on peut surtout en faire des engrais. Cela a été tenté.

LE PRÉSIDENT rappelle que la question de Port-Etienne n'est pas nouvelle. Il y a de longues années qu'on s'occupe de pêche à Port-Etienne et beaucoup d'entreprises y ont mangé des capitaux.

Il ne s'agit pas, en fait, d'aménager un grand port. Mais on doit cependant faire quelques améliorations à ce qui existe, au point de vue pratique, de façon à améliorer les conditions de pêche, ce qui, par la suite, pourrait donner lieu à la création d'usines de conserves installées sur place. Il y a énormément de poisson, dans la baie du Lévrier, mais il n'a pas la qualité du poisson pêché en France et se corrompt très rapidement ; même à Dakar, le poisson doit être consommé dans les deux heures qui suivent la pêche.

Toutefois, parlant de l'ensemble des ports, le Congrès ne saurait passer Port-Etienne sous silence. Peut-être faudra-t-il revoir cependant le vœu pour ne pas donner à certaines questions une importance disproportionnée par rapport aux autres.

M. REBUFFEL suggère la formule suivante :

« Que l'on mette à l'étude les aménagements et les améliorations de Port-Etienne, en commençant par l'alimentation en eau douce. » C'est, comme l'a dit M. WAHL, la question qui domine tout ; pour le moment, on doit apporter l'eau par citernes.

UN MEMBRE DE L'ASSEMBLÉE propose de demander à M. BARRIS de rédiger un vœu en ce sens d'accord avec M. BLOSSET, ce qui est décidé.

M. ARNAUD donne ensuite lecture de projets de vœux relatifs aux ports du Cameroun et de l'A.E.F., qui sont adoptés sans modification.

M. REBUFFEL observe, à propos des Antilles, qu'étant donné ce que le rapporteur a dit sur l'importance de l'aménagement d'un port français à proximité du canal de Panama, il y aurait peut-être lieu d'émettre un vœu à ce sujet.

M. PERRIER, qui est allé aux Antilles pour étudier cette question, appuie la suggestion formulée par M. REBUFFEL. D'ailleurs on ne saurait négliger l'intérêt de nos vieilles colonies, qui sont très dignes d'attention. A Fort-de-France, il y a un effort à faire pour permettre à tous les navires de faire leur plein à quai. A la Pointe-à-Pitre, les travaux sont en bonne voie.

M. PERRIER propose que le Congrès émette également des vœux

pour qu'on achève le plus vite possible les travaux du port de Pointe-à-Pitre et pour qu'on entreprenne les travaux nécessaires pour le développement du port de Fort-de-France.

M. REBUFFEL ajoute qu'en raison de l'ancienneté et de la position géographique des Antilles, la France se doit d'y affirmer son rôle vis-à-vis des Américains notamment.

M. PERRIER s'associe à ces paroles. Il y a là-bas, dit-il, des familles qui sont françaises depuis deux cent cinquante ans ; ce sont des citoyens français, et ils méritent peut-être plus que certains autres qu'on ne les oublie pas.

Il est décidé à l'unanimité d'émettre un vœu tendant au développement des ports français des Antilles.

UN MEMBRE de l'Assemblée parle du développement de l'outillage mécanique de *Port-Gentil*. C'est le port qui a jusqu'ici le plus gros tonnage de marchandises chargées et déchargées en A.E.F. Dans son rapport, M. BLOSSET signale que l'outillage de ce port est à peu près inexistant et devra être sérieusement augmenté. Il faudrait demander par un vœu que l'outillage de Port-Gentil fût développé.

M. BLOSSET se déclare d'accord pour qu'un vœu soit émis à ce sujet. Du reste, le Congrès pourrait utilement émettre un vœu général pour l'amélioration de l'outillage de tous nos ports coloniaux.

LE MÊME MEMBRE de l'Assemblée croit qu'un vœu spécialisé aurait davantage de chances de succès.

M. REBUFFEL note que l'on pourra viser spécialement Port-Gentil, qui, en effet, commande un arrière-pays important.

M. LAROCHE fait un résumé de son rapport sur le *port de Tanger*.

Il est ensuite donné lecture par le rapporteur général de la Section d'un projet de vœu relatif au port de Tanger.

M. LAROCHE pense que le Congrès pourrait peut-être préciser l'intérêt que présentent les travaux demandés au point de vue des facilités d'accès au Maroc français.

Cette proposition est approuvée. Le vœu est adopté avec une modification en ce sens.

M. DE ROUVILLE présente un rapport sur les *ports de l'Océan Indien et du Pacifique*.

M. ARNAUD donne ensuite lecture d'un projet de vœux relatifs à l'aménagement des *ports de Madagascar*.

M. BLOSSET observe que d'après la rédaction de ces vœux, Manakara, point d'aboutissement du chemin de fer du Betsileo à la mer, pourrait n'être considéré que comme un simple port de cabotage tributaire de Tamatave. Ce ne serait plus, dès lors, le port que l'on avait envisagé il y a quelques années comme débouché maritime du chemin de fer du Betsileo.

M. REBUFFEL fait observer que l'aménagement de Manakara risque d'être extrêmement coûteux et difficile si l'on veut en faire un grand port maritime, alors qu'un port de cabotage suffirait pour la liaison avec Tamatave.

M. BLOSSET ajoute qu'une communication intérieure est en cours d'aménagement, celle du canal des Pangalanes.

Sur la proposition du Président, il est décidé de supprimer, dans le

paragraphe relatif au débouché du chemin de fer du Betsileo sur la mer, les derniers mots : « et assurer la liaison maritime avec le port de Tamatave. »

M. ARNAUD donne lecture des vœux relatifs à la *Réunion*, qui sont adoptés sans modification.

Au sujet du *port de Djibouti*, LE PRÉSIDENT expose qu'il a reçu une lettre, le matin même, d'une personnalité très au courant de ce qui concerne la Somalie, M. MICHEL CÔTE, qui s'est excusé de ne pouvoir venir à la séance. M. MICHEL CÔTE montre dans sa lettre la tendance administrative à augmenter les tarifs de Djibouti. Malheureusement, il y a à Djibouti deux fonctionnaires pour quatre colons. LE PRÉSIDENT estime qu'il est difficile d'émettre un vœu sur la question, mais il était utile de signaler ces points au Congrès.

En ce qui concerne les dépôts de carburant dont il est question depuis dix ans, on ne sait pas encore où les placer parce qu'on ne sait pas très bien ce que sera le port définitif de Djibouti. Un vœu pourrait faciliter la solution, tout au moins provisoire, de cette situation.

Sur la proposition du Président, il est émis un vœu demandant que l'installation d'une station d'hydrocarbure pour le ravitaillement des navires soit réalisée le plus tôt possible à Djibouti.

A propos des *ports de l'Indochine*, M. DE BARTHÉLEMY expose qu'il exploite depuis vingt-cinq ans une installation dans la *baie de Camranh* et qu'il y fait des débarquements. Pendant ce quart de siècle, il n'a perdu que deux chalands. C'est dire quel abri merveilleux est Camranh. Les Compagnies de navigation ne font aucune difficulté pour y envoyer leurs bateaux. M. DE BARTHÉLEMY estime que la Commission chargée d'étudier la création d'un port sur la Côte d'Annam n'a pas suffisamment étudié la question de Camranh et n'a pas vu le parti qu'il serait possible d'en tirer. C'est vraiment une question très importante pour l'avenir du pays. Il y aurait, à Camranh, très peu d'argent à dépenser, étant donné qu'on y trouve des fonds de quinze mètres, très près du bord. Camranh est le seul point de liaison possible entre les grands tonnages long cours et le tonnage de cabotage par sa situation mathématique sur les lignes de navigation. Camranh servira à mettre l'Indochine sur la route mondiale. C'est le seul usage possible d'un port long cours en Annam.

LE PRÉSIDENT demande quelle est la profondeur du chenal d'entrée.

M. DE BARTHÉLEMY répond qu'elle est de 32 mètres.

LE PRÉSIDENT demande si le chemin de fer est proche.

M. DE BARTHÉLEMY répond que la voie ferrée passe à Bankoï et pourrait être un des points d'accostage dans la rade.

En ce qui concerne les possibilités de trafic de cabotage, M. DE BARTHÉLEMY indique les exportations de maïs et de riz. Il y aurait peut-être des richesses minières à exploiter.

Il faut y ajouter l'apport des caboteurs venant chercher les frêts de grand long-cours comme il est fait à Sabang-Bay dans l'île sans arrière pays de Poub-Veh.

LE PRÉSIDENT demande si au point de vue minier il n'a pas été fait de recherches?

M. DE BARTHÉLEMY indique que l'on a encore peu exploré le sous-sol. Il y a des ferrotitanes cependant ; il y en a tout le long de la baie, en grande quantité. Cela a fait l'objet de quelques travaux ; il y a même eu une demande de concession.

M. DE ROUVILLE, sans vouloir entamer une polémique, désirerait donner aux congressistes quelques indications qui leur permettent de se faire une opinion. La Commission n'a pas méconnu que la baie de Camranh est un excellent abri, peut-être le meilleur qui puisse exister sur la Côte d'Annam. Il a peut-être l'inconvénient d'être trop grand. Il est très séduisant pour la marine de guerre, qui a toujours eu en vue, pour les points d'appui de la flotte, d'immenses surfaces de mouillage. A ce point de vue, Camranh serait supérieur à toute autre baie de la Côte d'Annam.

Mais la Commission n'était pas chargée d'étudier Camranh pour la Marine de guerre, tout en reconnaissant l'avantage qu'il y aurait à concilier les deux intérêts, ce qui est parfois malaisé. La marine de guerre, pour des raisons de haute politique, n'a peut-être pas de vues d'installation dans cette région.

La question de Camranh se présente en réalité sous deux faces. Cette baie est abritée par une presqu'île assez mince du côté du large et l'on peut envisager de créer des installations soit du côté de la presqu'île, soit du côté de la terre.

Si on les crée du côté de la presqu'île, on est peut-être mieux placé au point de vue de la profondeur et au point de vue de l'abri ; néanmoins, s'il n'y a pas de houle, il peut y avoir un assez fort clapot et l'on ne peut pas se passer d'abri artificiel. Mais il faudrait alors un chemin de fer contournant sa baie et s'étendant sur des dizaines de kilomètres.

Si l'on se place sur la face de terre, la liaison se présente mieux, et la meilleure preuve, c'est qu'il existe un appontement qui est relié par une chaussée au chemin de fer, et l'on pourrait au besoin y adjoindre un ouvrage propre à la fois à fournir un accostage pour grands navires et à construire un abri supplémentaire contre le clapot.

Il est évident que l'avenir de Camranh peut être considéré au point de vue nautique comme illimité, parce que l'on y trouve une baie comme nous n'en avons nulle part en France, sauf peut-être celle de Brest. Mais ce ne sont pas seulement les dimensions de la baie qui doivent entrer en jeu. Les questions d'ordre commercial et économique peuvent se montrer prépondérantes.

Quoi qu'il en soit, M. DE ROUVILLE croit qu'il n'est pas du tout nécessaire que le Congrès se prononce pour le choix d'une solution ; mais il pense qu'il convient d'insister auprès de l'administration des Travaux Publics des Colonies pour qu'on fasse quelque chose dans cette région.

M. ARNAUD donne ensuite lecture des projets de vœux concernant les ports de l'Indochine, de Kouang-Tcheou-Wan, de l'Inde française, de la Nouvelle-Calédonie et de l'Océanie ; ces vœux sont adoptés sans observation.

UN MEMBRE DE L'ASSEMBLÉE résume le rapport de M. BERENGIER, qui s'est excusé de ne pouvoir assister à la séance, au sujet des ports de la Tunisie.

M. REBUFFEL observe que, d'après le rapport de M. BERENGIER, seul le port de Bizerte aurait besoin de recevoir un nouveau développement.

M. ARNAUD donne lecture d'un vœu demandant que les installations du port de Bizerte soient agrandies, notamment par la création d'un quai de 1.200 mètres, sur la baie de Sebra.

Ce vœu est adopté sans autre observation.

M. ARNAUD donne ensuite lecture des vœux généraux, intéressant l'ensemble des ports coloniaux français.

M. REBUFFEL propose l'adjonction suivante :

« Qu'en particulier, une large place soit faite dans l'équipement des ports coloniaux à l'initiative privée, notamment sous la forme de concession d'outillage, qui a fait ses preuves dans le développement des ports de la métropole. »

M. LAROCHE croit qu'il serait bon de faire une remarque d'ordre général sur nos ports coloniaux : l'effort fait par la France dans ses colonies n'est pas suffisant.

Cela peut s'expliquer par le fait que certaines de nos colonies sont encore très jeunes ; mais elles se développent maintenant rapidement. Le temps s'écoule et le retard s'accroît. Il est bon de faire ressortir que, dans d'autres colonies étrangères, les ports ont progressé davantage que ceux des colonies françaises.

LE PRÉSIDENT constate que dans la Métropole même, pendant très longtemps, s'est manifesté une insuffisante compréhension des questions maritimes. Il a fallu une éducation nouvelle pour créer le mouvement actuel, éducation qui a été faite par la Ligue Maritime, l'Association des grands ports, les Chambres de Commerce maritimes, etc...

M. DE ROUVILLE pense que l'observation de M. LAROCHE pourrait trouver sa place dans un vœu dont il va être donné lecture, à condition de donner à ce vœu une portée tout à fait générale, car il a été rédigé en considérant les ports de l'Océan Indien et du Pacifique.

Une partie du vœu demande que les ressources financières soient consacrées par priorité aux améliorations d'ordre maritime. M. REBUFFEL observe que les chemins de fer, les canaux et les routes vont aussi demander la priorité.

M. LAROCHE estime qu'il y a cependant un effort spécial à faire pour les ports maritimes.

Un retard initial s'est produit dans la construction des ports. On a commencé par pénétrer dans l'hinterland, ce en quoi l'on a eu raison, et l'on a construit des voies d'accès pour permettre aux marchandises d'arriver jusqu'à la côte. Mais il aurait fallu en même temps penser à la gare d'évacuation terminale, qui est le port. Il y a des anomalies extraordinaires. C'est ainsi que le chemin de fer de la Haute Volta à Abidjan, qui a près d'un millier de kilomètres de long, n'aboutit à aucun port.

LE PRÉSIDENT ajoute qu'il y a beaucoup de ports où l'on n'a fait que l'abri, mais où il n'y a pas de gare maritime, pas de quai, pas d'outillage, où il n'y a rien pour diminuer le prix des manutentions.

M. LAROCHE demande au Congrès de considérer ce que les Anglais ont fait en Gold Coast et en Nigéria, près de nos propres colonies de l'A.O.F.

M. DU VIVIER DE STREEL observe que les Anglais ont dépensé là plus de 800 millions de francs.

M. LAROCHE signale encore que les travaux faits à Djibouti sont bien peu de chose à côté de ce que les Anglais ont fait à Port-Soudan.

Il croit qu'on a un peu trop oublié que la condition primordiale de l'évacuation du trafic terrestre est la présence sur la côte d'un port bien organisé. Ceci n'est d'ailleurs nullement une critique à l'adresse de nos ingénieurs, qui ont fait leurs preuves en France et même à l'étranger.

M. REBUFFEL note que le vœu présenté par M. DE ROUVILLE dit seulement qu'il n'y a pas de personnel technique maritime pour les colonies ; or, il devrait y en avoir.

M. DU VIVIER DE STREEL revient sur l'idée de réserver la priorité

aux travaux maritimes. Il lui paraît préférable de supprimer ce mot de priorité pour ne pas éveiller de susceptibilités et de controverses. D'aucuns pourraient en effet demander aussi la priorité pour les chemins de fer, en démontrant qu'il n'en a été construit que 6.000 kilomètres dans des pays qui pourraient en avoir utilement 100.000. Par contre, il faudrait indiquer quelque part dans les vœux que les travaux des ports sont ceux qui exigent le moins de main-d'œuvre, et que par conséquent la grande objection dont on se sert pour soutenir qu'il n'est pas possible d'intensifier les travaux publics faute de main-d'œuvre, ne se présente pas en matière de ports. On fait pour 100 millions de travaux avec 1.000 à 1.500 ouvriers, tandis que pour la voie ferrée, il faut 10.000 ouvriers.

M. LAROCHE ajoute qu'avec 250 millions on ne fait pas grand'chose, en matière de chemins de fer ; tandis qu'avec cette somme, on peut construire un grand port.

M. REBUFFEL propose que l'assemblée demande à M. Georges HERSENT et à M. ARNAUD de préparer les vœux qui ne sont pas complètement rédigés et de commencer le lendemain matin par ces vœux ; M. DE ROUVILLE pourrait également participer à ce travail.

Il en est ainsi décidé.

Avant que la séance soit levée, M. REBUFFEL exprime la reconnaissance du Congrès à l'égard des rapporteurs, car grâce à eux les travaux du Congrès ont eu pour bases des études très remarquables.

La séance est levée à 18 heures.

Séance tenue le matin du mercredi 22 juillet

Présidence de M. Georges HERSENT, Président honoraire de la Société des Ingénieurs Civils, Membre du Syndicat professionnel des Entrepreneurs de Travaux Publics.

LE PRÉSIDENT ouvre la séance et donne la parole au Rapporteur général de la Section pour relire les vœux qui ont été adoptés la veille au soir et dont la rédaction n'était pas définitive.

Après cette lecture, le PRÉSIDENT demande si un Congressiste désire présenter des observations.

M. LEMAIGNEN voudrait suggérer une addition qui serait une sorte d'extension de la partie du vœu relative aux concessions d'outillage public. Une évolution s'est produite, dans le rôle même des ports, depuis l'origine. Or, dans un certain nombre de ports, on en est encore resté un peu comme au temps du corps expéditionnaire.

Cet état de choses était parfaitement justifié à l'origine ; on admettait très bien l'intervention exclusive de l'administration à cette époque ; on reconnaissait que seule l'autorité maritime ou l'autorité militaire était à même d'assurer les opérations de chargement ou de déchargement.

Depuis lors, les choses se sont modifiées. Il serait opportun que cette tâche (dans l'intérêt commun de l'Administration et des usagers) fût restituée à l'industrie privée. M. LEMAIGNEN propose donc l'addition suivante au vœu :

« Que chaque fois que la chose sera possible, l'industrie privée soit substituée à l'Administration pour l'exécution des manutentions maritimes. »

M. LEMAIGNEN voit dans la situation actuelle une certaine anomalie

qui est un peu particulière aux établissements coloniaux. En France, dans la Métropole, et même dans l'Afrique du Nord, il n'y a pas de ports où l'Administration fasse les manutentions elle-même : c'est pour cela qu'il demande que, dans tous les ports coloniaux où la chose sera possible, on fasse appel à l'industrie privée.

M. ARNAUD, Rapporteur général, observe que le vœu contient déjà : « Qu'en particulier une large place soit faite dans l'équipement des ports coloniaux à l'initiative privée sous la forme de concession avec obligation de service public... », ce qui représente une portée générale.

Après cette intervention, les vœux généraux sont adoptés, sous réserve d'une simple modification dans la rédaction de ce paragraphe pour faire ressortir l'idée développée par M. LEMAIGNEN concernant les manutentions.

Il est ensuite donné lecture des vœux relatifs à différents ports et pour lesquels des modifications avaient été décidées la veille au soir. Ils sont tous adoptés sans observation.

LE PRÉSIDENT rappelle que, la veille, au début de la séance, il avait demandé s'il n'y aurait pas intérêt à rédiger un vœu qui permettrait de réaliser un groupement de tous les intérêts des ports coloniaux, ainsi que cela s'est fait sous l'égide de la Ligue Maritime et Coloniale pour tous les ports métropolitains. Pour la Métropole, ce groupement existe à la fois par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et par l'Association des Grands Ports Français. Ce sont ces groupements qui ont permis de faire des réunions régulières, auxquelles viennent assister les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, les représentants des différents corps et les agents d'exploitation. Il en est sorti comme une espèce de doctrine générale, qui a permis de grouper un certain nombre de parlementaires, et de les tenir au courant de l'action maritime à poursuivre en France.

Jusqu'à présent, toutes nos Colonies, forcément, sont restées, au point de vue de l'organisation de leurs ports, complètement indépendantes, et il n'y a pas entre elles cette communication et cette interpénétration qui ont permis d'améliorer peu à peu les choses dans la Métropole. Le Président croit donc qu'un vœu tendant à établir une certaine liaison entre les ports coloniaux présenterait un grand intérêt.

Reste à savoir si c'est l'Association des Grands Ports Français qui doit créer dans son sein une section coloniale, de telle sorte que les représentants de tous les ports coloniaux, quand ils viendraient en France, auraient l'occasion de se trouver en contact avec les organismes des grands ports français. Il semblerait tout à fait normal de voir le même organisme étendre son action sur les mêmes bases.

M. REBUFFEL remercie le Président de l'idée qu'il vient d'émettre. Il le prie de préparer à ce sujet le texte d'un vœu à joindre aux autres vœux généraux pour être soumis à l'Assemblée Plénière en séance de clôture.

M. ARNAUD, Rapporteur général de la Section, dit que, premier Secrétaire de l'Association à laquelle le Président vient de faire allusion, il a assisté aux débuts de cet organisme et a pu suivre son développement.

Il y a déjà dans l'Association des grands ports français, — car qui dit français dit colonial, — le port d'Alger. Il serait très simple d'intégrer peu à peu dans cette Association tous les autres grands ports. Les statuts n'admettent que tous les ports ayant plus d'un million de tonnes par an à manutentionner ; mais plusieurs ports des territoires français d'outre-mer ont maintenant dépassé ce stade. Par exemple, parmi les grands ports coloniaux, nous avons :

Alger.....	3.000.000 de tonnes
Oran	2.000.000 —
Bône	presque 2.000.000 —
Casablanca.....	3.000.000 —
Sfax	2.500.000 —
Dakar.	1.000.000 —
Saïgon	2.500.000 —
Haiphong.	3.400.000 —

M. LEMAIGNEN estime qu'il serait préférable d'avoir un organisme qui ne se limiterait pas en considérant le tonnage des ports, mais, au contraire, engloberait la totalité des questions relatives aux ports coloniaux, sans restriction. A l'origine, on avait eu un but très précis, qui était de concentrer les efforts sur les grands centres maritimes de la métropole. Les ports coloniaux se trouvent dans des conditions un peu différentes. Ce que l'on doit surtout désirer, c'est établir ce contact que le Président faisait ressortir d'une façon si heureuse et qui semble indispensable entre l'ensemble des ports coloniaux et les grands ports français. Il serait donc préférable de constituer une section des ports coloniaux dans l'Association des grands ports français, mais sans imposer un minimum de tonnage.

M. ARNAUD répond qu'il y a deux organismes dans la Métropole.

L'Association des grands ports français, qui s'occupe des grands ports, a réuni les Chambres de Commerce maritimes, les grandes Compagnies de navigation, bref, toutes les collectivités françaises qui, à un titre quelconque, s'intéressent aux grands ports français ;

Puis, à côté, un autre organisme, qui s'occupe de l'ensemble des ports français, petits et grands c'est *l'Union des Chambres de Commerce maritimes*.

Peut-être pourrait-on adopter le même système pour les ports coloniaux : avoir une section de l'Association des grands ports français, qui s'occuperait des grands ports coloniaux, puis une section des Chambres de Commerce maritimes, pour tous les ports coloniaux.

LE PRÉSIDENT observe qu'il n'existe pas des Chambres de Commerce dans tous les ports coloniaux et que, pour certains ports, l'exploitation est assurée par un organisme sans lien direct avec la Chambre de Commerce.

Il suffirait, à son avis, de généraliser le mot « Chambres de Commerce » et de l'étendre aux entités qui exploitent les ports.

M. REBUFFEL prend le cas d'un port pour lequel il n'y aurait pas de concessionnaire, pas de Chambre de Commerce. Qui le représenterait alors ? Cependant, dans l'avenir, il serait intéressant de faire entrer tous les grands ports dans cette association.

LE PRÉSIDENT dit que, justement, dans les colonies, il est question beaucoup plus de l'avenir que du présent. En France, nous tâchons d'améliorer une situation existante et, grâce aux concours qui nous sont offerts, d'arriver à formuler une doctrine d'ensemble pour coordonner tous les efforts, mais dans les ports coloniaux, par suite de la découverte de nouveaux gisements minéraux, par suite d'une position spéciale géographique, comme celle qui était signalée pour Fort-de-France par M. REBUFFEL, on se trouve dans la nécessité de créer un organisme, ou d'établir une installation maritime sur un point déterminé. Ce qu'il faudrait, ce serait une sorte d'organisme central, qui permette de se renseigner, de trouver des avis, de mettre en un mot tout en ordre.

Il serait d'ailleurs très intéressant de se tenir en contact permanent avec cet organisme, afin d'être au courant de toutes les initiatives préconisées.

Rien ne s'opposerait donc à avoir deux organisations; l'une pour les grands ports, ce serait l'Association des Grands Ports Français, qui se limite quant au tonnage; l'autre, l'Association des Ports Coloniaux.

M. LALANDE rappelle à ce sujet qu'il y aura un Congrès des Chambres de Commerce coloniales, au mois de septembre; M. HERSENT a bien voulu accepter d'y présenter un rapport sur les ports coloniaux; la question pourrait sans doute être posée à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT tâchera de profiter de cette occasion pour faire progresser l'idée. C'est une question d'exploitation et, en somme, de meilleur rendement pour l'économie nationale. Dans ces conditions, il propose d'accepter le principe du vœu, que le Bureau s'efforcera de rédiger de telle sorte que la formule soit assez large.

Le tout est de prévoir l'organisme qui permettra de grouper les gens qui s'intéressent aux colonies, et d'avoir une connexion avec les autres ports, lorsqu'il s'agit d'engager une action. Actuellement, lorsqu'il s'agit de l'Indochine, on ne s'occupe que de cette colonie; il en est de même de l'Afrique Equatoriale et des autres. Eh bien non, ce n'est pas la meilleure méthode. Il faudrait une action commune, car il y a des points communs indispensables pour l'économie nationale.

*
* *

LE PRÉSIDENT propose d'aborder l'examen des rapports sur la navigation fluviale.

M. BENEDIC, Président de la Compagnie Générale des Transports en Afrique, résume son rapport sur *la navigation fluviale en Afrique Equatoriale Française*.

LE PRÉSIDENT remercie M. BENEDIC de son rapport très bien fait, qui contient et résume tout le problème qui est à l'ordre du jour de la séance: c'est-à-dire: trouver un moyen de pénétration. C'est une question qui se relie d'ailleurs à la question des améliorations à exécuter sur le Haut-Niger; il y a là toutes espèces de travaux hydrographiques à exécuter pour savoir s'il serait possible de rendre ce fleuve navigable.

M. ARNAUD donne lecture du projet de vœu pour l'Afrique Equatoriale.

M. le Gouverneur Henri BOBICHON, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana, observe qu'il est très important de savoir si le Congo-Océan sera suffisamment alimenté pour faire ses frais. Or, il est certain que le Katanga ne l'emploiera pas. On avait d'abord envisagé une jonction du Katanga avec le Congo Océan par Léopoldville-Brazzaville; il croyait primitivement à ce projet; mais il n'y croit plus, parce que le port de Lobito vient d'être ouvert, et que les produits miniers prennent déjà cette voie. D'autre part, le Congo Belge évacue ses produits par Dar-es-Salam, Mombassa et Port-Soudan. Il reste donc les produits de l'Oubangui Est; mais ils seront évacués de plus en plus par le Congo belge, par le Soudan anglo-égyptien ou encore par le chemin de fer projeté, dont les plans sont terminés, qui ira du Congo Belge au Nil, dans les environs de Redjal. Il faudrait donc s'assurer pour le Congo-Océan absolument tous les produits qui peuvent venir du Tchad ou de l'Oubangui.

A l'une des précédentes séances de l'*Union Coloniale*, M. Henri BOBICHON avait présenté les remarques suivantes:

« Les transports de marchandises venant de France, à destination de la colonie française du Tchad, ne seraient-ils pas effectués plus écono-

miquement et plus rapidement en utilisant la voie du Niger au lieu de celle Congo-Oubangui?

« En pratique, on peut nettement répondre : non.

« En effet, pendant dix ans environ — de 1910 à 1920 — le Gouvernement et les commerçants envoyaient certaines marchandises par la voie de la Bénoué, navigable un mois sur douze. Depuis, cette route a été abandonnée parce que trop compliquée, difficile à surveiller et trop onéreuse.

« Déjà, en Europe, les difficultés sont nombreuses pour assurer le départ des colis ; les frais supplémentaires se font lourdement sentir. Au lieu de pouvoir embarquer les marchandises dans un port français, il faut nécessairement les diriger sur l'Angleterre, où il y a manipulations multiples, emmagasinage obligé. Dans la Nigéria anglaise, il faut attendre la très courte époque des hautes eaux pour acheminer ces marchandises sur leur destination, ce qui prend un très long temps. En saison sèche, les transports par camions et porteurs occasionnent de grosses difficultés, des frais excessivement élevés et constituent presque un tour de force, car il ne peut y avoir de routes automobiles stables dans le sable et l'on ne peut en prévoir de solides d'ici longtemps.

« Bref, employer la voie de la Bénoué, revient à envoyer pour des dates précises tout le frêt à monter au Tchad, de manière que, dans un mois de navigabilité possible par an, tout le frêt soit monté sur la rivière.

« On comprend facilement, si l'on est tant soit peu au courant des questions de transports en Afrique, les impossibilités qui en résultent, tant pour l'Administration que pour les commerçants, sans parler de l'impossibilité d'écouler en un mois une quantité importante de frêt accumulé pendant onze mois ; on se rend compte, rien que pour les matières périssables, de l'état où elles arriveraient. De plus, on ne règle pas comme on le veut, l'arrivée du frêt ; si, pour une raison quelconque (circonstances climatiques, retard de transport sur la chaîne France-Angleterre-port de la Nigéria, transit sur le Niger, sur la Bénoué, puis sur le Logone), un retard se produit, tel ou tel colis sera retardé *un an* dans son arrivée au Tchad.

« Pratiquement, on doit renoncer à cette voie.

« Par contre, les transports par le Congo-Oubangui se font à toute époque ; ils existent depuis trente ans, ils fonctionnent en permanence et, s'ils sont plus longs en apparence, ils sont sûrs et peuvent écouler tout le frêt. De plus, ils sont en cours d'amélioration véritable en ce qui concerne l'accélération des services entre Bangui et le Tchad, d'accord avec la Colonie, et en outre, des connaissements directs vont pouvoir être délivrés.

« Le nouveau contrat (1) avec la « Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana », en étroite liaison avec la « Compagnie Générale de Transports en Afrique » et avec la « Compagnie des Chargeurs Réunis », envisage, après accord absolu avec tous les services civils, militaires et maritimes du Ministère des Colonies, les connaissements directs de France au Tchad. L'acheminement des marchandises et du matériel se fera en 50 jours de Bordeaux à Fort-Lamy (Tchad) et en 45 jours de Bordeaux à Fort-Archambault.

« L'achèvement du chemin de fer Congo-Océan permettra de réduire ces délais de six jours et les marchandises seront ainsi transportées exclusivement sur territoire français et manipulées par des sociétés françaises.

« Il est inutile de faire état des chiffres qui ont été donnés par certains intéressés, car ils sont tendancieux, au reste inexacts, et la preuve pourrait en être facilement administrée.

(1) Ce contrat a été signé pour dix ans le 13 octobre 1931 par le Gouverneur Général de l'A. E. F. et le Président du Conseil d'Administration de la Société et approuvé le 5 novembre par le Ministre des Colonies.

« En tout état de cause, les prix des marchandises et vivres de la « Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana » sont nettement inférieurs à ceux des autres commerçants établis au Tchad, lesquels auraient le plus grand intérêt à voir disparaître cette vieille Société de commerce, la première établie au Congo, en 1880, avec l'appui de de Brazza et hautement considérée par tous les Commissaires généraux et Gouverneurs généraux qui lui ont succédé.

« Il est de notoriété publique que la « Compagnie Française de l'Ouhamé et de la Nana », vieille Société bien assise, vend ses marchandises dans les territoires du Tchad au même prix et souvent meilleur marché que ses concurrents qui font venir leurs approvisionnements par une colonie étrangère, la Nigéria. »

Or, cette nouvelle organisation, qui se crée en ce moment, dispose du *Léon Blot* et du *Jacques d'Uzès* sur le Chari ; elle va envoyer deux nouveaux bateaux, munis de deux doubles moteurs Diesel à mazout, c'est-à-dire de grands bateaux modernes, éclairés à l'électricité, très confortablement aménagés ; puis il y aura une dizaine de baleinières, à moteurs à mazout également. Il ne faut pas que le Congo-Océan, qui marche à pas de géant, grâce à l'activité prévoyante de M. ANTONETTI, Gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, soit handicapé par la voie de la Nigéria. Il ne faudrait pas que, par pure fantaisie, on cherche à employer officiellement cette voie, qui ne peut pas être utilisée pratiquement.

D'autre part, il ne faut pas que les produits du Tchad soient acheminés par une voie étrangère, au lieu de passer normalement par la voie du Congo-Océan, alors qu'avec les nouveaux moyens employés, les produits descendront très facilement sur Pointe-Noire par le Chari, Batangafo, Bangui et Brazzaville.

Dans ces conditions, M. Henri BOBICHON croit que le Congrès devrait émettre un vœu pour s'opposer à ce que l'on se serve de la voie de la Nigéria, parce qu'elle n'est pas pratiquement utilisable, ce qui a été maintes fois démontré.

LE PRÉSIDENT remercie M. le Gouverneur BOBICHON de ses explications.

M. REBUFFEL croit que dans les vœux proposés pour l'Afrique Equatoriale, il n'y a rien qui soit en contradiction avec ce que vient d'indiquer M. le Gouverneur BOBICHON.

Somme toute, ils tendent à faire coordonner le système des transports routiers avec la navigation qui se pratique sur l'Oubangui et sur le Chari, de façon à rendre les transports plus pratiques et plus économiques.

D'ailleurs, le jour où l'on aura considérablement amélioré la navigation sur le Chari, sur l'Oubangui et sur ses affluents, le jour où les routes qui partent de Bangui, pour aller vers Fort-Archambault, se seront améliorées, personne ne songera plus à employer cette voie fâcheuse de la Nigéria, qui est beaucoup plus coûteuse et beaucoup moins pratique que l'autre.

En tout cas, il est difficile, pour le Congrès, de prononcer l'anathème contre tel ou tel système qui, dans la pratique, s'éliminera tout seul.

M. Henri BOBICHON ajoute qu'il y a certainement une formule à trouver. Il se place au point de vue du Congo-Océan. Le seul but est de trouver une voie à la fois plus économique et plus rapide que celle de la Nigéria.

M. REBUFFEL montre que toute la politique préconisée au Congrès tend précisément à faire aboutir à Brazzaville tout le trafic de la Colonie de l'Afrique Equatoriale.

M. Henri BOBICHON signale à ce point de vue, et pour mémoire, qu'il a été fait des études dernièrement pour établir un chemin de fer entre

Yaoundé et Baibokoum et qui irait jusqu'à Fort-Archambault. Ce chemin de fer enlèvera évidemment des marchandises au Congo-Océan.

M. REBUFFEL observe que le Cameroun est une possession française. M. le Gouverneur général ANTONETTI est lui-même très partisan de faire un débouché au Tchad par Douala, si cela est nécessaire ; mais là nous serons en terre française. Ce que nous ne pouvons pas laisser faire, parce que ce serait maladroit à tous les points de vue, c'est de laisser les marchandises prendre le chemin d'une colonie étrangère.

M. BENEDIC déclare à ce propos qu'il a communiqué son rapport à M. le Gouverneur général ANTONETTI, qui lui a dit ne voir rien à y changer. C'est donc que M. ANTONETTI approuvait les conclusions du rapport.

On pourrait peut-être, pour donner satisfaction aux suggestions présentées par M. le Gouverneur BOBICHON, modifier le premier paragraphe du vœu et dire, par exemple :

« Le Congrès,

« Considérant l'intérêt majeur que présente l'aboutissement à Brazza-ville, en tête du chemin de fer du Congo-Océan, de l'immense réseau « de navigation fluviale constitué par les biefs très étendus du Congo, de « l'Oubangui et de plusieurs de ses affluents et des territoires du Tchad ; »

Le reste du texte du vœu irait très bien.

M. Henri BOBICHON dit qu'il se rallierait, en effet, à cette rédaction et le vœu, ainsi modifié, est mis aux voix et adopté.

M. GASPARD résume ensuite son rapport sur *les canaux et la navigation fluviale en Indochine*.

LE PRÉSIDENT pense que l'exploitation sur le *Haut-Mékong* pourrait permettre un trafic important. L'aménagement des rapides pourrait être poursuivi avec plus d'intensité si l'on envisageait le transport d'un frêt plus considérable. Il y a certainement des minerais à exporter de cette région ?

M. GASPARD le confirme. Il y a, en effet, beaucoup de minerais dans toute cette région ; l'étain, notamment, constituerait peut-être un frêt intéressant.

LE PRÉSIDENT observe que l'étain représente peu de chose, aux cours actuels.

M. GASPARD croit qu'il faudrait pour justifier (ce qui n'est pas impossible d'ailleurs) la création d'un aménagement plus rationnel du Mékong, qu'on découvrit au Laos des mines de charbon.

LE PRÉSIDENT remarque qu'il y a aussi dans ce pays de grandes forêts de bois dur.

M. GASPARD indique que les billes de teck sont jetées à l'eau ou réunies en radeaux. Ce sont des procédés encore primitifs, mais auxquels il faut bien recourir. L'Est Asiatique Français a lancé, par ce moyen, 18.000 billes de teck, et cela indique l'importance du trafic.

Lorsqu'on aura terminé l'aménagement du Mékong, et lorsqu'on aura créé les voies de dérivation permettant d'atteindre la côte d'Annam, on arrivera certainement à exporter chaque année au moins 20.000 tonnes du Laos.

LE PRÉSIDENT note que ce ne serait pas un trafic énorme pour le Laos.

M. REBUFFEL estime que dans les conditions actuelles, ce serait folie que de vouloir assurer le transport des marchandises depuis le Haut-

Mékong jusqu'à Phnom-Penh par le fleuve ; il vaut mieux conserver des biefs isolés, chaque bief étant relié à la Côte d'Annam par un chemin de fer ou une route.

M. GASPARD est de cet avis. Il convient que le chemin de fer ou la route aboutisse à un port fluvial bien équipé, ce qui n'existe pas encore. En particulier, chaque bief devrait être doté d'engins et appareils de levage suffisants ; pour le bois de teck, ce qu'il faudrait, ce sont des grues de vingt tonnes.

Il est donné lecture du projet de vœu relatif à la navigation sur le Mékong et demandant qu'il soit établi pour chacune de ces voies de dégagement (chemin de fer ou route) un port fluvial de transbordement comportant les installations nécessaires d'emmagasinement et de manutention.

M. REBUFFEL pense qu'il serait utile de demander d'abord qu'il soit créé une voie de dégagement pour chaque bief. Elle n'existe pas toujours. Le Tanap-Takhek est à peine commencé ; pour les autres biefs navigables, il n'existe guère comme débouché vers la mer que des pistes tout à fait insuffisantes.

Il est décidé de modifier le vœu en ce sens.

Il est ensuite donné lecture du vœu concernant *les canaux de Cochinchine*. Il y est dit, notamment :

« Le Congrès émet le vœu que ces réseaux soient complétés par des ensembles cohérents de voies secondaires, nécessaires à la fois au développement des cultures et à l'évacuation des récoltes. »

M. MÉCHIN observe que, d'après ce texte, il semblerait que les voies secondaires et tertiaires n'existent pas : or, tel n'est pas le cas. Celui qui ne connaîtrait pas la véritable situation pourrait croire, en lisant ce vœu, que rien n'a été fait. C'est pourquoi M. MÉCHIN propose de modifier la rédaction et de mettre :

« Le Congrès émet le vœu :

« Que le réseau des voies secondaires et tertiaires, déjà commencé, soit complété pour permettre un meilleur développement des cultures et l'évacuation des récoltes. »

LE PRÉSIDENT met aux voix le vœu avec les modifications qui ont été suggérées et le vœu, ainsi modifié, est adopté.

En l'absence de M. J. DURAND, retenu par ses fonctions à Dakar, M. ARNAUD, Rapporteur général de la Section, fait un résumé du rapport concernant *la navigation fluviale sur le Sénégal*. Il donne ensuite connaissance du projet de vœu suivant :

« Le Congrès,

« Considérant l'importance de la vallée du fleuve Sénégal, comme moyen de pénétration dans la région Nord du Sénégal, et comme régulateur des conditions de culture de toute une partie du pays ;

« Emet le vœu :

« Que la colonie dresse un plan des travaux nécessaires pour régulariser le débit du fleuve, par des réservoirs, l'exhaussement de certains seuils ; ainsi que pour la stabilisation définitive du chenal de la barre ;

« Que le port de Kayes soit aménagé pour permettre son développement en harmonie avec les facilités de travail que son trafic demande. »

M. ARNAUD craint que ce vœu ne fasse double emploi avec celui sur les irrigations.

M. REBUFFEL est de cet avis. La question du Sénégal va reparaitre lorsque le Congrès étudiera, dès demain, l'hydraulique agricole : il y aura en effet à ce sujet un rapport de M. BÉLIME, Inspecteur général de la Production et des améliorations agricoles en A.O.F., qui étudiera les irrigations ainsi que les aménagements hydrauliques de la vallée du Sénégal. A ce sujet, il faudra considérer s'il est possible de créer des réservoirs dans le Haut-Sénégal et également de relever les plans d'eau du bief supérieur du Sénégal.

Il y a, en effet, dans cette vallée du Sénégal, un phénomène assez curieux : le plan d'eau est descendu ; le résultat est un assèchement de presque toute la colonie.

M. BÉLIME a étudié ce que demande le Rapporteur : c'est-à-dire la régularisation partielle du débit à l'aide des réservoirs créés dans les hautes vallées du Sénégal, en amont de Kayes ; puis l'exhaussement de seuils en aval de Kayes.

Un doute existe encore sur l'opportunité d'entreprendre ces travaux, parce qu'il faudrait mettre en balance leur coût et le résultat qu'on en peut obtenir. Il est difficile de tirer dès à présent une conclusion bien ferme, et ceux qui ont étudié ce projet en sont à se demander à quelle solution ils devront aboutir.

Est-ce possible pratiquement, ou ne l'est-ce pas ?

Il ne faut pas oublier, d'autre part, que cette navigation du Sénégal est une navigation essentiellement saisonnière. M. REBUFFEL a entendu à Kayes des commerçants dire que les bateaux ne remontent jusqu'à ce point que pendant un temps très court, mais qu'il est extrêmement intéressant pour eux que les bateaux y remontent dans cette période. On ne peut donc pas prétendre que les chemins de fer aient rendu inutile la navigation sur le Sénégal. Les usagers qui la pratiquent y tiennent énormément. Ils estiment qu'elle est utile pour le transport des marchandises, par suite de la très grande économie qui en résulte.

Peut-être pourrait-on conclure qu'il serait intéressant de continuer ces études, qui ont pour but les améliorations demandées par l'auteur du rapport.

LE PRÉSIDENT montre qu'il y aura lieu de mettre en harmonie le vœu proposé par le Rapporteur avec la décision que prendra la Section qui s'occupe spécialement des irrigations et du service agricole. Les deux vœux ne sont pas en contradiction.

M. ARNAUD expose brièvement les questions relatives à *la navigation sur le Niger* et le vœu la concernant est adopté.

Le Congrès entend ensuite un exposé sur *la navigation lagunaire à la Côte d'Ivoire*, qui a fait l'objet d'un rapport de M. BARTHE.

M. REBUFFEL ajoute que cette navigation lagunaire a une très grande importance, car elle commande toute l'œuvre du *port d'Abidjan*. Tout le commerce de la Côte d'Ivoire sera reporté sur le bord de cette lagune et viendra affluer à Abidjan grâce à la navigation sur la lagune.

Il est donc de l'avenir de la Côte d'Ivoire et du Port d'Abidjan de donner à cette navigation lagunaire un perfectionnement et des moyens d'action qui lui sont nécessaires. M. REBUFFEL estime que le Congrès devrait émettre un vœu dans ce sens. D'ailleurs, dit-il, M. BARTHE connaît d'autant mieux cette question que c'est lui qui a établi Grand-Bassam. En ce moment, on amène par la lagune les produits à Grand Bassam, où

Se trouvent des wharfs métalliques qui permettent l'évacuation des marchandises par des baleinières et de petits remorqueurs. Plus tard, Grand-Bassam enverra peut-être à son tour par la lagune ses produits au port de Vridy-Abidjan, car ce port remplacera avantageusement les wharfs.

Un projet de vœu concernant la navigation sur les lagunes de la Côte d'Ivoire est soumis au Congrès et adopté sans modification.

M. ARNAUD donne lecture d'un vœu général au sujet de la navigation fluviale et des canaux, qui est adopté sans modification, après un échange de vues.

M. ARNAUD indique ensuite qu'un vœu complémentaire a été préparé à la demande de M. BENEDIC, en ce qui concerne *la navigation sur le Congo et l'Oubangui*. On pourrait envisager l'emploi d'hydravions à flotteurs ou à coque, afin de rendre de grands services pour le transport rapide des passagers et du courrier sur ces longues distances, et de former ainsi une liaison au point de vue commercial.

M. REBUFFEL observe à ce propos que le Comité d'organisation a décidé de ne pas inscrire à l'ordre du jour du Congrès les questions relatives à l'aviation aux colonies, parce qu'il a été organisé un Congrès d'Aéronautique Coloniale, qui se réunira en octobre et qui traitera spécialement de toutes ces questions.

LE PRÉSIDENT pense que, certainement, avec tous les canaux dont nous disposons d'un côté ou de l'autre, dans nos colonies, et les voies fluviales qui existent, il serait très possible d'y assurer des transports intéressants avec des hydravions.

M. REBUFFEL ajoute qu'il faudrait aussi envisager l'aménagement d'aéroports pour les hydravions. M. BENEDIC, qui connaît admirablement toute cette question, estime que cette amélioration serait surtout désirable en Afrique Équatoriale Française.

Il est donné lecture du vœu, qui est adopté sans modification.

L'ordre du jour étant épuisé, LE PRÉSIDENT renouvelle ses remerciements aux Rapporteurs pour l'effort considérable qu'ils ont bien voulu donner et lève la séance.

SECTION III

CHEMINS DE FER ET ROUTES

Séance tenue l'après-midi du mercredi 22 juillet

Présidence de M. CONSTANTIN, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

LE PRÉSIDENT ouvre la Séance et rappelle que les réunions préparatoires ont permis d'établir un plan d'ensemble pour les travaux de la Section. Il va demander à chacun des Rapporteurs de faire un résumé succinct et il invite les Congressistes à formuler des avis et des suggestions, qui donnent le maximum de vie et d'intérêt aux travaux d'un Congrès comme celui-ci.

Il donne la parole à M. CONCHE, qui résume son rapport sur l'Evolution des Routes aux Colonies.

Les conclusions du Rapporteur sont adoptées sans modification.

M. GILQUIN donne ensuite connaissance de son rapport sur les chemins de fer et les routes à Madagascar.

Comme M. GILQUIN est obligé de partir avant la fin de la séance, LE PRÉSIDENT propose au Congrès d'examiner immédiatement le projet de vœu relatif à Madagascar.

Il en est donné lecture.

M. JAILLET, Directeur de la Compagnie Nosybéenne d'Industries Agricoles, de la part de M. DE LA MOTTE SAINT-PIERRE, absent de Paris, désire présenter un vœu relatif aux chemins de fer de Madagascar. Ce vœu n'a aucun caractère technique ; comme le rapport de M. GILQUIN, d'ailleurs, il est plutôt de caractère économique ; il va avec le vœu qui vient d'être lu, et ne doit être envisagé que comme un complément de celui-ci. En voici la teneur :

« Considérant...

« d'autre part que les chemins de fer ayant pour but de transporter vers la côte les produits de l'intérieur en vue de leur exportation, il importe que le point d'aboutissement de ce chemin de fer soit, à moins d'empêchements techniques, sur la mer elle-même, et non dans les terres à l'extrémité d'un chenal d'accès difficile et d'usage intermittent ;

« Emet le vœu :

« que ce principe reçoive application pour le chemin de fer en projet du Sambirano. »

M. REBUFFEL indique que ce chemin de fer desservirait la vallée du Sambirano, fleuve de la Côte Nord-Ouest. Le Sambirano n'étant pas navi-

gable dans son bas cours, les marchandises sont actuellement dirigées sur un petit port intérieur, réuni à la mer par un chenal circulant au milieu des palétuviers et souvent inutilisable, surtout au moment des petites marées. On a soutenu qu'il suffirait de faire partir le chemin de fer du port d'embarquement actuel, au lieu de le faire aboutir à la mer libre, où existe une amorce de port de batelage. M. DE LA MOTTE SAINT-PIERRE s'en inquiète, et fait observer que la sortie des produits ne sera assurée que si le chemin de fer est prolongé jusqu'à la côte et la mer libre.

L'Administration est favorable à ce projet, mais une violente campagne a été faite, à la suite de l'opposition menée par des intérêts particuliers, et notamment les intérêts du Port de Hellville, dans l'île de Nossi-Bé, qui ne voudraient pas voir un port se développer sur la côte en face.

LE PRÉSIDENT remarque qu'il ne faut pas retomber dans l'erreur qui avait été commise au début pour le chemin de fer de Brickaville à Tananarive.

M. MÈGE appuie cette observation ; le vœu proposé par M. DE LA MOTTE-SAINT-PIERRE lui semble tout à fait logique. Ce serait une hérésie d'arrêter le chemin de fer avant d'arriver à la mer.

M. GILQUIN ajoute qu'il est très important de faire aboutir la voie en un point où les bateaux de mer peuvent accoster.

LE PRÉSIDENT met aux voix le premier vœu et celui de M. DE LA MOTTE-SAINT-PIERRE, qui sont adoptés sans modification.

M. DUFOUR, Rapporteur général de la Section, étant obligé de partir, le Président lui donne tout de suite la parole pour présenter le Rapport général.

Après l'exposé de M. DUFOUR, le Secrétaire général donne lecture des vœux généraux concernant toutes les colonies, préparés par le Bureau du Congrès, au sujet des chemins de fer et des routes.

LE PRÉSIDENT insiste sur l'utilité d'une Commission ministérielle de techniciens chargés de fixer les limites des caractéristiques à adopter pour les rampes, les courbes et les ouvrages d'art, en tenant compte, s'il y a lieu, dans chaque cas particulier, des conditions de trafic auxquelles il y aura lieu de satisfaire et des modes d'exploitation auxquels il conviendra de recourir.

Le Colonel MORNET observe que si la Commission ministérielle dont il est question avait été créée il y a trente ans, elle aurait sans doute arrêté les principales caractéristiques des rampes, des courbes et des ouvrages d'art à des chiffres qui paraîtraient aujourd'hui insuffisants.

Au surplus, il existe une Commission ministérielle technique, c'est le Comité des Travaux publics des Colonies, qui donne son avis sur les projets.

M. MÈGE dit qu'il n'en est pas toujours ainsi, surtout pour les ouvrages d'art.

LE PRÉSIDENT indique que certains ouvrages ne sont pas assez importants pour passer au Comité des Travaux Publics. Tous ceux qui font l'objet d'un emprunt sont soumis à ce Comité ; mais il n'en est pas de même des travaux secondaires. Le vœu présenté aurait pour but de faire passer tous les travaux, quels qu'ils soient, devant la Commission ministérielle.

Le Colonel MORNET se demande si cela n'arrêterait pas bien des initiatives et bien des travaux.

LE PRÉSIDENT pense que, par contre, cela arrêterait des initiatives intempestives.

Le Colonel MORNET rappelle les débats, à la Section de l'Afrique Occidentale de l'Union Coloniale, au sujet du chemin de fer de Casamance ; les uns réclamaient les mêmes caractéristiques que pour les chemins de fer de l'Afrique Occidentale Française ; d'autres voulaient un chemin de fer Decauville sur routes !

LE PRÉSIDENT pense que le vœu proposé pourrait être mis au point. Le Comité des Travaux Publics est, à son avis, le véritable organisme qualifié pour établir une doctrine et pour faire triompher des vues d'ensemble.

UN CONGRESSISTE déclare qu'il n'est pas absolument persuadé de l'intérêt qu'il y aurait à centraliser tant que cela. Prenons le cas de l'Afrique Equatoriale Française ; on y trouve des centaines de kilomètres de voies Decauville, ce qui est déjà quelque chose, alors que s'il avait fallu passer par le Comité des Travaux Publics, qui aurait imposé certaines règles générales, il n'y aurait peut-être rien de fait.

M. DUFOUR observe qu'il s'agit seulement de fixer des caractéristiques pour chaque sorte de travail ; de dire, par exemple, qu'on ne peut pas faire des chemins de fer sans un rayon minimum de tant, des rails de tel gabarit, etc...

Le Colonel MORNET rappelle qu'il faut d'abord bien se rendre compte des lieux dans lesquels on se trouve ; il est évident que l'on ne peut pas, dans les plaines du Soudan, adopter les mêmes caractéristiques que dans un pays de montagnes.

LE PRÉSIDENT croit que le Comité des Travaux Publics a l'esprit assez large pour tenir compte de toutes les conditions particulières.

M. BEAU dit que déjà, en pratique, pour les chemins de fer, il faut que les projets passent devant le Comité, parce qu'il y a une loi prescrivant que les colonies ne peuvent pas faire un chemin de fer sans l'approbation du Département ; donc, quels que soient les fonds sur lesquels le projet est entrepris, que ce soit un emprunt ou les ressources ordinaires du budget, le Comité des Travaux Publics doit toujours se prononcer ; c'est dans la tradition.

Le vœu proposé, sous sa forme générale, n'est cependant pas inutile : il ajoute une idée de standardisation, qui doit être étendue au matériel.

Mais il ne faudrait pas toutefois tuer tout esprit de progrès par des conceptions trop rigides, et à ce propos, M. BEAU voudrait, par un exemple, indiquer combien il est difficile de prévoir l'avenir et de pouvoir tout enserrer dans une formule. Il y a en ce moment des essais qu'on est en train de faire au point de vue des voitures de chemin de fer automotrices sur pneumatiques, et qui sont très intéressants pour les colonies. M. l'Inspecteur général LAUNAY, présent à la séance, vient d'assister avec lui aux essais de ces automotrices sur pneumatiques, et peut attester que M. ANTONETTI, Gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, s'est tellement enthousiasmé pour cette invention, qu'il a voulu commander immédiatement deux voitures. Il y a là une heureuse initiative.

Il ne peut pas être question d'ailleurs, dans l'état actuel des choses, d'étendre le procédé à des trains lourds, car on est limité, en raison de la résistance du bandage pneumatique, à l'emploi d'essieux de 1 tonne $\frac{1}{2}$ environ. Nous sommes donc encore loin des grands trains lourds ; mais cela peut révolutionner les conditions du service des voyageurs. Le gros intérêt pour le trafic des voyageurs, c'est la rapidité des démarrages et des arrêts. Or, dans les essais, les automotrices sont arrivées à 100 à l'heure à l'entrée des petites gares de campagne où elles ont stoppé et les démar-

rages se sont faits dans des conditions analogues de rapidité. La vitesse atteint jusqu'à 120 km. à l'heure.

Actuellement, on étudie pour la banlieue d'Alger un service de voyageurs ; avec les moyens employés jusqu'ici, la vitesse moyenne commerciale ne pourrait dépasser quelque 25 kilomètres à l'heure. Actuellement, avec les automotrices sur pneus, on envisage la possibilité d'assurer une moyenne commerciale de 60 kilomètres à l'heure, malgré les arrêts pour prendre et décharger les voyageurs tous les trois kilomètres. En résumé, les temps d'arrêt et de départ sont réduits au minimum et l'on envisage des vitesses de 90 à 100 km. en marche. Malheureusement, sur la voie de 1 mètre, le poids par essieu devra être encore réduit ; mais on trouvera peut-être le moyen d'y parer en mettant des roues de plus grand diamètre, ou en étudiant des bandages plus résistants.

D'ores et déjà, pour le service des voyageurs et le transport des bagages, M. BEAU croit qu'il y a là des perspectives très intéressantes et une révolution est peut-être prochaine dans nos chemins de fer à voie étroite, qui, au lieu d'être démolis par la concurrence automobile, comme en France, pourraient trouver là un aliment nouveau de résistance technique et industrielle.

M. REBUFFEL observe que M. DE GEOFFROY, Délégué du Syndicat du Matériel Roulant, parlera de cette question vendredi matin dans la Section du Matériel Privé.

M. MÈGE rappelle que M. BEAU a fait allusion aux questions de standardisation en matière de matériel ; mais il y a une standardisation qui intéresse la construction au premier chef ; c'est celle des petits et moyens ouvrages pour les colonies.

Il y a parfois des erreurs qui coûtent très cher ; c'en est une, par exemple, de faire des aqueducs sur cintres dans un pays où les bois sont durs et se corrompent vite, où la main-d'œuvre est difficile à éduquer. Lorsqu'il s'agit de faire des cintres, ce n'est pas à la portée du premier manœuvre venu ; il faut des ouvriers formés et spécialisés ; on sous-entend qu'il faudrait presque des ouvriers français. Tandis que, s'il s'agit simplement de poser un ouvrage, n'importe quel petit manœuvre peut faire l'affaire.

Pour les grands ouvrages d'art, il est certain que l'on doit tenir compte de la nature du terrain, de la hauteur du passage de l'eau ; il y a là des études particulières, qu'il est difficile de standardiser ; mais toutes les fois qu'il s'agit d'un ouvrage de 4 à 12 m., il n'y a pas de difficultés à faire des ouvrages à poutres droites, avec les mêmes caractéristiques. En multipliant les détails de la construction, on augmente la difficulté, on augmente le prix de revient. M. MÈGE croit donc qu'il serait bon, à la suite de cette partie du vœu, d'ajouter un paragraphe demandant qu'il soit établi un projet standard pour les petits et moyens ouvrages des routes et des chemins de fer.

M. DUFOUR signale qu'il y a dans le vœu proposé un passage demandant « que soient établis des types standards ».

LE PRÉSIDENT propose de compléter le vœu concernant l'action du Comité ministériel en prévoyant qu'il fixera les caractéristiques à adopter « pour les types d'ouvrages d'art standardisés ».

M. BEAU demande s'il n'y aurait pas intérêt, à cet égard, à émettre un vœu qui soit légèrement différent dans la forme, pour tenir compte des observations très intéressantes présentées par M. MÈGE, parce que, suivant les colonies, il peut y avoir des nécessités qui conduisent à faire des ouvrages d'art, plutôt que d'autres : c'est ainsi que, dans les endroits où se produisent les érosions, on peut prohiber les ouvrages métalliques.

Il serait très intéressant que les colonies, surtout les grandes colonies, aient toutes un bureau d'études très développé. En Afrique Occidentale, cela vient d'être organisé il y a un ou deux mois. A Madagascar, depuis quatre ans, ce bureau existe et fonctionne.

Ces bureaux d'études mettent au point, compte tenu des directives générales de Paris, des cahiers types d'ouvrages secondaires adaptés aux conditions de chaque colonie ; on arrive ainsi, en tenant compte des ressources et des nécessités locales, à une sorte de standardisation secondaire qui, comme le fait justement remarquer M. MÈGE, est indispensable.

Ne conviendrait-il pas que les colonies elles-mêmes fussent orientées vers ces bureaux d'études et cette standardisation des ouvrages secondaires ?

LE PRÉSIDENT pense que ce serait très bien pour les grandes colonies ; mais on ne peut pas demander cela à de petites colonies.

M. DUFOUR estime que pour les ouvrages courants, allant de 60 centimètres d'ouverture à 8 ou 10 mètres, que ce soit dans n'importe quel pays, c'est toujours la même chose ; le même type peut servir aussi bien en Indochine qu'en Afrique ou ailleurs.

M. MÈGE connaît un chemin de fer pour lequel un ingénieur a fait partout des aqueducs avec un simple mur de maçonnerie, sur lequel il a placé des dalles en béton armé ; il a tourné ainsi la question du cintre, très difficile à résoudre aux colonies. Dans ces pays tropicaux, on utilise des bois dans lesquels l'outil se refuse à entrer, si bien que l'ouvrier qui manie le bois finit par se rebuter lui-même. Il se produit que, pour un aqueduc voûté, et pour les ouvrages en béton armé à lignes compliquées, l'on est obligé d'avoir recours à 40 % de main-d'œuvre de plus que pour des ouvrages à simples lignes droites, parallèles ou perpendiculaires entre elles.

M. DUFOUR observe que cela est variable suivant les territoires ; il en est où les types d'ouvrages voûtés s'imposent : il ne faut prononcer de condamnation générale contre aucune forme d'ouvrage.

LE PRÉSIDENT donne lecture du vœu ainsi remanié :

« Qu'une Commission ministérielle de techniciens soit chargée de fixer les limites des caractéristiques à adopter pour les rampes, les courbes et les types d'ouvrage d'art standardisés... »

Cette rédaction est adoptée.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL reprend la lecture des vœux généraux ; il est notamment suggéré que dans chaque colonie le Service des Travaux Publics soit chargé d'organiser ou de contrôler l'achat et l'entretien du matériel utilisé pour la création et l'exploitation des voies de communication.

UN CONGRESSISTE observe que cela va à l'encontre de ce qui existe actuellement. Toutes les livraisons de matériel sont vérifiées à Paris, tout au moins pour le matériel acheté dans les usines de la Métropole. Les colonies font connaître leurs besoins et c'est le service administratif en France qui est chargé de faire les achats pour le compte des colonies.

M. BEAU confirme que les choses doivent être ainsi pour les grosses commandes passées dans la Métropole ; mais, en pratique, il y a des colonies qui sont autorisées à faire des dérogations, comme l'Indochine.

Après un échange de vues, il est décidé de supprimer le paragraphe dont il s'agit dans les vœux.

A propos du vœu demandant que pour la construction et l'entretien des routes, il soit fait usage d'engins mécaniques suivant des procédés

modernes, M. BEAU expose qu'il a assisté à des expériences de « graders » (niveleuses) et à des essais de décapeuses, qui intéressent actuellement beaucoup les services des Ponts-et-Chaussées de France, en vue de l'élargissement des routes nationales. Il a pu assister aux essais effectués dans cet ordre d'idées par une maison française. M. LAUNAY, Directeur de la voirie routière, a également assisté à ces essais ; ils ont pu constater qu'on enlevait tout un accotement de la route sur 2 mètres de large et plusieurs mètres de long en quelques secondes. Il y a là un résultat qui va permettre de donner à l'utilisation de ces outils un plus grand développement. C'est intéressant à la fois pour la Métropole et pour les colonies.

M. REBUFFEL montre que le danger serait d'acquérir du matériel comme celui-là dans les colonies s'il n'y avait personne pour le faire fonctionner.

M. BEAU assure que le fonctionnement est facile, mais il faut que tout soit organisé pour le bon entretien.

Au sujet d'un vœu concernant la circulation des automobiles sur les routes, M. SEGUIN signale que dans les colonies anglaises elle est très sévèrement règlementée ; on ne peut mettre un camion sur une route qu'avec la permission de l'Administration, qui examine tous les organes du camion. Si une voiture française est envoyée dans une colonie anglaise, le service oblige à faire un contrôle de vitesse, afin que le camion français ne puisse pas dépasser une certaine vitesse. Il existe des règlements très stricts à cet égard dans les colonies anglaises ; il n'y aurait donc pas d'impossibilité à obtenir qu'il en soit de même dans les colonies françaises.

M. BEAU observe qu'il existe déjà une réglementation dans la plupart des colonies.

LE PRÉSIDENT a constaté qu'en Indochine les automobilistes allaient à des vitesses folles.

M. SEGUIN ajoute que dans les colonies anglaises, on impose l'emploi de régulateurs de vitesse, qui ne permettent pas de dépasser une certaine vitesse.

Pour donner satisfaction aux observations présentées, LE PRÉSIDENT propose d'ajouter au vœu : « ... en limitant dans tous les cas la pression par centimètre carré et la vitesse des véhicules lourds... »

Cette addition est adoptée, ainsi que l'ensemble des vœux généraux.

LE PRÉSIDENT donne ensuite la parole au Colonel MORNET pour son rapport sur « les Chemins de fer et les Routes en Afrique Equatoriale Française et au Cameroun ».

Le Colonel MORNET résume son rapport.

Parlant du Brazzaville-Océan, le RAPPORTEUR ajoute que les travaux nécessaires pour la construction de la voie ferrée vont coûter au minimum 800 millions, alors qu'en 1910 et 1911 elle aurait coûté au maximum 125 millions ; c'est pour les finances de l'Afrique Equatoriale Française une charge supplémentaire considérable et cela parce que la Métropole n'a pas fait pour elle, en même temps que pour les autres colonies, l'effort nécessaire aux travaux essentiels.

M. REBUFFEL observe qu'il n'est peut-être pas plus difficile de trouver 800 millions à vingt centimes, qu'il l'aurait été de trouver 125 millions de francs or avant la guerre.

Le Colonel MORNET le conçoit très bien ; mais l'A.E.F. devra payer les intérêts de 800 millions, tandis que, si ce projet avait été réalisé avant la guerre, elle aurait à payer seulement les intérêts de 125 millions.

LE PRÉSIDENT fait ensuite donner lecture du vœu relatif au Brazzaville-Océan.

La dernière partie du vœu demande l'amélioration constante des voies fluviales, le développement et le perfectionnement du réseau routier qui part de Brazzaville, en vue de concentrer en ce point le trafic.

M. REBUFFEL dit à propos de ce vœu que M. le Gouverneur général ANTONETTI demande instamment qu'on lui donne le moyen de doter ses routes d'ouvrages définitifs ; en effet, de cette manière, on diminuera énormément les frais des transports, parce qu'il sera possible de faire passer des camions de quatre tonnes, alors qu'aujourd'hui le maximum du poids des camions est de 1 tonne $\frac{1}{2}$. Puis, comme ce sont des ouvrages provisoires, il y a chaque année des frais de réfection. Le Président insiste sur ce point ; il est très important de trouver sur fonds d'emprunt de quoi doter d'ouvrages définitifs les routes de l'A.E.F.

M. BEAU observe que l'emprunt voté récemment par les Chambres ne vise que le chemin de fer.

Après un échange de vues, la Section exprime l'espoir, à l'unanimité, qu'un nouvel emprunt mette à la disposition de l'A.E.F., qui a été si pauvrement dotée jusqu'ici, les fonds nécessaires à l'aménagement de ses voies fluviales et au développement de son réseau routier.

LE PRÉSIDENT demande s'il n'y a pas d'objection contre le vœu proposé.

M. BEAU insiste pour qu'il soit adopté.

Le vœu est mis aux voix et adopté.

Il est donné lecture de la suite des vœux concernant les chemins de fer et les routes de l'A.E.F. et du Cameroun.

M. REBUFFEL observe qu'évidemment on ne peut pas rêver de faire immédiatement 1.100 à 1.200 kilomètres de chemins de fer dans ce pays. Il faut aller de l'avant avec un rythme qui soit adapté aux ressources en main-d'œuvre et en argent.

Mais, en attendant, il y a des voyageurs qui vont normalement de Bangui à Yaoundé et de Fort-Archambault à Yaoundé. Les pistes sont praticables, mais il n'y a pas d'ouvrages d'art, et ces pistes ont tous les défauts de pistes encore rudimentaires. Donc, en attendant que le chemin de fer soit fait, il faudrait les améliorer.

Le Colonel MORNET déclare qu'il est tout à fait d'accord avec M. REBUFFEL à ce sujet.

La seconde partie des vœux sur l'A.E.F. et le Cameroun est adoptée.

Le Colonel MORNET fait ensuite une communication très applaudie sur le Transsaharien. (Voir le volume des rapports, page 298).

LE PRÉSIDENT l'en félicite et ouvre la discussion.

M. BEAU croit qu'il serait intéressant d'apporter à la question du Transsaharien la contribution d'une comparaison qu'il n'a encore vue dans aucun rapport écrit. Il lui a été donné, l'année dernière, de parcourir la vallée de Ghézirah, au Soudan anglais, puis la vallée du Niger et il a trouvé là d'intéressants éléments de comparaison.

Le Transsoudanais a 800 kilomètres de Port-Soudan à Karthoum, en plein désert ; il est construit d'une façon très simple, mais très robuste ; on a commencé par poser les rails sur du sable, puis petit à petit on a perfectionné la voie. Mais le ballastage, auquel on songe comme amélio-

ration, n'est pas encore commencé. Pour le Transsaharien, il serait facile d'agir de même ; on commencerait par poser des rails, puis on pourrait établir le ballast plus tard ; celui-ci n'est pas indispensable dès le début.

Donc il y a 800 kilomètres de Port-Soudan à Karthoum, puis 200 kilomètres de Karthoum à la vallée de Ghézirah, ce qui représente 1.000 kilomètres de chemin de fer désertique à voie étroite de 1 m. 06. La distance est évidemment plus courte que dans le cas du Transsaharien ; mais, pour celui-ci, il faut tenir compte de ce qu'il aura une voie à écartement plus large.

Le chemin de fer transsoudanais a été terminé quelques années avant la construction sur le Nil Bleu du grand barrage qui avait été conçu par Lord Kitchener et qui n'a pu être achevé qu'après la guerre, en 1925. Ce barrage a 4 kilomètres de longueur et atteint 20 mètres de hauteur. Il retient 700 millions de mètres cubes d'eau environ et permet actuellement l'irrigation d'une superficie qui correspond à peu près au quart d'un département français moyen.

Cette mise en état d'irrigation se développe d'ailleurs assez rapidement, et dans l'espace d'une dizaine d'années, on espère arriver à desservir une superficie correspondant à quatre départements français.

Le chemin de fer avait été construit précisément pour desservir cette région ; mais il recueille également un peu de trafic du Congo Belge.

Il y avait, à l'époque du passage de M. BEAU au Soudan anglo-égyptien, 300.000 tonnes de trafic annuel sur le chemin de fer, soit 150.000 tonnes dans chaque sens, à mille tonnes près. Ce trafic était constitué, en valeur, à la sortie, principalement par le transport du coton.

Le matériel de chemin de fer est un des mieux adaptés pour l'Afrique, aussi bien au point de vue du transport des voyageurs que pour le trafic des marchandises. La majorité des wagons à marchandises sont des voitures de 30 tonnes, de belles voitures métalliques qui sont surtout destinées au transport du coton. La production du coton atteignait 90.000 tonnes de coton brut ; ce coton est égrené sur place, et il donne 30.000 tonnes de coton égrené à transporter, chiffre qu'il est intéressant de rapprocher des 300.000 tonnes de trafic total.

C'est qu'en effet, indépendamment du coton, qui constitue la principale richesse de cette région du Soudan anglais, il y a les cultures intercalaires de céréales, maïs, riz, sorgho, etc., et des légumineuses ; tout cela donne lieu à des exportations qui, avec l'appoint fourni par le Congo, soit environ 15.000 tonnes, forment le tonnage considérable indiqué ci-dessus.

En résumé, quatre ans après l'achèvement du barrage commandant les irrigations, nous voyons se développer, dans une région qui est analogue à celle du Niger, un trafic de 300.000 tonnes.

Or, ce qui est intéressant, c'est que la région du Niger, qui sera desservie par le Transsaharien, est exactement sous la même latitude que la vallée de Ghézirah anglaise. Le coton produit est identique ; c'est du Sakellaridès égyptien ; la fibre en est aussi belle. Ce qui avait manqué jusqu'à présent, et ce qui a causé les échecs successifs des fermes cotonnières du Niger, c'est tout d'abord le manque d'engrais et le faible rendement par suite obtenu. Le rendement, dans la région du Niger, était au début de 1.200 kilogs de coton brut à l'hectare ; il était tombé peu à peu à 800, à 600, puis à 200.

En 1929-1930, grâce à des engrais, on a pu remonter les rendements de 200 à 1.000 kilogs.

Le deuxième élément qu'il faut considérer est celui de la main-d'œuvre : évidemment, c'est une question qui préoccupe tous ceux qui s'intéressent au Transsaharien. Les Anglais ont résolu la question en attirant la main-d'œuvre de tous les pays environnants, à 1.500 kilomètres à la ronde : les paysans noirs sont venus de l'Abyssinie, du Soudan anglais, du Congo et

de l'Oubangui-Chari français, qui est aujourd'hui d'ailleurs, en partie de ce fait, complètement désert dans l'Est : tous ces gens ont donc accouru dans la vallée de Ghézirah. Et pourquoi? Parce que les Anglais ont su adopter un système qui a bien réussi : ils font travailler les indigènes en association d'intérêts, sous la forme du métayage familial. Ce système est adapté à la mentalité du noir, parce que la culture du cotonnier demande à certains moments un sérieux coup de collier dans le travail, auquel toute la famille participe, mais n'exige pas un effort constant et continu pendant toute l'année. Au moment où la récolte du coton se fait, l'indigène travaille nuit et jour avec sa famille, parce qu'il a le sentiment de la propriété, le sentiment qu'il travaille en partie tout au moins pour lui.

On est entré dans cette voie en Afrique Occidentale et les premiers efforts faits à Diré, à Nienébalé et à Baguinede depuis 1929 ont obtenu un plein succès.

Dans cette région soudanaise, on pourra donc cultiver le cotonnier, et de même également le riz et d'autres céréales, des plantes herbagères et des légumineuses. Il y a une chose que M. BEAU n'a pas vue dans les rapports officiels, mais qu'il a pu constater : c'est la possibilité pendant l'hiver d'alimenter l'Europe en produits maraîchers, à l'époque de l'année (environ de novembre à mars) où, ni l'Europe, ni l'Afrique du Nord n'en produisent, si ce n'est dans des conditions très onéreuses ; or, à cette époque, on peut faire pousser dans toute la vallée du Niger, avec un peu d'irrigation, des cultures maraîchères magnifiques, et notamment des navets, des carottes, des pommes de terre, sans compter d'autres produits comme les fraises, qui viennent admirablement. Si l'on avait la possibilité de conduire tous ces produits rapidement en Europe, il y aurait là une source de trafic importante. Il faudrait pour cela que le voyage ne fût pas trop long, ce qui exclut la possibilité de l'exportation par le Sud. Cette affirmation est également vraie pour le transport du bétail, si sensible au climat et aux moustiques. Or, le bétail (moutons, bœufs et chèvres) est tellement abondant dans la boucle du Niger que d'aucuns prétendent qu'il suffirait à lui seul, avec une politique de développement appropriée, à faire vivre le Transsaharien.

Le Parlement vient de voter 300 millions pour l'aménagement de la Vallée du Niger ; ces 300 millions vont être convertis en travaux, dont quelques-uns sont déjà commencés : ils vont servir à mettre en eau une surface qui, d'ici quelques années, sera du même ordre de grandeur que la région irriguée de la vallée du Ghézirah. On se prépare ainsi à dépasser sous peu 100.000 tonnes de production, et plus tard davantage, qui devront être exportées du Soudan. Or, déjà les chemins de fer de l'Afrique Occidentale, dans les années prospères, sont très gênés et risquent de se trouver rapidement embouteillés.

Il faudra donc pour assurer la sortie de ces produits, soit créer des voies nouvelles, soit doubler des voies existantes, soit faire le Transsaharien. Il est certain que lorsqu'on veut faire sortir des marchandises sensibles à la chaleur et à l'humidité, telles que les produits des cultures maraîchères, il faut recourir au mode de transport le plus rapide, car ces produits ne se conservent pas indéfiniment. C'est pour ces raisons qu'il est tout à fait indiqué de faire de préférence le chemin de fer à travers le Sahara.

Le problème technique est pour ainsi dire nul : il n'y a qu'à poser la voie et l'on met le ballast ensuite. Le prix du transport, — malgré l'excédent de distance par rapport à la voie de Dakar, soit peut-être un tiers en plus en moyenne — sera certainement bien plus réduit, parce que les caractéristiques de la voie de transport seront infiniment meilleures au point de vue technique.

Le Transsaharien est donc la meilleure solution, mais quoi qu'il en soit, il convient d'insister sur le fait qu'*il faut une solution* ; car il ne suffit pas de demander à l'indigène de produire d'une façon intensive, il faut se préoccuper du transport des produits. Sinon, c'est l'incohérence, et à de plus grandes échelles, la menace de troubles. Un exemple pris sur place illustre cette vérité : en 1929, à Bamako, le Gouvernement local avait lancé la culture des produits maraîchers ; les indigènes se sont mis avec zèle et réussite à produire des légumes, mais faute d'organiser l'exportation, on n'a pu trouver de débouchés pour tous ces légumes ; les cours sont tombés presque à zéro et les indigènes, persuadés qu'on avait voulu les tromper, ont manifesté quelque animosité et se sont refusé à recommencer l'année suivante.

Au point de vue économique, non seulement le Transsaharien ne sera pas voué à des déficits formidables, comme on le pense, mais ainsi qu'on vient de le voir, l'exemple du Transsoudanais montre qu'on peut espérer que dans un avenir relativement prochain, peu de temps après son achèvement, le Transsaharien trouvera un trafic de plusieurs centaines de mille tonnes, suffisant pour le faire vivre. Et à cet égard, M. BEAU ajoute un détail intéressant, c'est que le Transsoudanais anglais, qui a transporté 300.000 tonnes en 1928, a laissé en fin d'exercice dans les caisses du Gouvernement du Soudan anglo-égyptien, qui l'exploite en régie, un bénéfice d'exploitation qui se traduit en francs français par 70 millions. Donc, non seulement il n'y a pas eu de déficit, mais quatre années après la mise en irrigation de la région desservie, ce chemin de fer a laissé un bénéfice d'exploitation dont l'importance permettrait de rémunérer très largement le capital engagé.

M. SEGUIN désire ajouter quelques mots aux très intéressantes communications que le Congrès vient d'entendre.

Il y a fort longtemps qu'il s'occupe de la question du Transsaharien ; il croit même pouvoir dire que, parmi tous ceux qui s'y intéressent au point de vue pratique, il peut se considérer comme le doyen.

Administrateur-Délégué d'une compagnie commerciale qui fait un gros chiffre d'affaires, car elle transporte quelque 80.000 tonnes de produits indigènes par an, il s'occupe de la question du Transsaharien comme futur usager ; ce tonnage se répartit sur toute la surface de l'Afrique Occidentale, depuis le Sénégal jusqu'au Cameroun ; il n'en reste pas moins que la Société Commerciale de l'Ouest Africain sera un des plus gros chargeurs des trains circulant entre Ségou et Oran.

M. SEGUIN a puisé sa documentation, non pas dans les études, au surplus très complètes, qui ont paru sur cette question ou dans les publications officielles, mais dans les livres mêmes de cette société. Il a examiné de très près toute la gamme des prix de transport, par tous les moyens de locomotion actuellement en service en Afrique Occidentale, et il a pu opérer un rapprochement concluant entre ces chiffres, émanant d'une expérience personnelle, et ceux qui sont fournis par les travaux de l'Office du Transsaharien.

Il considère comme définitifs les résultats des études poursuivies par M. MAITRE-DEVALLOIN et ses collaborateurs. Tout à l'heure, le Colonel MORNET disait que l'on ne discutait plus guère la possibilité de faire le Transsaharien et pas davantage le coût de la construction tel que l'Office l'a établi.

Il considère donc ces chiffres comme exacts et propres à servir de base à une comparaison. Le rapport de l'Office donne toute une échelle de prix de transport du Niger à la Méditerranée, suivant la nature des marchandises

et il considère que, pour certains produits pondéreux, dont les arachides, ce prix sera de 300 à 400 francs par tonne.

Or, la société achète actuellement des arachides à Kano, en Nigéria, et pour le transport au port d'embarquement, à Lagos ou à Port-Harcourt, elle paye £ 4.16.- la tonne, soit Frs. 590 environ. Sous la pression des événements et en raison de la crise intense qui sévit en Afrique Occidentale, l'Administration anglaise vient de ramener le tarif à £ 3.10.-, soit environ Frs. 434. A ce taux, le chemin de fer anglais ne récupère pas ses frais et la mesure n'est sans doute que transitoire ; mais, même à ce prix réduit, l'expédition se ferait encore à égalité par le Transsaharien, avec cet avantage que, pour la continuation du voyage de la marchandise, elle serait mieux placée sur les quais d'Alger ou d'Oran que sur les quais de Lagos.

La vallée du Niger peut produire ce que produit Kano et la Nigéria du Nord ; c'est le même sol, le même climat. Le Colonel MORNET a raconté qu'en 1911, jeune Lieutenant en mission dans la Nigéria, le Gouverneur anglais lui montrant le chemin de fer qui venait d'être ouvert à la circulation entre Kaduna et Kano, lui disait : « On a parfois de drôles d'idées dans la Métropole ; les bureaux de Londres ont absolument voulu que je fasse ce petit chemin de fer qui n'aura jamais rien à transporter, car le pays qu'il traverse ne produit rien. Le voici terminé, mais qui paiera les frais ? »

En effet, à cette époque, il ne sortait rien de Kano, sauf quelques produits d'une certaine valeur qui, antérieurement, prenaient la route des caravanes vers Tripoli, mais aucun produit pondéreux. Pas de coton, pas une graine d'arachide.

Or, deux ans après, le matériel de transport se révélait déjà insuffisant et, l'année dernière, la région de Kano a exporté environ 150.000 tonnes d'arachides décortiquées, ce qui représente l'équivalent de 225.000 tonnes d'arachides en coques, soit presque la moitié de la production du Sénégal.

Si les Anglais font maintenant 150.000 tonnes d'arachides dans la Nigéria du Nord, M. SEGUIN ne voit pas pourquoi la boucle du Niger, desservie par le Transsaharien, ne produirait pas autant, lorsque le chemin de fer sera ouvert au trafic. Ne perdons pas de vue que les travaux d'irrigation actuellement en cours vont permettre la mise en valeur d'un million d'hectares de bonnes terres.

La sortie par la Côte de Guinée se ferait à peu près dans les mêmes conditions que celle de la Nigéria par Lagos. La distance sera à peu près la même, environ 1.200 km., c'est-à-dire un peu moins de la moitié de la longueur du Transsaharien, mais les conditions d'exploitation des chemins de fer vers Conakry et vers Abidjan seront beaucoup plus onéreuses, beaucoup moins rapides et beaucoup moins sûres. Il y aura donc avantage à passer par le Transsaharien, dont le transport de ce seul produit rendra très rapidement l'exploitation rémunératrice.

Depuis une vingtaine d'années, la société dont M. SEGUIN est Administrateur-Délégué est intéressée dans diverses sociétés qui ont essayé plusieurs genres de cultures au Soudan. Entre autres, on a tenté de faire du coton en terre sèche ; l'échec a été absolu. Sous la pression de l'Administration, les indigènes ont été amenés à se livrer à cette culture, et ils ont obtenu certains résultats, mais M. SEGUIN est convaincu que s'ils étaient libres d'agir selon leurs préférences, ils feraient plutôt de l'arachide. La culture de l'arachide est celle à laquelle l'indigène de l'Afrique Occidentale s'adonne le plus volontiers et cela se comprend, car la culture du cotonnier exige des soins et une main-d'œuvre assidus, tandis que pour l'arachide, après une préparation sommaire du terrain, il suffit de jeter les graines dans le sol et, trois mois après, on peut faire la récolte, et cette récolte est facile.

Lorsque le chemin de fer de la Côte d'Ivoire, actuellement en construction, sera arrivé à Bobo-Dioulasso, dans deux ans environ, cette région, dont la population est dense et laborieuse, pourra produire rapidement 50.000 tonnes d'arachides, dont la voie d'évacuation sera naturellement vers le Sud.

Lorsque le Transsaharien aura atteint le Niger, toute la Boucle produira aussi des arachides en quantités suffisantes pour permettre au Transsaharien de couvrir ses frais et il n'y aura pas que des arachides : il y aura le karité, le kapock, les peaux de bœufs, d'autres produits encore dont vient de parler M. BEAU.

M. SEGUIN ne mentionne le coton qu'avec quelque réserve : le coton d'irrigation peut certainement réussir, mais il sera long d'en obtenir des quantités suffisantes, quoique dans dix ans la question aura fait du chemin, s'il se réfère aux chiffres qui viennent d'être donnés à propos du Soudan Egyptien. Ne considérerait-on le coton que comme un accessoire, et en prenant seulement en considération le développement normal des produits actuels de la région, M. SEGUIN a la conviction que, très rapidement, le Transsaharien sera un chemin de fer qui rapportera.

Il est ensuite donné lecture du projet de vœu relatif au Transsaharien.

M. JACQUINOT rappelle que dans les considérants il est dit :

« Que la formule d'une concession de la construction et de l'exploitation à une société autonome, ayant la garantie de l'Etat, aurait l'avantage de permettre la réalisation de l'œuvre sans exiger le recours direct au crédit de l'Etat et en évitant par suite l'augmentation du chiffre total des emprunts coloniaux. »

Il convient de remarquer que ce n'est pas une question entièrement coloniale, mais nationale, et même internationale. Comme représentant de l'Inspection générale des Travaux Publics du Ministère des Colonies, M. JACQUINOT demande une légère modification de ce paragraphe.

D'autre part, le premier paragraphe du vœu lui-même est ainsi conçu :

« Que le Gouvernement soumette au Parlement, dès sa rentrée, le projet de loi décidant la création du Transsaharien et en concédant la construction et l'exploitation à une société autonome, ayant la garantie de l'Etat. »

M. JACQUINOT demande qu'au lieu de « société autonome », il soit mis le mot « organisme », qui ne préjuge pas de la décision du Parlement.

Il soumet également à l'approbation du Congrès le considérant suivant, qui viendrait se substituer à celui dont il a donné lecture :

« Que la réalisation d'une œuvre qui présente un intérêt national et même international nécessite que l'organisme, qui en assurera la construction et l'exploitation, non seulement bénéficie de la garantie de l'Etat, mais puisse disposer de tous les moyens techniques lui permettant de mener à bien cette œuvre. »

M. REBUFFEL estime que cette rédaction serait tout à fait logique. Il admet également qu'on remplace les mots « société autonome » par « organisme ».

Le Colonel MORNET, de son côté, déclare n'y voir aucun inconvénient.

LE PRÉSIDENT met aux voix le vœu ainsi modifié, qui est adopté.

En raison de l'heure tardive, il est décidé de renvoyer la suite des travaux de la Section au lendemain matin.

La séance est levée.

Séance tenue le matin du 23 juillet

Présidence de M. CONSTANTIN, Inspecteur général des Ponts-et-Chaussées.

LE PRÉSIDENT rappelle qu'il reste à examiner les rapports sur l'A.O.F., l'Afrique du Nord et l'Indochine.

Après avoir entendu un résumé du rapport de M. NORMANDIN sur les chemins de fer et les routes en Indochine, le Congrès prend connaissance du projet de vœu présenté par le Bureau, lequel projet est adopté sans modification.

M. GUÉRIN fait ensuite un exposé sur les chemins de fer de l'Afrique Occidentale Française.

LE PRÉSIDENT remercie vivement M. GUÉRIN de sa communication très intéressante.

L'attention des Membres du Congrès est appelée sur les travaux d'amélioration profonde, pouvant aller jusqu'à la réfection, qui ont été jugés indispensables et compris dans les projets d'emprunts, sur diverses sections des chemins de fer de l'A.O.F., pour essayer de les rendre capables du trafic auquel ces chemins de fer vont avoir à suffire.

Il y a notamment dans ce cas les 70 à 80 premiers kilomètres du chemin de fer de la Côte d'Ivoire en partant d'Abidjan ; cette section de chemin de fer, qui comporte à la fois des pentes et des rampes de 25 m/m, se révèle incapable d'assurer le transport journalier des 1.800 à 2.000 tonnes de matériaux (enrochements, moellons et graviers) qu'exigera la construction du Port d'Abidjan.

Pour répondre à un pareil trafic, qui, exceptionnel aujourd'hui, pourra devenir permanent par le développement progressif des rendements coloniaux, il faudrait améliorer, sinon refaire, les chemins de fer existants partout où les déclivités du profil dépasseraient 10 m/m.

De telles améliorations ou réfections exigeront des dépenses considérables et, dans certains cas, notamment en Côte d'Ivoire entre Abidjan et Yapo, les difficultés de terrain sont telles que pour y réaliser un profil avec des déclivités ne dépassant guère 10 m/m, il faudrait probablement envisager un programme d'allongement de tracé et le percement de tunnels, ce qui serait pratiquement irréalisable.

On peut se demander si dans des cas pareils la solution du problème d'adaptation du chemin de fer au trafic intense devant lui incomber plus ou moins rapidement, ne serait pas facilitée par l'électrification, sinon générale, tout au moins localisée dans les sections exceptionnellement difficiles.

M. GUÉRIN s'est rallié sans réserve au programme de transformations et d'aménagement de la grande ligne Dakar-Koulikoro-Bobo-Dioulasso-Segou-Abidjan, la ligne de base sur laquelle il est intéressant de réaliser le programme général. Mais si l'on peut accepter comme principe général de ramener partout, autant que possible, les rampes à 10 m/m au plus, ce n'est pas une règle absolument intangible ; sur certaines sections, ce programme peut présenter tellement de difficultés qu'il est indiqué de rechercher d'autres solutions, et notamment d'étudier les avantages de l'électrification.

L'électrification nivelle les pentes. Il est plus facile avec la traction électrique d'aborder de grandes pentes avec de fortes charges ; il est plus facile de construire des machines électriques de toutes puissances et de

vaincre tous les obstacles qu'avec une machine à vapeur. On peut réaliser la vitesse qu'on veut sur une pente, aussi élevée soit-elle.

L'électrification apparaît dans certains cas comme susceptible de faciliter les solutions du problème ; et il convient de l'étudier avec soin. Au Maroc, par exemple, il a été fait beaucoup de choses dans le domaine de l'électricité et ce n'est pas sans desseins conçus à l'avance que l'on a, dès le début, établi une liaison formelle entre la production de l'énergie et l'organisation des chemins de fer.

En réalité, quand on y réfléchit, on voit que la construction des chemins de fer fait partie d'un plan d'ensemble ; il faut tenir compte dans le plan de l'outillage général, de la liaison des outillages particuliers ; le problème du transport de l'énergie se lie d'une façon précise et certaine avec le problème du transport des marchandises.

M. GUÉRIN estime que l'électrification n'est peut-être pas toujours une œuvre d'utilité immédiate, mais qu'elle doit être préparée pour l'avenir. Si l'on n'avait pas confiance dans l'avenir des colonies, mieux vaudrait ne pas s'en occuper. Il ne faut aborder les problèmes coloniaux qu'avec une confiance, non pas dans l'avenir de demain, ni dans l'avenir de dix ans, mais dans l'avenir que verront nos petits enfants. Nous avons le devoir d'indiquer ces problèmes et de leur donner la bonne orientation du début en prenant pour bases la confiance dans l'avenir et la collaboration des organismes chargés des intérêts généraux et des intérêts privés.

M. GUÉRIN demande à l'Administration de ne pas oublier qu'il y a à côté d'elle des énergies qui ne demandent qu'à s'employer d'une façon effective, sans nuire aux intérêts dont elle a la garde, mais au contraire en lui apportant un concours fructueux.

Le problème de l'A.O.F. est intéressant, parce qu'il ne reste plus à franchir que cet obstacle, plus apparent que réel, qui s'appelle le Sahara, pour mettre l'A.O.F. dans le domaine de la vision immédiate.

Il y a au delà du désert, un pays de magnifique avenir, où les problèmes ne sont pas des problèmes concurrents de l'économie française. Mais les Français ne croient que ce qu'ils ont vu. Il faut leur permettre de voir au delà de l'Afrique du Nord, et il faut faire le Transsaharien pour leur permettre d'y aller voir par eux-mêmes. A elle seule, cette raison justifierait pour M. GUÉRIN de construire le transsaharien immédiatement.

L'avion et l'automobile sont des solutions intéressantes, mais limitées. Elles ont besoin du chemin de fer pour vivre et se développer.

Notre génération se doit d'amorcer ces problèmes et de les amorcer avec confiance. Ces problèmes des chemins de fer, des routes, de l'électricité se tiennent ; tout cela est connexe et doit être examiné en même temps et résolu du même plan supérieur.

M. DU VIVIER DE STREEL dit que les observations qu'il voudrait présenter viendraient peut-être mieux dans une discussion générale ; mais comme M. GUÉRIN a élevé très opportunément le débat et que ces observations viennent particulièrement bien au sujet de l'A.O.F., il croit devoir les placer en ce moment.

Chacun sait combien le problème de la production coloniale est grave. En ce moment, du fait qu'il y a surproduction, la question du prix de revient, dont on s'inquiétait médiocrement jusqu'à présent parce que la marge de bénéfices était suffisamment large, devient angoissante et domine tout l'avenir de la production. Or, cette question est beaucoup moins simple pour les produits coloniaux que pour les produits métropolitains, étant

donné qu'il y a deux éléments dans le prix de revient ; le prix de revient de fabrication sur place et le prix de revient sur le marché consommateur.

Or, des études faites, il semble résulter que le second élément est plus important que le premier et que, par conséquent, si par une amélioration de l'outillage, des procédés de culture et des méthodes scientifiques on arrive à réduire sensiblement le prix de revient à la plantation, ce sera un résultat inopérant si le second élément, c'est-à-dire les dépenses qui grèvent la marchandise entre le moment où elle sort de la plantation et le moment où elle atteint le marché consommateur, ne sont pas réduites dans une proportion considérable. C'est dire que le problème des prix de transport, qui, dans la Métropole, n'est pas toujours dominant, est pour la production coloniale un problème capital. Si l'on n'arrive pas à réduire les prix de transport, la production coloniale ne pourra pas lutter contre la production étrangère et il y aura peut-être, non seulement stagnation, mais ruine générale.

Il faut donc voir le problème en se disant que les tarifs conditionnent absolument la production et qu'il est nécessaire de réduire ces tarifs, même au prix de sacrifices et d'exploitations déficitaires.

Ce problème a été résolu parfois dans ce sens dans la Métropole même, et il est envisagé dans tous les cas dans les pays de vaste étendue, comme aux Etats-Unis, où l'on transporte la tonne de céréales du Far West aux ports de l'Atlantique, moyennant un prix de 30 fr. la tonne pour un trajet qui dépasse 2.000 kms. M. DU VIVIER DE STREEL cite aussi l'exemple des charbons de l'Afrique du Sud, dont l'exploitation s'est élevée à 15 millions de tonnes, parce que l'on a mis en vigueur des tarifs kilométriques à un centime, ce qui a assuré la possibilité de consommer ces charbons ou de les conduire jusqu'aux marchés consommateurs.

Il y a donc à envisager un déficit nécessaire, dans certains cas, pour assurer la production de certains produits élémentaires. La question se pose particulièrement pour l'A.O.F. Si les tarifs étaient assez bas, on pourrait développer la production des arachides au Soudan. Il faut savoir admettre qu'une exploitation de chemin de fer peut être déficitaire quand l'économie d'un pays en dépend.

Mais, qui doit supporter le déficit ? On ne peut pas envisager que ce sera la Compagnie, ou le service administratif des chemins de fer. On ne voit pas non plus, — surtout en ce moment, — la possibilité de faire supporter ce sacrifice aux finances locales.

Dans quelle mesure le budget métropolitain pourra-t-il intervenir ? C'est une question très délicate et jusqu'à présent M. DU VIVIER DE STREEL n'a pas osé recommander une formule ; il souhaite que les débats du Congrès permettent d'en dégager une. Il signale toutefois qu'il a entendu dire qu'en Belgique cette question était à l'étude. Le Congo Belge, on le sait, est fortement éprouvé par la baisse du prix des matières premières, notamment du cuivre et des produits du sol : aussi le Gouvernement n'a-t-il pas hésité à y instaurer le transport presque gratuit. En effet, sur 2.000 kms, on paye 1 fr. à forfait. Le Gouvernement belge s'est rendu compte que c'était la seule manière de sauver la production ; il s'est dit : « Plutôt que d'arrêter l'exportation et de supporter les conséquences non seulement économiques, mais sociales et politiques qui pourraient en résulter, il faut faire un sacrifice qui coûtera un certain nombre de millions ; pendant ce temps, on n'aura pas de troubles dans le pays et l'on verra peut-être une amélioration se produire. »

En A.O.F., nous avons aussi envisagé de faire des réductions de tarifs ; on a réduit de moitié les tarifs des transports pour le Soudan. Mais c'est

insuffisant. Nos voisins belges étudient, d'autre part, la possibilité de créer, pour les transports, une sorte de caisse de compensation à laquelle dans les périodes de prospérité, par des moyens qui ne sont pas encore bien déterminés, on fournirait des recettes qui serviraient ensuite à détaxer en période de crise les marchandises qui ne pourraient pas supporter les tarifs anciens.

En principe, cela paraît intéressant. Est-ce réalisable en pratique? Il faudrait voir le projet au point pour savoir comment l'organisation fonctionnerait. Ce qui est certain, c'est qu'il paraît indispensable d'adopter une politique conçue avec hardiesse, et qui réponde aux nécessités économiques de l'heure présente. Les gouvernements sont arrivés à donner l'usage des routes gratuitement. Ne conviendrait-il pas aujourd'hui d'étendre ce principe aux chemins de fer et de faire supporter par le régime fiscal de la colonie et de la métropole, pendant le temps nécessaire, la charge qui est indispensable pour permettre à la production coloniale de conserver son existence?

M. REBUFFEL observe que l'idée soumise au Congrès par M. DU VIVIER DE STREEL apporterait une solution provisoire mais immédiate. Il ne faut pas laisser périr ce qui existe, en attendant d'avoir pu réaliser les solutions qui demanderont du temps. Mais la solution définitive est plutôt dans la voie que M. GUÉRIN a tracée.

M. GUÉRIN est assez d'avis qu'en matière de tarification aux colonies, on doit admettre des idées différentes de celles qu'on envisagerait en France. Il serait possible d'établir des tarifs uniformes pour desservir toute une région, par exemple un tarif ferme Soudan-Dakar, qui comporterait un prix de transport unique pour des parcours différant de 2 ou 300 kilomètres. Il est possible même d'adopter des tarifs déficitaires, si l'Administration de la Colonie retrouve par ailleurs la compensation des pertes qu'elle subit sur l'exploitation de la voie ferrée.

Il faut pour cela que les relations entre le Gouvernement et le chemin de fer soient telles que le chemin de fer n'ait pas un intérêt opposé à des combinaisons de cette nature. L'exemple du Maroc montre que l'on peut trouver des formules telles que les Compagnies exploitantes sentent la nécessité de mesures à prendre dans l'intérêt général du pays et qu'elles les suggèrent même, ce qui leur est généralement facile. Le chemin de fer pénètre un peu partout; ses agents lui apportent des renseignements; la Direction suit toutes les fluctuations du commerce et de l'agriculture et elle est bien placée pour apporter des suggestions. Par conséquent, en temps ordinaire, le chemin de fer doit pouvoir envisager des suggestions comme celle indiquée par M. DU VIVIER DE STREEL, c'est-à-dire se contenter parfois de prix qui ne réalisent pas l'équilibre strict des recettes et des dépenses.

En temps de crise, c'est une autre affaire. Si on entraîne le chemin de fer à faire des sacrifices trop considérables, on déplace simplement la difficulté. Mais il est peut-être possible d'abaisser les tarifs pour la durée de la crise, étant entendu qu'ils seront relevés dans les périodes de prospérité à un niveau compensateur. Il faut que ce soit une avance et que l'on institue un organisme permettant d'inscrire au débit du client les sommes ainsi avancées sous forme de dégrèvements. Cet organisme devrait fonctionner sous le contrôle de l'Etat et pourrait agir non seulement sur les frais de transport, mais aussi sur les redevances, sur les impôts.

M. DU VIVIER DE STREEL pense qu'en pratique le remboursement devrait se faire au moyen d'une sorte de taxe de sortie que le Gouvernement prélèverait sur les marchandises quand leur prix dépasse un certain niveau.

La plupart des produits coloniaux ont des cours sur les marchés mondiaux et l'on peut arriver très bien à établir l'étiage.

M. GUÉRIN remarque à ce propos que lorsqu'un pays, dans l'abondance, met des droits de sortie sur les produits agricoles, c'est parce qu'il sent qu'il peut sans inconvénient prendre une part des produits disponibles. Là se pose un problème d'économie politique générale, qui est celui des réserves.

Les peuples modernes, malgré leur puissance, n'ont pas encore très nettement la notion, que toutes les petites sociétés privées ont depuis longtemps, que nul ne peut faire face aux crises s'il n'a constitué des réserves dans les temps prospères.

Cependant, toutes les colonies ont des caisses de réserves, dont elles ont fait un large et judicieux emploi. Elles se sont montrées plus prudentes que la Métropole, accablée, il est vrai, par sa dette publique à amortir.

L'idée de faire une caisse de compensation pour certains produits revient à l'idée de faire des compartiments dans la réserve générale avec l'aide du Gouvernement, ce qui est tout naturellement dans le rôle de ce dernier. Quand les intérêts privés sont en danger, le Gouvernement lui-même est en danger, et il a le devoir de prêter son concours.

De l'avis de M. GUÉRIN, la grande qualité de l'Administration du Maroc, c'est d'avoir soutenu les initiatives privées à leur début, de les avoir encouragées, mais aussi de les avoir découragées s'il le fallait. Dans ces dix dernières années, on a, sans hésitation, liquidé certaines affaires, dès que l'on a reconnu que l'on était parti dans de mauvaises directions. L'Administration a rempli ainsi son rôle, car on ne peut rien créer dans un pays neuf sans son aide et son soutien. Le problème colonial est insoluble s'il n'y a pas un encouragement au départ. La colonie, ce n'est pas un paradis ; c'est au contraire, le champ de travail le plus ardu, le plus difficile, le plus compliqué, le plus rebutant qu'on puisse imaginer. Il faut beaucoup de foi et de ténacité pour réussir et une collaboration confiante avec l'Administration est indispensable à la prospérité du pays.

LE PRÉSIDENT adresse les remerciements du Bureau à M. GUÉRIN pour les paroles tout à fait intéressantes et éloquentes qu'il vient de prononcer et M. REBUFFEL y joint les siens au nom du Comité d'Organisation.

Il est ensuite donné lecture des projets de vœux, qui sont adoptés sans modification.

M. REBUFFEL souhaiterait qu'un vœu général fût émis dans la Section des Chemins de fer traduisant ce qu'a dit si bien M. GUÉRIN. Il faudrait un vœu dominant toute la politique coloniale des Chemins de fer. La Section pourrait prier M. GUÉRIN d'y réfléchir et de le rédiger.

Cette proposition est approuvée unanimement par la Section et M. GUÉRIN accepte de préparer un vœu pour la séance de clôture.

Le Congrès aborde ensuite l'examen des rapports de M. BONNEAU sur les chemins de fer de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc.

Il est donné lecture du projet de vœu suivant, rédigé par le Bureau :

« Le Congrès émet les vœux :

« 1^o que les efforts financiers des trois colonies et pays de protectorat soient avant tout appliqués à l'achèvement et à l'amélioration de la grande artère trans-nord-africaine depuis Tunis jusqu'à Casablanca.

« 2^o qu'en Algérie et Tunisie le développement du réseau des lignes secondaires à voie étroite ne soit entrepris qu'après un sérieux sondage du

trafic par l'automobile et qu'à cet effet, il soit organisé dans chaque région des services de transports automobiles offrant aux usagers les mêmes garanties de constance dans les tarifs et de régularité dans le fonctionnement que les chemins de fer. »

M. GUÉRIN commente ces vœux. L'artère principale Tunis-Casablanca-Marrakech est la grande ligne de base d'exploitation du Nord africain. Cette artère n'a plus qu'une lacune, celle de Fez à Oudjda. Elle va être comblée; le chemin de fer est en construction sur toute sa longueur et l'on compte ouvrir la première moitié de cette ligne, jusqu'à Guercif, dans le courant de 1932.

Beaucoup de parties de cette ligne sont difficiles, surtout dans la partie à l'Est d'Alger. D'Alger à Tunis, il faut franchir de nombreux bassins côtiers, passer successivement des fleuves de la région d'Alger à ceux qui aboutissent à Bougie, monter sur les Hauts Plateaux de Sétif et de Constantine, redescendre vers Bône, remonter de Bône sur les chaînes de montagnes qui séparent la Tunisie de l'Algérie. On se trouve en présence d'une ligne en dents de scie, dont l'exploitation est difficile, et dont on ne peut cependant modifier le profil. L'électrification peut rendre de grands services; elle est en application de Bône à Souk Ahras.

Il reste beaucoup d'améliorations à réaliser, si l'on veut, ce qui paraît indispensable, donner à toute la ligne une capacité constante depuis Tunis jusqu'au Maroc.

Nous sommes venus au Maroc avec l'expérience du passé, et nos lignes nous permettront de donner toute satisfaction au trafic à venir. Tout le monde est d'accord sur les programmes à exécuter sur cette artère principale. Au Maroc, une grande partie du réseau est électrifiée. Dans quelque dix ans, lorsque le programme sera entièrement réalisé, on aura entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, un magnifique moyen de transport permettant des communications entre les trois pays et permettant aussi le déplacement de toutes les troupes, de tous les moyens de défense, presque instantanément, d'une partie à l'autre du pays. Le programme existe, il n'y a qu'à l'achever.

Le second paragraphe du vœu n'est pas sans importance. L'Algérie avait établi avant la guerre, et a complété après la guerre, un programme de lignes secondaires ayant souvent un caractère électoral.

A l'heure actuelle, il faut être économe de son argent et il est peut-être bon pour l'Algérie, même dans son état de richesse, d'être un peu prudente. C'est ce que lui dit le second vœu. Il faut voir si l'on ne peut pas remplacer les petits chemins de fer par d'autres moyens de transport.

LE PRÉSIDENT ajoute que dans la Métropole, on insiste beaucoup pour le déclassement de certains chemins de fer. Il faut les artères principales en voies ferrées, mais les affluents n'ont pas besoin d'exister sous cette forme.

M. GUÉRIN dit que chacun se fera sa part. Il viendra un moment où le chemin de fer appréciera la collaboration du camion, parce que, après lui avoir fait concurrence, celui-ci aura créé de nouveaux éléments de trafic dont le chemin de fer sera le premier à bénéficier. Le chemin de fer sera simplement amené à modifier son programme, mais son action n'est pas périnée.

M. DU VIVIER DE STREEL demande s'il n'y a pas de projet d'agrandissement du réseau marocain.

M. GUÉRIN répond qu'il est question d'une ligne allant jusqu'à Tadla, mais ce n'est pas une extension proprement dite. Peut-être y aura-t-il aussi une voie à construire jusqu'au Tafilelt ; mais là, ce serait pour des raisons stratégiques.

Le Colonel NANCY parle du prolongement Colomb-Béchar à Bou-Denib.

M. GUÉRIN déclare que le Maroc n'y est pas opposé. Il estime qu'il faut mettre en œuvre toutes les ressources de l'Afrique du Nord et qu'à ce point de vue il n'y a pas de frontières.

Les vœux relatifs à l'Afrique du Nord sont adoptés.

La Section ayant épuisé ses travaux, LE PRÉSIDENT remercie les Congressistes en quelques mots et lève la séance.

SECTION IV

HYDRAULIQUE ET IRRIGATIONS

Séance tenue le matin du 23 juillet

Présidence de M. Georges ARBELOT, Directeur honoraire au Ministère des Travaux Publics, Administrateur-Délégué de la Société des Grands Travaux de Marseille.

LE PRÉSIDENT ouvre la séance et donne la parole à M. LE MOIGNE, Rapporteur de la Section pour le Maroc.

MAROC

M. LE MOIGNE résume son rapport, puis attire plus spécialement l'attention des Congressistes sur les conclusions qui le terminent.

LE PRÉSIDENT remercie M. LE MOIGNE de son exposé très complet et résume une à une les conclusions du rapport, aux fins de discussion.

1^o L'effort actuel doit porter sur le développement des moyens d'investigation des services techniques.

Ce vœu, que l'on retrouve pour la plupart des pays qui nous occupent, sauf peut-être pour quelques colonies plus avancées comme l'Algérie, vise le développement des services météorologiques, des services de jaugeage des cours d'eau, des services statistiques dans le but de pourvoir au recensement des ressources hydrauliques des régions envisagées. Il est donc utile de le retenir comme vœu général applicable, non seulement au Maroc, mais à toutes les autres Colonies qui en sont au même stade d'organisation.

2^o Le Maroc, plus que d'autres pays, doit avoir la constante préoccupation des prix de revient. Là encore, l'idée émise qui est à retenir, n'est pas spéciale au Maroc. Partout on doit s'attacher à effectuer des aménagements payants, donc de les réaliser au moindre prix de revient.

Peut-être, en effet, les conditions douanières particulières instituent-elles au Maroc un régime un peu spécial qui commande d'y être plus prudent encore qu'ailleurs.

3^o Sur la nécessité de pratiquer largement l'entr'aide et la coopération agricoles, tout le monde est d'accord ; c'est là d'ailleurs un vœu général, applicable également en Indochine et même en Afrique Occidentale.

4^o L'échelonnement des irrigations, ou le choix d'un ordre d'urgence dans les parties à irriguer est un problème qui, au point de vue agricole, a été souvent posé au Maroc et bien plus encore dans les Colonies d'Afrique ; une stricte et judicieuse discipline ne peut que servir la cause des irrigations.

Il paraît donc opportun de se rallier aux conclusions présentées et d'en faire l'objet d'un vœu général.

5° La cinquième conclusion a trait à l'intérêt des pompages. Cette question se lie à celle de l'utilisation des eaux souterraines, qui n'a pas été traitée à fond dans les rapports, mais dont l'intérêt, malgré la rareté des renseignements que l'on possède sur les ressources, mérite d'être mis en lumière, là encore, par l'adoption d'un vœu général.

6° Etablissement des réseaux ruraux, — question connexe à l'électrification des colonies et à l'utilisation des pompages pour l'irrigation : — des pompages intensifs ne pourront être réalisés que le jour où la puissance électrique à bon marché sera suffisamment abondante dans les principales régions de la Colonie.

Le Maroc, l'Indochine, l'Algérie sont arrivés à un développement tel que l'on peut envisager une électrification, sinon dense, tout au moins assez étendue.

7°, 8° et 9° Les trois derniers paragraphes relatifs à l'effort financier et à la nécessité des emprunts ne sont pas non plus spéciaux au Maroc ; ils traitent toutefois un point de vue exclusivement financier qui trouvera sa place dans un autre Congrès.

LE PRÉSIDENT ayant ainsi résumé les questions traitées, offre la parole à ceux des Congressistes qui désirent faire quelques observations ou demander quelques explications au Rapporteur.

M. Jean LEGRAND demande qu'à l'occasion, l'on signale l'utilité de la recherche des eaux souterraines plus spécialement dans les cônes de déjections qui ont été formés à l'époque géologique antérieure : région de Marrakech et régions situées au pied du Moyen Atlas.

Les résultats tout à fait remarquables qui ont été obtenus en Californie notamment, montrent l'intérêt de pareilles recherches.

Il semble d'ailleurs que l'avenir de l'utilisation des pompages à grande profondeur soit lié plus directement au développement de la culture arborescente industrielle. Cette eau de pompage en effet reviendra vraisemblablement plus chère que les eaux de surface dérivées par gravité. Les fruits du Maroc, et d'une façon plus générale des Colonies de l'Afrique du Nord, qui pourraient être ainsi abondamment obtenus, concurrenceraient avantageusement sur notre marché les fruits provenant de régions du globe très éloignées.

Il ne semble pas que la culture intensive des céréales soit interdite aux colonisations européennes de l'Afrique du Nord, mais c'est dans le développement de la culture industrielle, qui exige davantage de capitaux et beaucoup plus d'organisation, que l'enrichissement économique de ce pays doit être recherché.

LE PRÉSIDENT demande si l'on a quelque idée des profondeurs auxquelles on rencontre les nappes souterraines dans la région de Marrakech.

M. Jean LEGRAND répond qu'il avait discuté autrefois avec M. Louis GENTIL les interprétations géologiques pouvant guider la recherche de nappes d'eaux souterraines dans les environs de Marrakech ; il s'agissait de savoir si l'Atlas est précédé d'une faille ou si au contraire la chaîne du Djabilet en fait partie, auquel cas le fond de bateau constitué par les terrains primaires n'est pas loin de la surface.

LE PRÉSIDENT croit savoir que des profondeurs de trois cents à trois cent-cinquante mètres, ont été atteintes. Les conditions d'exploitation ne paraissent pas prohibitives si l'on peut utiliser pour les pompages des sources d'énergie électrique bon marché.

M. LE MOIGNE signale que l'on ne connaît pas encore parfaitement les nappes aquifères de la région de Marrakech.

Les calcaires carbonifères et les schistes qui constituent le fond de la fosse sont en moyenne entre quatre-vingt et deux cents mètres de la surface du sol. Des nappes se rencontrent cependant bien avant parce que les alluvions qui se trouvent à diverses profondeurs sont cimentées en grande partie. On commence à trouver de l'eau entre vingt et trente mètres de profondeur, mais les quantités sont plus ou moins importantes. A l'heure actuelle, les recherches se poursuivent.

LE PRÉSIDENT propose, en ce qui concerne la recherche des eaux souterraines, de réserver les conclusions relatives au Maroc pour les reprendre en un vœu applicable à nos trois possessions de l'Afrique du Nord : Maroc, Algérie, Tunisie.

ALGÉRIE-TUNISIE

LE PRÉSIDENT aborde ensuite les rapports de la Section sur l'Algérie et la Tunisie. Il signale que pour ces deux colonies, il n'y a pas eu de Rapporteurs désignés.

L'état d'avancement des travaux en cours y rend en effet les problèmes hydrauliques beaucoup plus proches de ceux qui se posent dans la Métropole; il a donc paru qu'il n'était pas logique de traiter ces deux pays de la même façon que les autres colonies et le Comité s'est borné à demander aux administrations des travaux publics intéressées, d'établir des notices concernant, d'une part, l'état d'avancement des travaux, d'autre part, les programmes envisagés pour la mise en valeur de ces pays.

Ces deux notices, qui sont par conséquent des documents presque administratifs bien qu'officiels, ont été jointes aux autres rapports.

LE PRÉSIDENT en fait un résumé rapide et appelle l'attention sur les caractéristiques essentielles des ouvrages décrits ou prévus dans ces notices, notamment dans celle des services d'Algérie

Frappée des caractères spéciaux à l'hydraulique de ce pays qui sont, d'une part le formidable coefficient d'irrégularité des précipitations atmosphériques, et d'autre part le travail d'érosion particulièrement actif, dû à l'âge géologique relativement récent du terrain, l'Administration a très logiquement porté son effort sur la création de grands ouvrages à grande capacité d'emmagasinement, offrant à la fois une plus forte réserve inter-annuelle d'eau et un moindre inconvénient de comblement.

Si l'Algérie est arrivée à mettre sur pied un programme aussi important et à le réaliser d'une façon aussi complète (onze barrages en construction ou projetés, plus de 800 millions de m³ accumulés, dont 450 dans les deux seuls barrages de l'Oued-Fodda et du Ghrib) cela tient, d'une part, à ce que l'étude préalable hydraulique a été poussée extrêmement loin ; d'autre part, à ce que le personnel technique permanent, parfaitement outillé, s'est consacré à cette tâche avec une grande continuité de vues.

Si la Tunisie ne peut encore produire des résultats équivalents, on sent toutefois qu'en présence des résultats obtenus en Algérie, le Gouvernement Tunisien s'est pénétré des mêmes méthodes et compte pousser ses réalisations activement.

En outre, la Tunisie s'est lancée dans l'utilisation des eaux souterraines, à laquelle elle donne la priorité, pour des raisons d'ordre pratique et locales, sur la création de vastes réservoirs.

LE PRÉSIDENT donne ensuite lecture du vœu qui lui paraît résumer les considérations communes au Maroc, à l'Algérie et à la Tunisie.

Il signale qu'on s'est attaché à retrouver là les trois idées développées précédemment : construction de grands barrages réservoirs, utilisation rationnelle des eaux souterraines, électrification rurale en vue d'effectuer des irrigations par pompes.

Aucune objection n'étant soulevée, le vœu est adopté.

MADAGASCAR

LE PRÉSIDENT donne la parole à M. KEROUAULT, qui résume succinctement son rapport.

M. Jean LEGRAND fait observer que dans le sud de Madagascar, il existe une région qui se trouve être celle fournissant la population la plus travailleuse de l'île et qui actuellement est soumise à une sécheresse prolongée dont les résultats sont lamentables.

Il demande au Rapporteur si l'Administration a actuellement un programme destiné à conjurer dans l'avenir la reproduction de catastrophes semblables à celles dont souffrent actuellement les populations du sud.

Il attire ensuite l'attention des Congressistes sur le second point suivant qui, bien que se rapportant à un exemple particulier, peut conduire à une observation d'ordre général.

Au sujet de « l'aménagement des eaux de la Mahajamba », cité dans le rapport de M. KEROUAULT, M. Jean LEGRAND signale que sur quinze mille hectares, il n'y en a pas douze mille cinq cents qui soient susceptibles de recevoir des cultures intéressantes ; il faut d'abord réserver des terres de parcours ; il y a aussi des régions qui, par suite de la nature du sol, ne sont pas susceptibles de recevoir d'irrigation.

Or, les cultures qui sont faites actuellement sur ces terres ne peuvent pas supporter de frais d'irrigation, même si l'eau était délivrée gratuitement. Cela tient à ce fait très général qu'il ne suffit pas d'apporter de l'eau à proximité des cultures, il faut encore que le terrain soit suffisamment nivelé ; or, l'aménagement coûte fort cher et exige beaucoup de main-d'œuvre indépendamment de celle qui est nécessaire à l'établissement du réseau d'artères de distribution.

L'amortissement des frais à engager n'est possible que s'il s'agit de cultures relativement riches. Pour le moment, la culture qui paraîtrait la plus susceptible de payer est la canne à sucre. La canne a des rendements extrêmement élevés dans des pays comme Java où la culture est faite en terrain irrigué ; il est parfaitement possible d'obtenir d'aussi bons résultats à Madagascar ; mais pour cela, il faut que la situation du marché mondial ou du moins que la situation du marché réservé aux Français, à l'intérieur de la barrière douanière, permette d'entreprendre de nouvelles cultures de cannes ; or actuellement ce n'est pas le cas.

La culture de la canne ne pouvant être entreprise, certains aménagements ne constituent que des possibilités d'avenir.

LE PRÉSIDENT signale, à propos de l'une des conclusions de M. KEROUAULT, la question plus générale de savoir si les irrigations et aménagements hydrauliques doivent, aux colonies, être faits à titre onéreux ou gratuit.

Dans son rapport, M. KEROUAULT propose une solution de ce problème, à Madagascar, sous la forme de l'autonomie d'une caisse agricole qui serait dotée des fonds nécessaires à la réalisation des travaux, au moins en partie, par le jeu de plus-values des terrains irrigués.

En Algérie, l'Administration prend à sa charge la totalité de la dépense de premier établissement des grands barrages réservoirs, mais vend l'eau aux usagers groupés en Association Syndicale.

Dans son rapport sur l'Indochine, M. NORMANDIN indique que le problème doit être résolu de la même façon. En aucun cas, les colonies n'envisagent la production de réserve d'eau comme une œuvre faite à fonds perdus.

Si, ultérieurement, certaines crises économiques rendaient nécessaires une aide temporaire aux usagers, il est vraisemblable que les colonies ne se déroberaient pas à ce devoir ; mais il paraîtrait dangereux d'émettre un vœu tendant à une gratuité du service et à la consécration du principe qu'en aucun cas les dépenses d'établissement ne sauraient être récupérées sur les usagers.

M. Jean LEGRAND attire l'attention des Congressistes sur la difficulté d'obtenir, des usagers, un engagement d'une certaine valeur envers l'Administration.

Par exemple, tel produit se vendait l'année dernière au prix de cent-huit francs ; cette année, la société dont il est question arrive difficilement à trouver preneur au prix de cinquante-cinq francs, qui est inférieur au prix de revient. Supposons que cette société ait fait des promesses à l'Administration. Par la force des choses, elle serait hors d'état de les tenir.

De nombreuses maisons qui auraient volontiers et très honnêtement donné au cours des années précédentes des garanties, dans le but de se développer, se trouveraient aujourd'hui dans l'impossibilité matérielle de tenir leurs engagements ; certaines pourraient même se voir dans la nécessité de liquider.

On peut remarquer que l'organisation de syndicats de producteurs n'apporte aucune garantie nouvelle, du fait que la crise économique touche à la fois tous les producteurs.

LE PRÉSIDENT propose de reprendre ce sujet lorsqu'on examinera les vœux généraux.

En ce qui concerne les conclusions propres à Madagascar, il propose de reprendre sous la forme d'un vœu les conclusions extrêmement claires de M. KEROUAULT.

Le texte de vœu, dont il est donné lecture, est adopté.

A.O.F.

LE PRÉSIDENT passe ensuite à l'examen du problème hydraulique en A.O.F. et dans les vallées du Sénégal et du Niger.

Il donne tout d'abord lecture du rapport de M. BÉLIME, puis d'un projet de vœu concernant les aménagements à entreprendre éventuellement sur le Sénégal.

Le vœu est adopté.

En ce qui concerne la vallée du Niger, M. Jean LEGRAND constate que depuis quelques années l'opinion a bien évolué sur le genre de culture à entreprendre. Il y avait eu alors un mouvement très important en faveur du développement de la culture du coton. A la tête de ce mouvement on voyait, non seulement des entrepreneurs, mais aussi et dans une proportion imposante, des utilisateurs du coton en France, et les grandes maisons sur lesquelles repose le commerce d'exportation en Afrique Occidentale. Une société avait même été constituée à la demande du Gouvernement général en vue de l'étude des aménagements de la vallée du Moyen

Niger. Elle a travaillé dans la région de Bamako pendant plusieurs années, suivant un programme tracé par le Gouvernement général. Le nom qui lui avait été attribué montre que l'objet principal à cette époque était la production du coton. Actuellement, il est surtout question de cultiver du riz dans la vallée du Niger ; c'est d'ailleurs un problème d'une très grosse importance, car pour produire du coton, il faut des ouvriers et il est indispensable de créer auparavant des moyens de subsistance suffisants.

Dans ces régions, il faut donner le pas aux cultures vivrières.

Il y a aussi une autre raison pour produire du riz en abondance : la population du Sénégal cultive surtout l'arachide, qui est le grand produit d'exportation du pays. On peut même dire que la possibilité d'absorption du Sénégal en produits européens est à peu de chose près égale à la valeur des arachides qu'il exporte. Or, ces populations ne font presque plus de culture vivrière ; elles doivent donc acheter du riz d'importation.

Si la production rizicole du Macina se développe et si les produits peuvent arriver à des conditions intéressantes dans les régions du Sénégal, il est évident qu'un débouché très important s'ouvrira ainsi à cette culture et qu'il en résultera les effets les plus heureux sur l'économie de l'ensemble de la Fédération de l'Afrique Occidentale.

Cependant, M. Jean LEGRAND présente une remarque qui a trait aux mœurs et aux usages alimentaires des diverses populations qui peuplent actuellement l'A.O.F. Il y a en A.O.F. des gens qui mangent du mil et d'autres qui mangent du riz ; on met très difficilement au régime du riz des populations qui sont habituées à manger du mil.

Or, les Bambaras, qui constituent la population la plus nombreuse dans les vallées du Niger, ne sont pas des mangeurs de riz, mais de mil. Il peut donc y avoir là une difficulté.

Revenant sur la question du coton irrigué, M. Jean LEGRAND constate qu'il avait été envisagé d'organiser un déplacement important de population. Il ne suffit pas en effet d'avoir un million d'hectares nouveaux à mettre en culture, il faut encore s'assurer sur place d'une population susceptible d'en tirer parti. Or, il y a une question de prix de revient qui prend toute son importance lorsqu'il s'agit de culture du cotonnier.

Il semble que les premiers producteurs indigènes aient été assurés par l'Administration de l'écoulement de leurs produits à un prix rémunérateur. De pareilles mesures ne sont possibles que tant qu'il s'agit d'expériences à petite échelle, mais le jour où il faudra évacuer les produits de toute une grande région, l'on verra reparaître les lois de la concurrence.

Il y a pour les produits d'exportation de ces régions un certain handicap de distance qui se maintiendra même lorsqu'on aura établi des voies d'évacuation très perfectionnées, comme le transsaharien par exemple.

LE PRÉSIDENT reconnaît qu'il y a là une question de prix de revient et de facilités de transports.

D'ailleurs, cette question a été examinée par la Section des Chemins de fer, qui s'est montrée tout à fait optimiste quant à la possibilité d'exportation, notamment par la voie du Nord, du coton en provenance du Niger.

Ce coton doit pouvoir, et par sa qualité, et par son prix de revient, concurrencer les produits étrangers même sur le terrain de la libre concurrence.

Quant aux conclusions de M. BÉLIME relatives à la nécessité de fonder d'abord des productions vivrières, tout le monde paraît aujourd'hui d'accord à leur sujet. Il faut avant tout songer à donner aux gens qui seront établis dans le pays la possibilité de vivre par leurs propres moyens.

M. SEGUIN reconnaît que si l'on voulait évaluer les résultats à attendre des travaux poursuivis en ce moment-ci dans le Soudan, en se basant sur les conditions économiques actuelles, il y aurait lieu de plier bagages, parce qu'à l'heure présente, il n'est pas dans le Soudan un seul produit provenant du travail de l'indigène qui puisse sortir du pays à un prix rémunérateur.

Il arrive même que pour de nombreux produits, en provenance de certaines régions du Soudan cependant peu éloignées du chemin de fer, les maisons de commerce devraient demander aux agriculteurs indigènes de verser une somme d'argent pour faire face aux frais de transport de leurs produits.

Mais il ne faut pas voir les choses au pire et croire que nous allons rester pendant des générations dans la situation actuelle. Il s'établira un équilibre qui très vraisemblablement ne nous fera pas revoir les hauts cours pratiqués ces dernières années et qui étaient dus en grande partie à la dépréciation de la monnaie, mais un réajustement des prix nous ramènera une situation plus normale, dont, vaille que vaille, il faudra bien s'accommoder.

En ce qui concerne la culture du riz en Afrique Occidentale, depuis toujours, le Macina a été un grand centre de production ; mais le riz du Macina est un produit plutôt médiocre, de qualité beaucoup trop inférieure pour en faire un article d'exportation. D'immuables méthodes de culture pratiquées de tout temps par des indigènes à qui l'insécurité politique du pays ne laissait guère le loisir de rechercher des perfectionnements, ont amené une dégénérescence des espèces cultivées qu'aucune sélection rationnelle des semences n'est venue combattre, mais il ne paraît pas impossible d'introduire des variétés susceptibles de plaire à la consommation européenne.

Pour ce qui est de la consommation indigène, M. SEGUIN ne partage pas du tout les craintes de M. Jean LEGRAND.

Lorsque les Sénégalais se sont consacrés à la culture des arachides, ils ont plus ou moins abandonné les cultures vivrières, et de mangeurs de mil, se sont faits peu à peu consommateurs de riz. Riz africain d'abord, reçu des régions de la Basse-Côte et du Soudan ; mais que le riz indochinois a progressivement remplacé. Bien que le riz d'Asie diffère du riz africain au point de vue nutritif, ils s'y sont très bien habitués.

Il n'y a donc pas de raison pour que les Bambaras n'acceptent pas ce dont les Ouolofs se sont très bien accommodés ; aussi bien d'ailleurs que les Mossis, qui vivent de mil chez eux, se nourrissent de riz dans les colonies anglaises de la côte.

M. SEGUIN aborde ensuite la question de transfert des populations.

Si on ne pouvait attirer du dehors une population suffisante pour mettre en valeur les nouveaux terrains que l'irrigation rendra exploitable, il faudrait abandonner tous les projets en cours. Mais il ne paraît pas extrêmement difficile de provoquer une immigration progressive.

A l'heure actuelle, il se produit, au moment de la récolte du cacao, un déplacement important de travailleurs de notre A.O.F. vers la Gold Coast et la Nigeria.

Ces indigènes travaillent pour un patron qui est un noir, un indigène comme eux et ils travaillent sans aucune espèce de difficultés. Ils s'en retournent ensuite chez eux périodiquement avec le fruit de leur travail.

On pourrait appliquer la même formule dans les territoires à irriguer, mais peut-être serait-il plus conforme aux vues de l'Administration, d'installer ces indigènes dans le pays et d'en faire des métayers. Une solution

seraient en quelque sorte des colonies de certains autres villages. Ceci consisterait à constituer à l'aide de jeunes gens du Mossi, des villages qui pourrait se faire progressivement et ce serait sans doute la meilleure façon d'atteindre rapidement l'objectif visé par les essais de culture du coton pratiqués depuis quelques années.

Si la Compagnie de Culture Cotonnière du Niger n'a pas donné les résultats qu'on en attendait en dépit de tout ce que ses fondateurs ont dépensé d'esprit d'initiative et d'énergie, c'est que les ressources dont elle disposait n'étaient pas suffisantes. Ce fut une erreur de croire à la possibilité de créer de toutes pièces une culture nouvelle à 2.500 kilomètres de la côte sans moyen de communication, avec les quelques millions qu'ils avaient pu réunir. Après une lutte de plusieurs années, il a fallu se reconnaître vaincu le jour où la récolte a manqué, faute d'engrais. La culture du cotonnier fatigue beaucoup le sol et il est nécessaire d'utiliser des engrais de façon massive. A ce sujet, il y a lieu de remarquer que l'engrais nécessaire existe en grande quantité en Afrique du Nord et pourrait constituer le chargement de retour des wagons du transsaharien chargés soit de coton du Niger, soit d'arachides, qui ne manqueront pas à elles seules d'assurer un trafic important.

On peut arriver à produire dans cette région, d'ici à quelques années, de cent-cinquante à deux cents mille tonnes d'arachides ; à ce moment-là, le transsaharien sera bien près d'être rémunérateur et la question de la possibilité de mettre en valeur la vallée du Niger et ces pays irrigués, sera tranchée.

LE PRÉSIDENT croit être l'interprète de tous les congressistes en rendant hommage à M. BÉLIME pour la tâche grandiose qu'il a entreprise et la hauteur de vues avec laquelle il l'a abordée. Il y a là une œuvre originale dont il est permis d'attendre les résultats les plus féconds.

Il donne ensuite lecture du vœu relatif au Niger, qui témoigne à M. BÉLIME les sentiments qui viennent d'être exprimés ; ce vœu est adopté sans modification.

LE PRÉSIDENT indique qu'un vœu sur l'intérêt de la culture de la banane en Guinée et en Côte d'Ivoire a été déposé sur le bureau du Congrès. Il en donne lecture.

Le vœu est adopté.

INDOCHINE

LE PRÉSIDENT fait ensuite l'analyse du rapport de M. NORMANDIN sur l'Indochine et donne lecture du vœu qui résume ses conclusions. Ce dernier est adopté.

VŒUX GÉNÉRAUX

LE PRÉSIDENT propose alors, pour conclure les travaux de la séance, de condenser en quelques vœux généraux, que le Bureau du Congrès a préparés, les solutions ou recommandations proposées pour les problèmes qui paraissent être communs à l'ensemble des colonies. Ces vœux sont au nombre de cinq.

Il est donné lecture du premier vœu.

M. KEROUAULT demande que le vœu précise la nécessité d'assurer à chaque colonie un effectif suffisant d'ingénieurs spécialistes ; cette proposition est adoptée.

Les deuxième et troisième vœux sont adoptés sans modification.

Au sujet du quatrième vœu, LE PRÉSIDENT explique que, malgré l'absence de toute communication officielle à ce sujet, il paraît utile, d'après les observations échangées en séance, d'appeler l'attention sur le problème des eaux souterraines.

Leur recherche est une question complexe qui, jusqu'à ces dernières années, dépendait presque exclusivement de la géologie ; depuis elle est entrée dans un domaine plus spécialement physique et expérimental (missions récentes envoyées dans le sud de l'Algérie, dans certaines parties du Maroc et dans le Sahara).

Les nouveaux procédés (électriques ou magnétiques) préconisés et mis en œuvre par les chercheurs, en décelant des anomalies géophysiques (cavités, eaux, minerais, etc...) préparent certainement la voie, grâce à des interprétations d'ailleurs souvent délicates, à des prospections méthodiques dont on peut attendre les plus grands services, dans les régions sahariennes notamment, où l'eau n'est pas en surface, mais en profondeur.

Le vœu rédigé pour appeler l'attention sur cette partie spéciale de l'hydraulique est approuvé.

A propos du deuxième paragraphe du même vœu IV, LE PRÉSIDENT explique que, en réponse à certaines considérations qui ont eu cours dans la Métropole pendant assez longtemps, en ce qui concerne l'utilisation de l'eau au triple point de vue de la navigation, des irrigations et de la force motrice, il n'est pas inutile de faire ressortir que cette sorte de mystique de la triple utilisation ne pourrait sans danger être appliquée aux Colonies, dans leur état actuel d'aménagement.

Si l'on veut en effet que les réserves d'eau servent à l'agriculture, il faut qu'elles soient intactes au début des sécheresses ; si l'on veut en même temps les utiliser au profit de la force motrice, ce qui n'est pas forcément incompatible avec le point de vue précédent, il faut imposer des consignes extrêmement strictes et l'on a malheureusement l'expérience des difficultés que l'on rencontre pour les faire respecter.

Le texte propose de faire ressortir que, dans l'état actuel du développement de nos colonies, l'hydraulique agricole doit avoir le pas sur la production d'énergie électrique et que cette dernière, utilisable d'ailleurs pour des pompes à grandes profondeurs, doit se plier à n'être qu'une utilisation de second rang.

Ce texte est adopté.

Il est enfin donné lecture du vœu V.

L'idée d'une contribution des usagers aux dépenses occasionnées par la fourniture ou l'emmagasinement de l'eau n'est pas extrêmement répandue dans la Métropole. Les agriculteurs sont assez portés à considérer que l'eau doit leur être donnée gratuitement ; ce principe a tendance à être également appliqué par eux à l'énergie électrique. C'est une tendance contre laquelle il convient dans une certaine mesure de réagir.

M. Jean LEGRAND demande que la modalité de participation des usagers soit adaptée aux coutumes et aux possibilités de ces derniers.

Le vœu tiendra compte de cette suggestion.

M. LE MOIGNE attire l'attention de l'assemblée sur le point suivant : souvent, lorsque l'Administration a envisagé de construire un barrage en vue d'effectuer des irrigations, elle ne possède pas les terrains ; ceux-ci appartiennent à des indigènes, à des particuliers ou à des sociétés ; les terrains destinés à être irrigués font alors l'objet de spéculations effrénées ; on a vu dans toute l'Afrique du Nord des exemples retentissants ; des terrains

valant initialement deux cents, trois cents francs l'hectare ont été estimés deux ans ou trois ans plus tard huit ou dix mille francs l'hectare.

Si bien que l'exploitant qui a acheté ces terrains au prix maximum est en droit d'admettre qu'il a largement payé la plus-value prise par ces terrains du fait du barrage.

Ce n'est ni la collectivité, ni l'exploitant, qui bénéficie des travaux faits, mais la spéculation.

LE PRÉSIDENT constate que des cas analogues se sont rencontrés en France.

Pour éviter ces abus, il faudrait que la récupération eût lieu sur le fonds et fût transmissible avec lui. Malheureusement le mal est fait bien avant que le barrage ne soit décidé.

Quoi qu'il en soit, il a semblé utile de poser ici le principe de la récupération des frais d'établissement auprès des usagers. Il est alors donné lecture du vœu V. Ce vœu est adopté.

L'ordre du jour étant épuisé, LE PRÉSIDENT remercie vivement les Rapporteurs du travail considérable qu'ils se sont imposés et souhaite que les quelques conclusions adoptées par la Section hâtent la mise en chantier dans notre Empire Colonial d'un vaste programme d'aménagement hydraulique.

SECTION V

ÉLECTRIFICATION

Séance tenue l'après-midi du 23 juillet

Présidence de M. ROUVIÈRE, Directeur général de la Société des Forges et Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont.

LE PRÉSIDENT ouvre la Séance. Il indique que le Rapporteur va donner connaissance, non pas d'une façon intégrale de son rapport, qui sera distribué, mais des grandes lignes de ce rapport.

M. DAVEZAC expose que, dans son rapport, il a d'abord montré l'état actuel de l'électrification dans les diverses colonies, puis recherché les conditions à réaliser pour développer l'emploi de cette force considérable que constitue l'électricité.

Le rapport comporte donc tout d'abord une partie descriptive dans laquelle est étudié, colonie par colonie, l'état actuel des travaux de l'électrification. M. DAVEZAC déclare qu'il ne veut pas en infliger aux Congressistes même le résumé, qui serait certainement un peu aride à entendre.

Il se borne à rappeler l'idée générale qui se dégage de cette partie du rapport. Nos diverses colonies peuvent se grouper en deux catégories.

Le premier groupe comprend les territoires de l'Afrique du Nord et l'Indochine, dans lesquels l'électrification a fait l'objet, soit dès l'origine, soit ultérieurement, de programmes d'ensemble découlant d'un plan général.

Un cas particulièrement typique à cet égard est celui du Maroc, où, dès le début de l'électrification, un plan d'ensemble a été établi, dont la réalisation a été poursuivie dans la suite.

Au contraire, dans la plupart des autres colonies, qui d'ailleurs sont peut-être, économiquement, moins évoluées que les précédentes, l'électrification est encore embryonnaire ; on a procédé sans plan d'ensemble préalablement établi et d'une manière plutôt empirique, de telle sorte qu'on n'y trouve guère que de petites centrales disséminées sur l'ensemble du territoire et desservant les agglomérations immédiates.

Telles sont les caractéristiques des deux grands groupes entre lesquels se répartissent nos diverses possessions d'outre-mer au point de vue de l'électrification.

Cette partie descriptive étant ainsi esquissée, M. DAVEZAC expose les idées générales qui se dégagent de l'étude des conditions de l'électrification dans les diverses colonies ; tout d'abord, il semblerait résulter de l'expérience acquise, que l'électrification sera d'autant plus féconde et qu'elle concourra d'une manière d'autant plus efficace à la mise en valeur

de la colonie, qu'elle sera réalisée non plus dans des conditions empiriques et fragmentaires, mais par voie de programmes généraux et de plans d'ensemble, ainsi que cela a été fait notamment au Maroc. Aux petites centrales disséminées sur l'ensemble d'un territoire, doivent se substituer dans la suite et de plus en plus des centrales dotées de moyens de production plus puissants, soit thermiques, soit hydrauliques, et par lesquelles seront alimentés des réseaux de transport à haute tension desservant de vastes étendues.

Mais ce problème de l'électrification générale soulève bien des questions particulières à chaque colonie déterminée. On ne saurait perdre de vue que ce problème doit être examiné en fonction des contingences locales et en tenant compte aussi bien du niveau social des habitants que du développement économique. En effet, par suite des lourdes immobilisations qu'elle nécessite, l'électrification par voie de programmes d'ensemble suppose un minimum de besoins déjà nés ; il est évident, par exemple, que si la densité de la population est extrêmement faible dans un territoire, toute tentative d'électrification peut être à déconseiller.

La condition sociale des populations intervient d'autre part : les besoins auxquels répondent les nécessités, même les plus élémentaires, de l'éclairage, correspondent déjà à un certain degré de civilisation.

A cet égard, la présence d'éléments européens constituera évidemment dans les colonies de peuplement un facteur favorable. Mais, quelle que soit l'aptitude des habitants à bénéficier des avantages qu'elle leur apportera, l'électrification suppose une activité industrielle et agricole assez développée pour que les besoins de force motrice offrent à la production du courant un débouché suffisant ; encore ne faut-il pas perdre de vue que l'abondance de la main-d'œuvre, le taux peu élevé de sa rémunération, suppriment, dans certains cas, l'intérêt que présente la substitution de l'énergie mécanique à la force musculaire.

Par conséquent, un programme d'électrification générale suppose à ces divers points de vue, — démographique, social, économique, — un ensemble de conditions, en l'absence desquelles il manquerait son but.

Mais si la réalisation d'un plan général d'électrification exige la présence de certaines conditions favorables de milieu, il ne faut pas perdre de vue non plus que l'électrification elle-même contribue à créer ces conditions de vie et, à cet égard, il n'est pas douteux que, dans ce domaine plus qu'en tout autre, il est quelquefois sage de savoir oser, escompter l'avenir. S'il convient de considérer très attentivement les besoins déjà nés et actuels, il faut tenir compte aussi des possibilités nouvelles qui, précisément, doivent découler de l'électrification. C'est un fait bien connu qu'une nouvelle voie ferrée crée un trafic nouveau ; l'expérience montre que la création d'une ligne électrique fait de même apparaître de nouveaux besoins. L'exemple du Maroc est là pour attester que les faits viennent souvent ratifier des anticipations qui auraient pu, à l'origine, sembler hasardeuses.

M. DAVEZAC cite à ce sujet les statistiques qu'il a mentionnées dans le chapitre de son rapport consacré particulièrement au Maroc ; la consommation de l'énergie dans le Protectorat a passé de six millions de kilowatt-heures en 1923, à soixante millions en 1930.

La réalisation du programme d'équipement du Maroc a donc eu pour conséquences de développer dans des proportions considérables les besoins d'énergie et de force motrice auxquels ce programme répondait.

De même en ce qui concerne particulièrement l'application de l'élec-

tricité à la traction électrique, le cas du Maroc fournit un exemple typique : si nous considérons la statistique des transports sur la ligne électrifiée de Casablanca à Kouriga, par exemple, nous constatons que le tonnage transporté a passé de huit mille tonnes en 1921 à un million sept cent mille en 1930. Par conséquent, en cette matière, ce n'est pas être imprudent que d'escompter l'avenir. Même envisagé sous l'angle économique, un vaste programme d'ensemble pour l'électrification apparaît souvent comme désirable, alors qu'il n'est pas immédiatement payant.

Mais il se pose aussi un problème de financement.

Et ce problème, semble-t-il, ne peut être résolu que par une collaboration de l'initiative privée et de l'administration, soit locale, soit métropolitaine. On peut théoriquement concevoir le concours financier de l'administration suivant plusieurs modalités, soit qu'elle apporte aux entreprises des facilités de crédits consenties par des organismes spécialisés, suivant un système imité du régime des caisses de crédits agricoles dans la Métropole ; soit que la Colonie ou la Métropole consente aux entreprises des avances remboursables, ou peut-être accorde une garantie d'intérêts par analogie avec ce qui existe dans la Métropole pour tout service public répondant à un besoin d'ordre général, mais qui n'est pas immédiatement exprimé, la préoccupation étant en quelque sorte de permettre à l'initiative publique de seconder l'initiative privée dans la période intercalaire, c'est-à-dire dans la période où les installations créées ne sont pas encore rémunératrices.

D'autre part, l'électrification des colonies, pour s'effectuer dans des conditions satisfaisantes au point de vue technique et au point de vue économique, doit être réalisée, semble-t-il, dans le cadre d'une collaboration étroite entre les entreprises d'électrification et l'industrie métropolitaine. M. DAVEZAC a consacré un chapitre de son rapport à la part qu'a prise l'industrie électrique française à l'électrification des colonies. Il a notamment exposé les conditions spéciales qu'exigeait au point de vue technique le matériel électrique, soit matériel de production, soit matériel d'utilisation, destiné aux colonies et il a dégagé aussi l'effort réalisé par le constructeur français pour s'adapter à ces besoins nouveaux et aux conditions locales. M. DAVEZAC a dressé un tableau complet des adaptations spéciales réalisées par les constructeurs français en ce qui concerne le matériel électrique pour l'adapter aux besoins coloniaux. Il se contentera d'indiquer ici la part que prend actuellement la construction électrique française au marché colonial, d'après les dernières statistiques douanières.

Les exportations françaises de matériel électrique aux colonies ont atteint, en 1930, un tonnage de 155.000 quintaux valant 218 millions de francs ; alors que ces exportations n'atteignaient respectivement en 1928 que 104.000 quintaux, valant 164 millions de francs, soit par conséquent, en deux ans seulement, une progression de 50 % en tonnage et de 35 % en valeur. Il est bien évident que le développement de l'électrification des colonies augmenterait le débouché colonial et il est souhaitable que l'industrie française y prenne une part de plus en plus large.

Cette solidarité, que M. DAVEZAC désire voir s'établir entre les entreprises d'électrification coloniale et l'industrie électrique française, paraît d'autant plus souhaitable qu'elle est la contre-partie de l'effort technique réalisé par les constructeurs français pour s'adapter aux besoins des colonies ; elle est aussi la contre-partie des investissements de capitaux français qu'implique le développement de l'électrification. Par quels moyens et dans quelles conditions cette solidarité doit-elle s'affirmer?

Tout d'abord, par le maintien du régime douanier actuel, en vertu duquel, dans la plupart de nos colonies, l'industrie métropolitaine bénéficie d'un régime largement préférentiel, par rapport aux industries étrangères concurrentes, et en outre, par analogie avec ce qui existe actuellement dans la Métropole, au moyen de dispositions contractuelles, analogues à celles qui sont insérées dans les cahiers des concessions métropolitaines et qui prévoient, en principe, pour le concessionnaire, l'obligation de recourir principalement à un matériel d'origine française.

LE PRÉSIDENT ajoute que le rapport de M. DAVEZAC se termine par un projet de vœu ; mais avant de le soumettre au Congrès, il voudrait donner la parole à M. BARRIS, s'il le désire, parce que M. BARRIS avait également préparé un projet de vœu ; il serait préférable, si possible, de bloquer ces vœux.

M. BARRIS dit que le Rapporteur a parfaitement exposé les questions relatives à l'électrification des colonies. Il est tout à fait d'accord avec le Président pour incorporer le vœu qu'il propose dans celui qui avait déjà été rédigé.

LE RAPPORTEUR donne ensuite lecture des projets de vœux.

M. LALANDE demande si la formule employée en ce qui concerne la possibilité de trouver toujours dans la Métropole tout le matériel électrique nécessaire aux colonies n'est pas un peu absolue.

LE PRÉSIDENT déclare que, cependant, rien n'est plus certain. Il se peut que, parfois, des concurrents étrangers arrivent à proposer des prix un peu plus réduits ; mais du point de vue de la technique et des possibilités de production, incontestablement l'industrie électro-mécanique française est à même de faire face à tous les besoins des colonies.

Ainsi, pour le Maroc, qui a utilisé le plus de matériel électrique, et notamment du matériel de chemins de fer particulièrement difficile à fabriquer, les constructeurs français se sont toujours montrés à la hauteur de leur tâche.

LE PRÉSIDENT souhaite que les coloniaux se renseignent sur les possibilités de l'industrie française et, à cet effet, qu'ils acceptent les invitations qui leur sont faites de venir visiter certaines usines françaises, par exemple dans le bassin de la Sambre, dans le Nord, dans d'autres régions encore ; ils verraient que l'on peut y faire face à toutes les demandes des colonies. Il y a quelques problèmes particuliers à résoudre, tenant à la température, à l'humidité des territoires tropicaux. Mais ils ont été résolus. Puisque l'industrie électro-mécanique française fait face victorieusement à tous les besoins de la Métropole, elle est certainement capable de donner satisfaction aux besoins beaucoup moins développés des colonies.

M. Jean LEGRAND est tout à fait du même avis. Il cite l'exemple suivant : lorsque les chemins de fer métropolitains se sont préoccupés d'avoir pour leurs réseaux des prototypes de locomotives électriques réalisant de grandes vitesses, ils ont été amenés à consulter en particulier les constructeurs allemands, à cause de l'avantage que leur offrait alors la dévalorisation du mark ; les Allemands ont dû décliner l'offre de commande qui leur était faite. Le problème a été résolu en France et en Suisse, et spécialement en France, ce qui démontre que l'industrie française n'est pas inférieure à celle du voisin, comme tant de nos compatriotes sont encore portés à le croire.

LE PRÉSIDENT rappelle à ce propos qu'avant la guerre, lorsque les chemins de fer ont fait un concours pour la construction d'une locomotive

à courant monophasé, c'est l'industrie française qui a produit la locomotive classée première.

Personne ne demandant plus la parole, LE PRÉSIDENT soumet l'ensemble des vœux à l'assemblée, qui les approuve.

Il remercie les personnes présentes d'avoir bien voulu participer à ce Congrès et en particulier le Rapporteur ; il souhaite que les colonies poussent le plus possible leur électrification dans leur intérêt et dans l'intérêt de la France.

La séance est levée à 16 heures 20.

SECTION VI

OUTILLAGE PRIVÉ

Séance tenue le matin du vendredi 24 juillet

Présidence de M. DALBOUZE, Président de la Fédération des Syndicats de la Construction Mécanique, Métallique et Electrique.

LE PRÉSIDENT ouvre la séance.

M. COVILLE, Secrétaire général de la Fédération de la Mécanique, présente un rapport sur l'outillage des industries privées aux colonies.

Puis M. BARRIS fait une communication au Congrès sur l'organisation de la culture, du commerce et des transports des arachides au Sénégal. Il montre comment, avec un outillage approprié, il serait possible de réaliser des économies, qui permettraient de faire des bénéfices, même avec les cours extrêmement bas pratiqués cette année.

LE PRÉSIDENT note que, de l'exposé qui vient d'être fait, il ressort notamment que le standard de vie d'une famille indigène correspond à environ 500 francs.

M. BARRIS précise que les chiffres cités dans sa communication lui ont été donnés sur place. Sur la somme indiquée, il faut compter en moyenne 300 francs de vivres et 200 francs d'étoffe pour se couvrir.

LE PRÉSIDENT demande si, au point de vue des exportations métropolitaines, la capacité d'achat d'une famille indigène serait donc de l'ordre de 500 francs?

M. BARRIS dit que toutefois les vivres proviennent en majeure partie d'autres régions de la colonie et ne constituent des importations d'Europe que pour une faible fraction (sucre, café, thé, etc.).

Il ajoute que la capacité d'achat des indigènes a été beaucoup plus grande, lorsque l'arachide atteignait des cours de 2.000 francs et plus ; 500 francs, c'est ce qu'il lui faut pour pouvoir vivre, c'est la rémunération minima pour son travail.

Le PRÉSIDENT demande ce que peut produire un *lougan*, superficie cultivée par une famille indigène.

M. BARRIS répond que le produit est d'environ une tonne par *lougan*. C'est une moyenne, non seulement parce que tous les *lougans* ne donnent pas la même quantité d'arachide, mais aussi et surtout parce que, suivant les saisons, suivant que les pluies ont été abondantes ou non, le résultat varie. La production varie d'une demi tonne jusqu'à deux tonnes et même davantage.

La production est très faible ; elle pourrait certainement être augmentée. A l'heure actuelle la production minimum du Sénégal semble être de 400.000 tonnes. Il ne semble pas qu'elle tombe au-dessous. Cela correspond à la production d'une tonne par *lougan*, étant donné qu'il y a 400.000 *lougans* au Sénégal.

M. REBUFFEL demande si, suivant le plan proposé par M. BARRIS, un seul môle suffirait pour l'accostage des navires à Dakar. Il ne faut pas apporter dans ce port plus de marchandises que ne peut en recevoir le môle.

M. BARRIS indique que l'on pourrait charger deux navires à la fois.

M. FREYSSSELINARD signale que, dans le plan d'agrandissement du port de Dakar, on a prévu l'emplacement pour la construction éventuelle d'un second môle aux arachides.

Répondant à une autre question, M. BARRIS explique que, s'il a envisagé le transport en coque, c'est parce que la qualité de la graine du Sénégal le recommande. Elle supporte mieux, en coque, le transport, et l'économie du frêt réalisée en décortiquant les graines ne compense pas la perte de qualité, tout au moins pour les régions de production voisines de la mer.

Cependant, il faut tenir compte de la concurrence. Aujourd'hui, le soja de Mandchourie est traité sur place et embarqué dans des tanks à mazout sans précaution ; mais, dès son arrivée à l'usine, il est désodorisé, il perd son mauvais goût. On arrive ainsi à obtenir des prix de revient très bas. Et il s'agit là d'huiles qui ne servent pas seulement à la savonnerie, mais également à la consommation.

Toutefois, il y a un intérêt majeur à maintenir son standing à la graine du Sénégal.

M. DU VIVIER DE STREEL observe que l'on pourrait sans inconvénient prévoir une *partie* du transport en décortiqué. La France achète 400.000 tonnes par an d'arachides décortiquées dans l'Inde et il vaudrait mieux les faire venir de nos colonies.

M. BARRIS note qu'il a envisagé pour ses calculs le cas le moins favorable, celui du transport en coque. Il est évident que si l'on transporte les arachides décortiquées, ou *a fortiori* de l'huile d'arachide, il y aura encore une économie de ce côté.

D'autre part, le prix de revient a été établi en supposant l'acquisition d'un navire neuf. Cela augmente le coût, parce qu'il faut incorporer les charges financières. Dans ces conditions, on arrive à un frêt de 69 francs par tonne, plus 1 % de la valeur de la marchandise, ce qui met le frêt à Frs. 81,50, au lieu de 126. D'où un bénéfice de 20 %. Les Compagnies anglaises font le frêt à 10 sh. C'est dire que l'armement français doit y trouver son avantage. Le frêt de retour sera pour lui un bénéfice supplémentaire.

Le PRÉSIDENT observe que, malheureusement, les huileries sont très dispersées. A Marseille, il serait bon d'amener toute la production dans un magasin général.

M. BARRIS rappelle qu'il le prévoit précisément dans son projet ; il estime qu'il serait facile d'avoir des wagons ou des camions qui seraient chargés automatiquement, ce qui abaisserait beaucoup le coût des manutentions, pertes, etc.

M. REBUFFEL signale que les minoteries ont établi des silos à Marseille. Ce que l'on a fait pour le blé, il y aurait peut-être avantage à le faire aussi pour la graine d'arachide.

M. BARRIS note qu'il y aurait aussi à envisager l'éventualité de l'exportation directe des huiles brutes. C'est ce que l'on pourrait envisager, en particulier, pour des pays comme le Soudan, lequel ne paraît pas pouvoir exporter les arachides à un prix rémunérateur.

M. REBUFFEL montre l'intérêt de prévoir la possibilité de faire des avances aux producteurs.

M. BARRIS estime que ce serait très faisable ; les graines seraient à l'abri dans les magasins prévus aux gares et aux centres de production ; par suite, il serait possible de faire des avances bien gagées, ce qui n'est pas toujours le cas des opérations de ce genre au Sénégal.

LE PRÉSIDENT souligne que l'étude faite par le Rapporteur montre la nécessité d'une collaboration, au point de vue de l'intérêt général, entre la Colonie et la Métropole ; elle constitue un travail considérable et il félicite vivement M. BARRIS de l'avoir faite.

Répondant à une question de M. DU VIVIER DE STREEL au sujet de l'économie à réaliser, M. BARRIS précise qu'elle pourrait atteindre jusqu'à environ 450 francs par tonne, grâce à l'organisation qu'il préconise ; mais, en revanche, les charges fixes annuelles augmentent légèrement, car pour réduire l'emploi de main-d'œuvre et les manutentions actuelles, il faut acheter du matériel, donc rémunérer des capitaux.

Par ailleurs, il faut tenir compte de l'intérêt qu'il y a à augmenter la production pour diminuer le prix de revient de la tonne.

M. DU VIVIER DE STREEL considère, comme très intéressant le plan d'organisation établi par M. BARRIS. Ce que fera le producteur pour transformer ses conditions de travail sera vain si l'on n'obtient pas des économies considérables sur ce qui est transport et manutention. Le problème n'est pas le même en Europe, où l'on appelle « frais accessoires » tous les frais supportés en dehors de l'usine ; tandis que, là, ce sont les frais à supporter après l'achat de sa récolte à l'indigène qui sont la charge la plus importante. Le problème est inverse.

M. BARRIS appelle l'attention sur le fait qu'au point de vue de l'outillage actuel, les chemins de fer du Sénégal sont d'excellentes voies ferrées. On ne peut pas en dire autant de tous les chemins de fer coloniaux. Dans certains territoires, si l'on n'améliore pas les tracés, de grands résultats ne pourront être obtenus. A partir du moment où l'on adopte des rampes dépassant 7 à 8 m/m, on se condamne à faire du transport très cher.

Personne ne demandant plus la parole sur le sujet traité, LE PRÉSIDENT donne lecture du projet de vœu, qui est adopté à l'unanimité.

Il est ensuite donné lecture d'un projet de vœu relatif à l'outillage privé dans les colonies françaises, comme conclusion au rapport de M. COVILLE.

Le premier de ces vœux, tendant à la constitution, auprès du Ministère des Colonies, d'un Comité Consultatif composé des représentants des administrations et groupements économiques intéressés et qui aurait pour mission de fournir les avis techniques nécessaires, est adopté sans observation.

Le second vœu est relatif au développement des services de recherches et des laboratoires, officiels ou privés, spécialisés dans l'étude technique des questions se rapportant à la mise en valeur des colonies et au matériel nécessaire à cette mise en valeur.

M. COVILLE observe à ce sujet qu'il serait peut-être opportun de demander la création d'une institution qui, en France, centralisât les études.

LE PRÉSIDENT note qu'il y a un établissement de ce genre à Marseille.

M. COVILLE montre qu'il serait intéressant d'établir un lien entre les institutions similaires des colonies et l'institut métropolitain de recherches.

M. DU VIVIER DE STREEL expose que, depuis plus de deux ans, les coloniaux essaient de réaliser cette coordination. Il n'y a pas quinze jours qu'une délégation du Conseil Supérieur des Colonies est allée trouver le Ministre à ce sujet. Mais il est toujours difficile d'arriver à la coordination d'organismes qui sont au nombre de trente et qui veulent presque tous conserver leur entière autonomie.

LE PRÉSIDENT propose d'ajouter dans le vœu les mots : « coordonnés, tant en France qu'aux colonies ».

M. DU VIVIER DE STREEL ajoute qu'à l'occasion de cette manifestation du Conseil Supérieur, le Ministre des Colonies a eu l'idée de demander à celui-ci de s'élever à un plan plus élevé en ne se contentant pas d'émettre des vœux, mais en préparant des projets de loi. Cela permettra peut-être d'aboutir plus rapidement.

M. DU VIVIER DE STREEL indique que, d'ailleurs, il a l'intention de faire passer devant le Conseil Supérieur des Colonies tous les vœux qui auront été émis dans les Congrès de l'Exposition, en vue de leur donner la forme de projets de loi ou de projets de décret à remettre entre les mains du Ministre, qui n'aura qu'à agir, s'il les approuve.

LE PRÉSIDENT relit le projet de troisième vœu modifié, ainsi conçu :

« Que les services de recherches et les laboratoires, officiels ou privés, « spécialisés dans l'étude technique des questions se rapportant à la mise « en valeur des Colonies et aux matériels nécessaires à cette mise en valeur, « soient coordonnés, développés et pourvus de moyens suffisants, tant en « France qu'aux colonies. »

Il met aux voix le projet de vœu ainsi rédigé, qui est adopté à l'unanimité.

LE PRÉSIDENT donne ensuite lecture du troisième vœu demandant que les efforts déjà accomplis ou à accomplir pour la formation technique de la main-d'œuvre coloniale soient poursuivis activement ; ce vœu est adopté sans observation.

LE PRÉSIDENT donne lecture du quatrième vœu : « Que les fournitures de l'industrie métropolitaine continuent à bénéficier, dans les colonies, du régime douanier préférentiel qui leur est actuellement accordé. »

M. JAILLET demande si ce vœu est absolument nécessaire. Il y a déjà eu un Congrès qui s'est occupé des questions douanières. Le vœu, tel qu'il est formulé, ne vise qu'un point spécial de ces questions, et les personnes qui pourraient avoir des observations à présenter au point de vue de l'incidence des tarifs douaniers sur les prix de revient, ne sont pas ici pour prendre part à la discussion ; elles ont pu penser que le Congrès de l'Outillage avait un caractère exclusivement technique.

M. DU VIVIER DE STREEL estime qu'il y aurait intérêt à ce qu'il n'y eût pas de chevauchement ; mais on pourrait, dans le vœu, se référer à la première partie de la Quinzaine Economique, dans laquelle il y a eu un rapport très remarquable de M. René Théry, de tendances, d'ailleurs, plutôt protectionnistes.

En dehors même de ce fait que chaque Congrès avait un rôle bien défini, M. JAILLET pense qu'il ne faudrait pas que des vœux émis par différents Congrès ne fussent pas concordants. Or, la question qui est envisagée en ce moment est, évidemment, une question douanière, qui a dû déjà à ce titre être traitée par un précédent Congrès et a peut-être fait l'objet d'un vœu.

LE PRÉSIDENT observe qu'il paraissait indiqué que l'industrie métropolitaine, participant à un Congrès colonial, soumit à ce Congrès un vœu qu'elle considère comme essentiel.

M. DU VIVIER DE STREEL demande qu'on ajoute quelque chose au vœu pour faire le rattachement à la partie de la Quinzaine Economique qui a discuté les questions douanières, c'est-à-dire la Semaine Commerciale.

M. LALANDE observe que, pour se référer complètement à ce qui a été fait pendant la Semaine Commerciale et répondre au désir de M. JAILLET, on pourrait peut-être préciser que c'est une question de principe d'accorder dans les colonies un régime préférentiel aux produits métropolitains, mais que, si une dérogation est reconnue nécessaire, après consultation du Ministre du Commerce, il est bien entendu qu'on suivra la procédure prévue par la loi à cet égard.

M. DU VIVIER DE STREEL dit que l'on ne peut pas porter atteinte au régime des dérogations ; ce régime peut d'ailleurs jouer aussi bien en faveur de l'industrie métropolitaine qu'à l'encontre de ses intérêts.

LE PRÉSIDENT remarque que le vœu proposé demande simplement le maintien du régime actuel ; c'est le *statu quo* que l'on a voulu recommander, pas autre chose. Cependant beaucoup d'industries métropolitaines souhaiteraient que l'on renforçât la protection dont elles bénéficient aux colonies.

Il propose donc d'adopter la rédaction suivante :

« Qu'en parfait accord avec les vœux émis, sur la question douanière, « par la Semaine Commerciale, les fournitures de l'industrie métropolitaine « continuent de bénéficier, dans les colonies, du régime préférentiel qui « leur est actuellement accordé. »

Le projet de vœu, ainsi rédigé, est adopté.

LE PRÉSIDENT donne ensuite la parole à M. DE GEOFFROY, Secrétaire du Conseil de la Chambre Syndicale des Fabricants et des Constructeurs de Matériel pour Chemins de fer.

M. DE GEOFFROY résume son rapport sur le matériel roulant colonial.

A la suite de cet exposé, il désire ouvrir une parenthèse pour expliquer pourquoi, dans son rapport, il n'a pas parlé des essais de pneumatiques sur rails. D'ailleurs, avant-hier, il avait été question, ici même, de ces essais actuellement en cours sur deux automotrices à pneumatiques pour voies ferrées, et ce matin même, la presse en entretient le public.

On fait grand état de la rapidité des démarrages et des arrêts de ces automotrices. Mais cet avantage ne découle pas uniquement de l'augmentation de l'adhérence résultant de ce nouveau mode de roulement ; il provient en grande partie également du peu d'inertie du type de véhicules en question, puisque, suivant ce qui a été dit, l'effet du peu de largeur du rail sur les pneus condamne la charge à ne pas dépasser *une tonne par essieu seulement*.

Or, un chiffre aussi faible ne peut pas convenir à un trafic ferroviaire même pour des transports de personnes ; à moins qu'il ne s'agisse de courtes distances. *La légèreté et le confort sont, en effet, deux choses souvent peu compatibles* et, pour parcourir, dans de longs voyages, en automotrices, les voies ferrées coloniales, avec des conditions de confort suffisant et, entre autres, la possibilité d'utiliser des couchettes, il faut que le véhicule puisse dépasser largement le chiffre précédent d'une tonne par essieu.

C'est une chose, en effet, que de faire un petit voyage d'une centaine de kilomètres sur une ligne secondaire de la Métropole, aux arrêts fréquents, voyage qu'on peut presque assimiler à une promenade.

C'est une autre chose que de faire un voyage de quelque mille kilomètres sur une ligne coloniale, avec le minimum de confort indispensable pour passer une nuit et pour voyager sous la chaleur tropicale.

Dans le premier cas, la voiture à pneumatiques sur rails est une solution intéressante. Dans le second cas, cette voiture est trop légère pour être suffisamment confortable.

C'est pour cette raison que, malgré leur intérêt incontestable, le Rapporteur n'avait pas cru devoir signaler les essais d'automotrices à pneumatiques pour voies ferrées.

LE PRÉSIDENT remercie le Rapporteur de son important exposé. Il y a abordé avec maîtrise une question très générale, la question de la normalisation, qui n'est ni spécifiquement ni uniquement ferroviaire ou coloniale, mais universelle.

LE PRÉSIDENT donne lecture des vœux proposés au sujet du matériel pour les voies ferrées coloniales, et demande si un congressiste a des observations à formuler.

M. DU VIVIER DE STREEL signale qu'à la séance de la veille, consacrée aux chemins de fer, il a été émis un vœu répondant un peu aux préoccupations du Rapporteur et tendant à ce que les organisations de chemins de fer coloniaux collaborent avec les organisations et les exploitations des grands réseaux français. M. GUÉRIN, Directeur général des Chemins de fer du Maroc, dans son très brillant exposé, a dit que, si ces chemins de fer avaient donné satisfaction et avaient pu résoudre quantité de problèmes, c'est parce qu'ils travaillent avec la collaboration permanente des grands réseaux français, qui leur fournissaient, et le résultat de leurs expériences, et le personnel nécessaire pour résoudre les difficultés techniques. Ce régime ayant donné des résultats favorables, il serait souhaitable qu'il fût étendu aux autres colonies.

LE PRÉSIDENT considère que l'Office Central d'Études créé par les chemins de fer offre le meilleur moyen d'essayer d'établir l'accord entre les réseaux. Nous devons souhaiter que cet Office, qui n'a pas réussi à normaliser les réseaux français, réussisse à normaliser les réseaux coloniaux. Cela répond exactement au vœu. C'est cet Office qui a pour but de permettre aux différents réseaux d'échanger et de discuter leurs idées et projets respectifs et d'éviter, par exemple, que le tire-fond du P.L.M. soit différent du tire-fond de l'Est.

Le projet de vœu, mis aux voix, est adopté avec un seul changement, consistant à substituer le mot « normalisation » au mot « standardisation ».

LE PRÉSIDENT donne ensuite la parole à M. CONCHE, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées en retraite, Administrateur Directeur général de la Société Anonyme pour la Construction et l'Entretien des Routes, qui présente un rapport relatif au matériel pour la construction et l'entretien des routes aux colonies.

M. CONCHE, résume son rapport.

Après l'avoir vivement félicité de son remarquable exposé, LE PRÉSIDENT lui demande s'il lui serait possible d'atténuer une phrase de son rapport au sujet de la construction française.

En effet, des constructeurs français sont allés aux Etats-Unis examiner les procédés et les machines et il y a maintenant des sociétés qui fabriquent en France le matériel dont il s'agit.

Il serait donc inexact de dire qu'il n'y a pas de maisons françaises construisant ce matériel : on peut dire qu'elles n'ont pas encore fait un effort considérable, mais cet effort a déjà été entrepris.

M. FREYSSSELINARD, Secrétaire général du Congrès, voudrait ajouter quelques mots à l'exposé de M. CONCHE, qui a donné, notamment, des renseignements particulièrement intéressants sur l'emploi du matériel mécanique aux Etats-Unis. Beaucoup de congressistes seront peut-être surpris des conclusions auxquelles aboutit le Rapporteur. En effet, si, en Amérique, le développement du matériel mécanique a pris une telle ampleur, c'est du fait du prix très élevé de la main-d'œuvre, dont il faut, par tous les moyens, chercher à réduire l'importance.

Dans nos colonies, au contraire, la main-d'œuvre étant bon marché, on est en droit de se demander si le matériel mécanique employé avec succès aux Etats-Unis répond de même à un besoin.

Il en est bien ainsi pour les raisons suivantes :

Il est remarquable qu'en Afrique notamment, il n'y a pas de pierre à bon marché. Cette constatation est *a priori* assez surprenante puisque l'Afrique est constituée par un énorme massif granitique; mais ce granit, caché à des profondeurs assez importantes, est recouvert d'une couche de latérite de grande épaisseur qui rend presque partout les frais d'exploitation prohibitifs.

Cependant la pierre est exploitable en certains points : ainsi, à Conakry, on trouve de la syénite à 5 ou 6 kilomètres de la ville, dans l'Ile Kassa. Si l'on descend un peu plus au Sud, à Abidjan, il faut pénétrer à 80 kilomètres à l'intérieur des terres pour trouver des carrières facilement exploitables. A Takoradi, les Anglais ont trouvé la pierre à 11 kilomètres de la côte. Au Dahomey, il faut s'avancer jusqu'à 200 kilomètres pour la trouver à un prix accessible. En Nigéria, la carrière qui a fourni les blocs naturels utilisés pour la construction des digues du port de Lagos est à 120 kilomètres de ce port.

On trouve, en tous ces points, un granit excellent, qui peut très bien convenir à la construction des routes : mais cette pierre ne peut pas être transportée sur de grandes distances. Si l'on est obligé de la conduire par fer à 200 kilomètres, par exemple, et si l'on admet un prix de transport à la tonne kilométrique de 25 centimes, ce qui ne paraît pas suffisant, cela fait en plus du prix d'extraction, 50 francs à la tonne et, par conséquent, 80 ou 90 francs au mètre cube, auxquels il faut ajouter les frais plus importants encore de transport sur piste.

M. CONCHE a donc pleinement raison de dire qu'il faut créer dans nos colonies une technique nouvelle des routes.

Il faut y faire autre chose que des routes françaises ; cet autre chose c'est ce que l'on fait actuellement : des pistes.

Il faut aménager les pistes, les élargir, de manière qu'elles soient utilisables par l'automobile. Mais qui dit piste dit nécessité, comme le faisait remarquer tout à l'heure M. CONCHE, de supprimer les bandages ferrés. Il est même indispensable d'obliger les usagers à utiliser le pneu-

matique aussi gros que possible de manière à ne produire sur le sol que des efforts très réduits. Sinon ces pistes en terre se détruiront très rapidement.

Sous cette condition, les pistes conviendront très bien pendant la période sèche, qui est d'une assez longue durée : environ neuf mois par an.

Aussitôt que la saison des pluies arrive, les eaux détrempe le terrain, le ravinent, et les pistes se trouvent rapidement hors d'usage. On est alors obligé, pour les remettre en état, d'avoir recours à un personnel important. Ce n'est d'ailleurs pas un personnel à demeure : on va dans les villages, où l'on mobilise tout le monde, hommes, femmes, enfants.

Ceux-ci transportent la terre dans des couffins qu'ils placent sur leur tête, sur une distance de 50, 100 mètres, et même davantage, la déversent sur le sol, puis la compriment comme ils peuvent avec un morceau de bois plus ou moins bien taillé. Ensuite, les voitures passent tant bien que mal.

Il est évident que cette manière d'opérer conduit à employer une main-d'œuvre considérable, qui serait infiniment mieux utilisée si on la laissait à la culture.

D'où la nécessité absolue d'avoir à côté d'une technique de construction, une technique d'entretien des pistes.

Ici, apparaît l'intérêt de tout ce matériel mécanique dont M. CONCHE a entretenu la Section. Il faut avoir des engins mécaniques qui permettent de construire, puis d'entretenir rapidement et économiquement les pistes, de manière à rendre à la culture la main-d'œuvre qui lui fait défaut.

M. CONCHE voudrait ajouter quelques mots sur les ateliers d'entretien.

Il suffit d'avoir travaillé en Algérie pour savoir que, lorsqu'on veut une pièce de rechange, il faut quinze jours ou trois semaines pour la faire venir. Il y a des colonies où il faut trois mois.

Il est donc nécessaire que des ateliers soient organisés avec des rechanges. Du reste, certaines maisons commencent à être bien pourvues en pièces de rechange.

Toute machine qui va dans les colonies (surtout les colonies chaudes et humides), sans avoir les moyens d'entretien et les pièces de rechange nécessaires, est condamnée à être très rapidement inutilisable et, au bout d'un an, perdue.

LE PRÉSIDENT demande s'il y a des vœux proposés.

M. FREYSSELINARD signale que des vœux ont été émis par la Section III du Congrès :

— vœux sur l'utilité d'employer des pneumatiques aussi gros que possible ;

— vœux sur l'intérêt que peut présenter le matériel mécanique pour la construction et l'entretien des pistes.

A ce sujet, la troisième section a cru devoir insister sur la nécessité de ne mettre le matériel qu'entre les mains de gens compétents et, notamment, d'entreprises qualifiées.

Il faut se méfier, aux colonies, de l'emploi du matériel mécanique à cause des conditions coloniales, qui sont différentes des conditions européennes. Le matériel se détruit rapidement s'il n'est pas placé entre les mains de gens compétents et intéressés à sa bonne conservation.

M. DU VIVIER DE STREEL observe à ce propos que, d'ailleurs, ce n'est pas parce qu'il y a eu du matériel perdu par négligence qu'il faudrait condamner l'emploi du matériel. On a une tendance un peu regrettable, dans certains pays, à dire que ce n'est pas la peine d'avoir du matériel

parce qu'on a de la main-d'œuvre à bon marché. Il y a même la main-d'œuvre des prestations que l'on ne paie pas ; mais on ne peut dire qu'elle soit à bon marché : d'abord on la nourrit, ce qui coûte toujours quelque chose, — puis elle ne fait rien !

M. DU VIVIER DE STREEL a pu voir, l'année dernière encore, sur les routes du Soudan, de la main-d'œuvre prestataire qui était employée à la construction de la voie : des hommes, des femmes et des enfants transportaient dans de petits couffins de la terre pour la porter à 200 mètres de là. Ils apportaient, chacun, à peu près une demi-livre de terre, à chaque voyage, qui durait 10 minutes ou un quart d'heure, et l'on voyait, en même temps, d'autres ouvriers chargés de damer la route avec un outil large comme une pièce de cent sous.

On dit que cela ne coûte rien ? Si, cela coûte, parce que, cette main-d'œuvre, il faut la nourrir, et parce qu'elle n'est pas employée à l'agriculture, dans un pays où l'on manque de main-d'œuvre agricole. En Afrique Occidentale, par exemple, pour les travaux publics, on s'est plaint d'être arrêté par le manque de main-d'œuvre ; ce n'est pas étonnant si l'on met mille ouvriers à construire une route, qui font dix mètres d'avancement par jour.

Il faut donc un peu s'insurger contre cette idée de la main-d'œuvre à bon marché et facile, qui dispenserait de l'emploi du matériel mécanique. Ce n'est pas exact. Le matériel mécanique s'abîme, quand il est en de mauvaises mains ; mais ce n'est pas sa condamnation : c'est la condamnation de l'organisation qui l'emploie dans ces conditions.

M. KEROUAULT signale, à propos des observations présentées par M. FREYSSSELINARD, qu'il ne faudrait pas croire cependant que le matériel soit toujours mal entretenu aux colonies.

Il pourrait citer telle région où il est utilisé des concasseurs, des rouleaux compresseurs, etc., et où tout ce matériel mécanique est entretenu très soigneusement. Dans chaque arrondissement, il y a des ateliers de réparation bien montés et bien conduits. Il peut affirmer qu'à Madagascar, notamment, les Travaux Publics tirent du matériel pour les routes, un parti égal à celui qu'on en tirerait dans la Métropole.

M. FREYSSSELINARD dit que lorsque le matériel est concentré sur un territoire étroit, la surveillance est plus facile. D'ailleurs, il est bien persuadé que les ingénieurs en tirent le meilleur parti. Mais, lorsque le matériel, comme c'est le cas pour l'entretien des routes, se trouve disséminé sur des étendues considérables, il n'est pas sûr que l'Administration ait toujours un nombre suffisant d'ouvriers spécialisés pour en prendre soin.

M. KEROUAULT montre que l'organisation s'est bien améliorée aux colonies en ce qui concerne les programmes de construction pour le réseau routier ; les administrateurs ne sont plus livrés à eux-mêmes et à leur fantaisie. A Madagascar, il y a des comités régionaux qui se réunissent tous les ans et qui décident des postes nouveaux à créer. Dans chaque région, il a été organisé des brigades d'études placées sous le contrôle technique du chef d'arrondissement ou de ses délégués, les ingénieurs des subdivisions. Ainsi, l'on évite tous les errements passés. Du moins, on les évitera, car, en ce moment, cette organisation est en période d'organisation. Mais il y a déjà un progrès réalisé et le service des Travaux Publics est décidé à continuer.

LE PRÉSIDENT souligne l'importance d'avoir des techniciens pour ces travaux de routes. Il faut développer les cadres : toute la question est là.

M. KEROUAULT note que l'on aura des techniciens tant que l'on en voudra lorsqu'on leur offrira des traitements suffisants.

M. CONCHE signale qu'il y a des colonies comme l'Indochine où la main-d'œuvre est de très bonne qualité. Il est évident que, là, le machinisme serait souvent contre-indiqué. L'Indochine est bien organisée au point de vue des travaux. C'est, du reste, un pays d'ancienne civilisation ; M. CONCHE tient à préciser que, dans son rapport, il a eu surtout en vue les colonies africaines.

M. COVILLE pense que tous les Congressistes seront d'accord, en ce qui concerne l'outillage pour les routes, sur la nécessité d'avoir le plus de matériel mécanique possible. Mais il voudrait faire part des observations des techniciens du matériel roulant français, qui sont préoccupés de voir que, sous prétexte que le problème de la route n'est pas le même aux colonies et dans la Métropole, on a tendance à commander le matériel nécessaire à l'industrie étrangère.

M. LEROUX, qui n'a pu venir assister à cette réunion, a chargé M. COVILLE de communiquer au Congrès une note qui pose très bien la question en ce qui concerne le matériel roulant français :

« Il faut reconnaître que les constructeurs de matériel routier français n'ont eu, jusqu'à ce jour, que peu d'occasions de résoudre les problèmes qui se posent pour l'établissement d'une route nouvelle. Le problème de la route en France a consisté à aménager le réseau routier si riche de la Métropole pour l'adapter aux besoins de la circulation automobile de jour en jour plus exigeante.

« Le problème de la conservation des routes, de leur consolidation, de la réalisation d'une surface lisse et durable a donc été étudié très complètement en France, et nos constructeurs de matériel ont entièrement résolu, à la satisfaction de tous, la partie mécanique qui leur incombait.

« Nos constructeurs sont aujourd'hui en face d'un problème nouveau, celui de la création de routes dans les pays neufs. Il n'y a véritablement aucune raison de préjuger, et il serait même absurde de le faire, que les fabricants français ne sont pas qualifiés pour adapter leur science de la construction aux conditions nouvelles que leur pose ce fait nouveau : l'ouverture de routes aux colonies.

« Il est donc souhaitable que le problème soit immédiatement posé dans toute son ampleur et toute sa variété aux spécialistes français du matériel routier : nous affirmons qu'ils se chargeront de le résoudre.

« Il convient de rappeler que les constructeurs français ont acquis une notoriété mondiale pour les appareils dont les travaux de la Métropole leur ont permis l'étude et la mise au point. C'est un fait peu connu, mais très significatif, que nos constructeurs de matériel routier exportent leurs appareils dans des pays où l'exportation française de machines est particulièrement difficile et peu habituelle, tels que : l'Angleterre, la Suisse, le Danemark, la Finlande, la Hongrie, la Tchécoslovaquie, l'Italie, l'Égypte, l'U.R.S.S.

« Nos machines routières ont même porté plus loin le renom de nos constructeurs : au Brésil, en Argentine, aux Antilles, en Chine, etc., et sans parler de nos colonies ou pays de protectorat dont le réseau routier est le plus développé, tels que : l'Indochine, Madagascar, le Maroc, la Tunisie, la Syrie.

« Quant au rouleau-compresseur, élément essentiel de la construction des routes, il est construit et parfaitement construit en France sous toutes ses formes et pour tous les usages.

« Il est opportun de faire observer incidemment que les questions de préparation et de répandage des liants sont plus complexes que celles

de l'ouverture par des machines appropriées d'une route nouvelle, car, en dehors des questions mécaniques, le traitement des liants pose une foule de problèmes ; c'est une véritable « cuisine », où la pratique des installations thermiques se joint à celle de la chimie des liants hydrocarbonés.

« Les travaux nécessités par l'ouverture des routes nouvelles sont certainement plus simples et l'expérience de la mécanique suffit pour établir sans tâtonnement des machines appropriées.

« Certains de nos constructeurs ont, d'ailleurs, étudié et résolu le problème et, dès maintenant, sont à même de livrer les machines suivantes : niveleuses, décapeuses, tombereaux à chenille, tracteurs à chenille, excavatrices, pelles mécaniques, concasseurs et broyeurs.

« Il ne faut pas oublier que les constructeurs français de chemins de fer se sont adaptés, sans aucune difficulté, à la construction des chemins de fer coloniaux et l'ouverture d'une route aux colonies est bien un sujet du même ordre.

« Le génie français a, d'ailleurs, à son actif des réalisations éclatantes dans les travaux à l'étranger qui ne permettent pas de mettre en doute ses facultés d'adaptation et ses capacités d'exécution.

« Nos entrepreneurs de travaux routiers, corporation plus jeune que celle de nos grands constructeurs de ponts, de chemins de fer et de ports, a déjà porté à l'étranger sa science de la construction des routes. De beaux travaux ont été exécutés par eux en Espagne, au Portugal, en Syrie, etc... La Roumanie ne vient-elle pas de faire appel à une de nos grandes sociétés pour une partie importante de ses travaux routiers ?

« Il est donc permis d'affirmer que les travaux de construction de routes dans les colonies françaises doivent être confiés à des entrepreneurs français outillés avec du matériel français.

« Le Congrès de l'Outillage Colonial, le mouvement économique créé vers les colonies à l'occasion de l'Exposition Coloniale, ont démontré une fois de plus l'importance qu'il y a pour l'économie générale de l'Empire français de créer un courant actif d'échanges entre la France et les colonies et de resserrer les liens moraux et économiques entre les Français d'outremer et les Français de la Métropole. Le moment ne serait-il pas particulièrement mal choisi pour écarter systématiquement nos constructeurs de matériel routier et nos entrepreneurs de routes d'un marché qui représente actuellement le principal espoir de l'industrie française, car il lui offre la perspective de débouchés naturels immenses susceptibles de décupler et bien au delà, dans un proche avenir, ses facultés de production ?

« Pourquoi les dirigeants de la route coloniale iraient-ils chercher leurs méthodes hors de leur propre patrie ? Il y aurait là un exemple fâcheux pour tous nos clients d'outremer, et un précédent qui entraînerait de redoutables conséquences. Si le matériel routier des colonies était choisi à l'étranger — hypothèse invraisemblable et absurde — l'étranger imposerait bientôt ses méthodes, ses hommes et ses capitaux pour le grand renom de ses hommes d'affaires et au grand dam de tous nos industriels.

« Nous terminerons cet exposé par les conclusions suivantes :

« Les constructeurs français construisent, dès maintenant, aussi bien que quiconque parmi leurs concurrents, toutes les machines nécessaires pour rouler les routes empierrées et pour les munir de revêtements modernes appropriés.

« Les constructeurs français sont capables d'établir toutes les machines nécessaires à la création de routes nouvelles aux colonies.

« Le problème de la création de ces routes nouvelles n'est pas le même pour toutes les colonies de l'immense Empire colonial français. Il serait donc vain d'affirmer que telle ou telle machine qui a donné de bons résultats

dans la Louisiane ou dans l'Alaska serait également adaptée aux travaux à exécuter au Congo ou dans le Sahara.

« Le problème des routes coloniales est en fait, nouveau pour tout le monde, car il varie avec le climat, la nature du sol, celle du sous-sol, comme avec les exigences du programme particulier à chaque colonie en fonction des conditions locales du trafic envisagé. Les constructeurs français demandent donc qu'une résolution soit votée dans le sens suivant :

« Etablissement immédiat d'un programme de travaux routiers pour chaque colonie ou groupe de colonies ;

« Définition, avec toutes les précisions désirables, des travaux à exécuter dans chaque colonie.

« On demande en un mot un programme à remplir par les constructeurs français leur permettant de s'aligner avec les machines proposées par l'étranger et considérées comme répondant au but cherché.

« Que l'on fasse enfin confiance aux industriels français, et mieux encore au génie français, dont une parcelle existe non seulement dans l'esprit des dirigeants de nos grandes entreprises, mais dans le plus modeste de nos dessinateurs, de nos contremaîtres et de nos ouvriers. Que l'on fasse confiance au génie français et que l'on veuille bien se souvenir qu'il a, en toutes circonstances, et même lorsqu'il s'est agi d'improviser, résolu avec élégance, et avec facilité, et sans doute aussi avec un sens insuffisant de la réclame tapageuse, les pires difficultés. »

LE PRÉSIDENT pense qu'il y aurait lieu d'émettre un vœu à ce sujet.

M. DU VIVIER DE STREEL observe que les programmes de travaux de routes ne sont pas établis par le Ministère des Colonies, mais par les Gouverneurs des colonies, qui sont désireux de garder leur indépendance, pour ce qui ressort de leur autorité propre, et n'aiment pas beaucoup à voir intervenir la Métropole, en pareil cas, pour leur dicter ce qu'ils ont à faire.

Par conséquent, il faudrait peut-être modifier un peu le texte du vœu pour demander plutôt que le Ministre insiste auprès des Gouverneurs généraux des colonies afin que ceux-ci établissent des programmes qui seraient mis à la disposition de tous les intéressés.

M. COVILLE dit que le texte dont il a donné lecture n'a pas été rédigé sous forme de vœu.

Il est décidé qu'un vœu sera présenté à la séance de clôture, d'accord avec M. CONCHE et M. COVILLE.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

SECTION VII

OUTILLAGE MINIER

Séance tenue l'après-midi du vendredi 24 juillet

Présidence de M. LEDOUX, Administrateur-Délégué de la Société Métallurgique et Minière de Peñarroya.

LE PRÉSIDENT ouvre la séance et donne la parole à M. REBUFFEL, Président du Congrès.

M. REBUFFEL salue la présence de M. le Sénateur MAHIEU, Président du Conseil Supérieur des Chemins de fer, qui a été délégué par M. le Maréchal LYAUTEY pour représenter le Comité Economique de l'Exposition Coloniale Internationale. Il le remercie, au nom des Congressistes et du Bureau, d'avoir bien voulu apporter à l'assemblée, avec la haute autorité qui s'attache à ses paroles, un encouragement et des vues particulièrement précieuses sur la portée des travaux que poursuit le Congrès de l'Outillage Colonial.

M. MAHIEU s'excuse, tout d'abord, de venir à cette séance au lieu de la séance de clôture, comme il était prévu. Mais malheureusement, il est obligé d'assister, demain, à une cérémonie où sa présence est indispensable, dans la ville dont il est Maire.

Il tient cependant à exposer au Congrès, ainsi que M. le Maréchal LYAUTEY l'en a prié, ce qu'il pense de l'équipement de nos colonies.

Elles sont un peu éparses dans le monde entier, mais elles forment, toutefois, deux blocs importants, que l'on pourrait appeler le bloc asiatique et le bloc africain. Toutes les autres sont plus ou moins dispersées, aussi bien sur le globe qu'à Paris, car, lorsqu'on a besoin d'un renseignement concernant plusieurs d'entre elles, on est obligé de se livrer à des pérégrinations sans fin et d'aller successivement dans les diverses Agences Economiques et au Ministère même.

C'est en partant de cette constatation que le Maréchal LYAUTEY, qui est un grand bâtisseur d'empire et qui est un centralisateur dans le bon sens du mot (en ce sens qu'il entend laisser à chacun sa liberté et sa responsabilité vers la réalisation de buts cohérents) a estimé que l'Exposition Coloniale devait servir de synthèse à notre action colonisatrice.

C'est dans ce but qu'il a créé la Cité des Informations. Celle-ci, il faut le dire, avait rencontré, au début, beaucoup de résistance, surtout en France, mais elle a été accueillie, au contraire, avec une particulière faveur à l'étranger : en Angleterre, en Hollande, comme en Belgique.

Le Maréchal LYAUTEY a voulu installer une Maison où chacun aurait sa vie propre, mais où, en même temps, chacun pourrait trouver la docu-

mentation dont il aurait besoin, organiser des Congrès, des réunions. Cet organisme permettrait aux commerçants, aux industriels, à tous ceux qui s'intéressent aux questions coloniales, de trouver tous les renseignements nécessaires sur n'importe quelle colonie.

Telle est l'idée qui a présidé à la conception de la Cité des Informations et qui y est réalisée en ce moment. Le succès et l'utilité de cette organisation sont faciles à constater par le nombre considérable de renseignements qui sont demandés et fournis chaque jour. Il convient de maintenir cet utile service après la fermeture de l'Exposition, sous la forme de la Maison de la France extérieure.

Certaines résistances se sont manifestées de la part des Colonies elles-mêmes, parce que leurs Agences ont craint de perdre leur autonomie.

En réalité, il n'est venu à l'idée de personne de porter atteinte à cette autonomie : chaque colonie aura sa place dans la Maison des Colonies, telle qu'elle la voudra et comme elle voudra. Tout ce qui leur sera demandé, c'est leur participation au service central de documentation publique, de congrès, de réunions, etc... Personne ne saurait s'y refuser, et M. MAHIEU ne pense pas que le projet rencontre d'opposition durable.

Ce qui manque à nos colonies, c'est un plan d'ensemble. Il arrivera certainement un jour — que M. MAHIEU espère prochain — où toutes les parties de notre empire africain seront réunies entre elles, par des moyens de communication faciles et réguliers. Leurs produits pourront ainsi pénétrer et circuler de l'une à l'autre et nous pourrions importer en France de beaucoup plus grandes quantités de marchandises fournies par nos possessions, grâce à des moyens de transport perfectionnés, et en retour leur expédier de France les produits dont elles ne peuvent se passer.

A l'heure actuelle, d'après les dernières statistiques, les importations de nos colonies en France atteignent 6 milliards 500 millions, dont plus de 3 milliards pour la seule Algérie, alors que nos exportations de France sont de 8 milliards 800 millions, dont 4 milliards 500 millions pour la seule Algérie.

Il est certain que notre empire colonial n'est pas encore exploité comme il devrait l'être, et qu'il est insuffisamment doté de moyens de transport, non seulement entre les diverses colonies, mais même entre les parties d'une même colonie, ce qui rend le commerce difficile.

C'est pourquoi M. MAHIEU a toujours été partisan du Transsaharien et du Transafricain, et non pas à voie d'un mètre, avec, par conséquent, un rendement très faible, mais à voie normale, afin de relier l'Algérie non seulement à tout notre empire de l'Afrique Occidentale et de l'Afrique Equatoriale, mais également à la Nigéria et au Congo Belge. D'ailleurs, nos amis Belges nous engagent à aller de l'avant et déclarent qu'ils continueront l'œuvre que nous aurons entreprise.

Dans ces conditions, la première des choses à faire, c'est de réaliser l'union de nos colonies africaines et leur interpénétration par un réseau d'outillage national.

En matière de routes, le Congrès a demandé qu'il soit établi un programme pour chaque colonie. Ce n'est pas suffisant : il faut un programme impérial, dans le sens le plus généreux du mot, programme qui ne considère pas une colonie comme une entité parfaite, mais comme une partie du domaine national.

Le devoir du Ministère des Colonies, c'est de doter chaque colonie d'un programme, en coordonnant tous ces programmes.

Aurions-nous notre réseau de routes nationales dans la Métropole, si chaque département avait établi à part son programme?

Aurait-on fait œuvre utile en arrêtant les chemins de fer aux limites des provinces?

Que sont l'A.O.F. et l'A.E.F., sinon des provinces de l'Afrique noire, et que sont l'Algérie, la Tunisie ou le Maroc, sinon des provinces de l'Afrique du Nord?

Ces deux groupes de provinces sont séparés par le Sahara ; ils l'étaient hier, du moins, quand le désert était infranchissable ; mais aujourd'hui, on le franchit en automobile et bientôt, on le traversera en chemin de fer.

Dans ces conditions, un programme complet est indispensable.

Quand M. Albert SARRAUT, alors Ministre des Colonies, a établi son programme colonial, M. MAHIEU a relevé l'absence de coordination et de soudure entre les diverses colonies entre elles. Tout au contraire, ce programme favorise cet esprit de particularisme qui domine dans bien des questions coloniales.

C'est un fait, c'est un phénomène qui existe, mais qu'il faut faire cesser à tout prix. Les congrès comme celui-ci peuvent beaucoup pour faire disparaître ce particularisme, parce qu'ils sont en mesure de s'élever au-dessus des difficultés de chaque jour et des affaires locales. Vous pouvez dire, dans l'intérêt général du pays, dans l'intérêt des colonies et de la France : « Voici ce qu'il faut faire, voilà comment il faut envisager les choses. » Vos avis peuvent inspirer non seulement le Ministre des Colonies et ses services, mais également les colonies elles-mêmes et surtout les administrateurs coloniaux, qui ont une tendance, d'ailleurs très naturelle, à tout voir par et pour leur colonie.

On a déjà beaucoup amélioré les choses, en ce qui concerne l'Afrique du Nord, par les conférences qui se tiennent annuellement ou bisannuellement. Des conférences analogues devraient réunir également l'A.E.F. et l'A.O.F.

Il est vrai que les distances sont considérables ; mais il faut espérer que, d'ici à quelques années, grâce aux six milliards qui sont consacrés aux colonies, on pourra aller rapidement du Nord de l'Afrique à Brazzaville. C'est là tout le problème.

Le rôle des moyens de transport est immense. Croit-on, par exemple, que le Maréchal LYAUTEY aurait réussi à faire du Maroc ce qu'il en a fait, en treize ans, s'il n'avait eu une politique de pénétration, une politique de routes, puis de chemins de fer ? Sans cette politique de transports cohérents, il n'aurait pas pu apporter à ce territoire la sécurité ni la richesse qu'ils lui doivent.

En A.O.F., on s'est surtout occupé des chemins de fer. En A.E.F., il y a une politique des routes, qui permettra d'améliorer bientôt sensiblement les transports. La route, c'est très bien quand il s'agit d'établir une communication, mais quand il s'agit de transporter des tonnes et des tonnes de marchandises jusqu'à un port, à une grande distance, la tonne revient à un prix prohibitif et l'on ne peut pas avec seulement des routes exporter en France ni dans les pays étrangers les matières premières fournies par les colonies.

A l'heure actuelle, nous sommes tributaires des Etats-Unis et des dominions britanniques pour presque toute notre consommation de ces matières premières. Or, il est démontré que nous pouvons faire du coton et multiplier notre cheptel ovin en Afrique.

Déjà l'on a fait des essais de plantation du cotonnier dans la boucle du Niger. On peut espérer triompher de la difficulté véritable, celle de la main-d'œuvre, qui est rare, clairsemée, dispersée et qui n'aime pas à se stabiliser. Il y a là un problème délicat et difficile à résoudre, un problème

d'hygiène, auquel le service de santé s'est attaqué avec succès, et un problème de psychologie : les essais de colonisation agraire tentés par le Gouvernement Général de l'A.O.F. dans la zone déjà irriguée permettent les plus grands espoirs.

On a songé à faire venir dans les régions dépeuplées des races plus prolifiques.

M. MAHIEU croit que le meilleur système, c'est encore celui qui consiste à essayer de multiplier la population indigène dans son propre milieu, en lui enseignant à se défendre contre la mort et la maladie.

Puis, il faut utiliser la machine pour économiser la main-d'œuvre, utiliser toutes les ressources de notre civilisation et apprendre aux noirs à s'en servir. Evidemment, on ne peut encore compter sur eux pour en faire des ingénieurs, ni même des contre-maîtres, bien que pour les travaux faciles, des cadres subalternes indigènes aient déjà été constitués dans des cas favorables.

Quant aux cadres, M. MAHIEU a constaté avec plaisir que les Français allaient plus facilement aux colonies que par le passé. Nos ingénieurs acceptent volontiers des postes coloniaux.

Ils restent aux colonies et y font leur carrière.

C'est un gros progrès d'avoir, là-bas, un personnel de direction stable, formé d'hommes qui ont une vocation coloniale et qui considèrent les pays d'outre-mer, comme des contrées où l'on peut vivre et prospérer. L'avenir de nos colonies est là.

L'Exposition Coloniale actuelle, à ce point de vue, montre combien les Français s'intéressent à leur domaine colonial. Jamais exposition n'a obtenu un succès pareil ; jamais exposition n'a reçu autant de visites. L'Exposition des Arts décoratifs a reçu une moyenne de 20.000 visiteurs par jour ; l'Exposition Coloniale, à l'heure qu'il est, en reçoit plus de 100.000 et l'on dépassera encore ce chiffre.

C'est que tout le peuple de France comprend que son empire colonial lui permettra de lutter contre la concurrence économique étrangère.

Nous avons, là-bas, un réservoir de matières premières presque inépuisable et de larges possibilités d'y envoyer nos produits.

Or, à l'heure présente, chaque pays souffre d'une crise de surproduction, d'une crise de mévente et d'une crise de répartition des produits qu'il fabrique, parce que chaque pays s'est entouré d'une barrière douanière qui le défend contre les pays étrangers.

Cette défense contre les produits étrangers est nécessaire, indispensable même ; mais, pour nous, elle sera beaucoup moins dangereuse, si nous savons diriger notre activité vers nos colonies.

Le Ministère des Colonies sera le grand ministère économique de demain. Le Ministère du Commerce et le Ministère de l'Agriculture ne doivent jamais oublier quand ils traitent avec un pays étranger, qu'ils ont un moyen de lutter contre la concurrence étrangère et de ne pas passer par des fourches caudines : la production de nos colonies, où nous devons pouvoir trouver un jour la plupart des matières premières qui nous sont nécessaires et que nous demandons à l'étranger.

Certes, la réalisation de ce programme nécessite d'importantes avances de fonds ; mais le Parlement n'a pas hésité à voter tous les emprunts coloniaux et, s'il ne les a pas votés plus tôt, c'est parce que le Gouvernement ne les lui avait pas demandés. Le jour où il les a réclamés avec instance, il les a eus et dans un délai très court, parce que, ce jour-là, le Parlement a compris.

Il faudra faire d'autres efforts. Certainement, il ne suffit pas de faire les travaux qui sont énumérés dans les tranches des emprunts qui ont été votés successivement. Il y en aura d'autres et qui seront peut-être plus

importants et plus nécessaires encore que les premiers. En particulier, le transsaharien, artère dorsale de notre empire africain. Il n'y a pas à craindre que la ligne du Cap au Caire lui fasse concurrence, car ce sera là une route où il faudra passer du chemin de fer au bateau, puis du bateau au chemin de fer. Au contraire, si l'on veut que le Transsaharien vive, il faut qu'il ne comporte pas de transbordement de marchandises. C'est ce qui fera son succès. Il transportera les marchandises à 1.000, à 2.000, à 3.000 kilomètres et pourra par suite le faire à tarif réduit. Il permettra à une marchandise quelconque d'aller de la boucle du Niger à Marseille à meilleur marché que si elle avait passé par la Côte d'Ivoire.

C'est ce fait qui a frappé M. MAHIEU quand, pour la première fois, le Conseil supérieur de la défense nationale a étudié la question et s'est rendu compte qu'il y avait moyen de couvrir la dépense sans aucun sacrifice d'argent pour l'Etat.

Evidemment, l'Etat sera obligé, pendant quelques années, de garantir l'intérêt des obligations à émettre, comme il l'a fait pour les chemins de fer français ; mais tous les calculs qui ont été effectués montrent que, dans les hypothèses les plus défavorables, jamais cette garantie d'intérêt ne dépassera cent millions.

Cette dépense ne paraît pas exagérée pour une entreprise d'une telle efficacité. Elle nous donnerait en effet, avec la sécurité complète, la possibilité de mettre à trois jours de trajet l'Afrique Occidentale, Tombouctou, de l'Algérie et de tous ses ports et, par conséquent, à quatre ou cinq jours de la France.

Lorsque nous aurons réalisé cette opération, nous aurons soudé définitivement la France d'outre-mer à la France métropolitaine, nous aurons accompli la plus grande œuvre qui ait jamais été accomplie en matière coloniale, la plus profitable pour l'économie générale et pour la civilisation entière.

L'intérêt de nos colonies doit être envisagé de façon large, mais également de façon méthodique, c'est pourquoi M. MAHIEU insiste pour que le Congrès demande au Ministre des Colonies de tenir la main à ce qu'on ne fasse pas de programmes fragmentaires, mais des programmes susceptibles de se souder les uns aux autres, et à ce que l'on opère ces soudures dans le plus bref délai possible.

En terminant, M. MAHIEU remercie les congressistes de s'être réunis à l'Exposition et d'avoir proclamé, par leurs travaux, que l'union de nos colonies est possible, que l'outillage de nos colonies doit être développé. C'est apporter la meilleure des preuves que l'empire colonial français, uni à la France, constitue une seule patrie de cent millions d'hommes, le plus riche des empires coloniaux, la meilleure défense contre les crises économiques de l'avenir. (*Vifs applaudissements.*)

M. REBUFFEL est certain d'être l'interprète du Congrès en remerciant M. MAHIEU d'avoir mis si brillamment en lumière la valeur de l'outillage économique des colonies. C'est l'œuvre poursuivie ici et il est très réconfortant pour des coloniaux d'entendre une parole si autorisée dire que cette œuvre est la grande œuvre de la France.

Pour sa part, il retient particulièrement dans ce que vient de dire M. le Président MAHIEU que, cette œuvre, il faut la coordonner, qu'il ne faut pas laisser les colonies dispersées.

Demain, dans la séance de clôture, où seront votés des vœux généraux, M. REBUFFEL compte présenter un vœu qui mettra clairement et nettement cette idée en lumière, car il croit qu'elle est des plus fécondes.

Se rattachant à cette idée de coordination, dont il constitue peut-être

le meilleur élément pour notre domaine africain, il y a le projet de construction du Transsaharien. Cette question a été longuement discutée ici et le Congrès a donné au projet une adhésion enthousiaste : M. RERUFFEL est certain de procurer à M. le Président MAHIEU une très grande satisfaction en l'assurant qu'il n'y a ici que des partisans du Transsaharien, des enthousiastes de ce projet, qui tous porteront la bonne parole pour le faire aboutir. (*Approbation.*)

M. MAHIEU remercie en quelques mots et dit combien il lui est agréable de constater cette communauté d'idées et d'aspirations.

* * *

Le Congrès aborde ensuite l'examen des questions relatives à l'outillage minier.

LE PRÉSIDENT expose que ce n'est pas le hasard qui a fait placer en dernier la réunion de la section de l'outillage minier colonial : ce sujet ne peut être logiquement abordé qu'une fois établies les bases du programme d'ensemble de transports maritimes, d'aménagement des ports, de construction de voies de communication à l'intérieur, de distribution de force électrique, car cet ensemble est le complément indispensable de l'exploitation des mines, dont les lourds produits doivent pouvoir être évacués sans à coups et transportés à bon marché jusqu'à la côte et, de là, aux lieux de consommation.

C'est cet outillage général dont les séances précédentes du Congrès se sont occupées et dont les magistrales études qui ont été présentées ont fixé le plan et les grandes lignes ; la réalisation en incombe aux Pouvoirs publics.

Ne doutons pas que l'Administration des Colonies, tenant compte de la place prépondérante que peut prendre l'industrie des mines dans un pays neuf, oriente de ce côté le plan des travaux publics ; nulle autre industrie ne peut aussi rapidement mettre en valeur les ressources naturelles d'une région nouvelle ; l'exportation de sa production appelle immédiatement le gros mouvement d'affaires qui crée la vie. Un centre minier, par le personnel nombreux qu'il emploie et par les sommes considérables qu'il distribue régulièrement, peut devenir, par la force même des choses, un centre agricole : au début, pour pourvoir à l'alimentation du personnel, puis, peu à peu, pour employer l'épargne des colons qui viennent s'agréger à la population ouvrière. On a vu des gisements épuisés — car, malheureusement, la vie en est plus ou moins longue, mais forcément limitée — où à la mine morte avaient succédé de vastes exploitations agricoles. La mine est l'un des plus puissants moyens de colonisation qui existent : nos Pouvoirs Publics le savent et sauront préparer les voies pour que l'initiative privée puisse s'épanouir.

L'industrie minière présente trois stades différents :

la prospection ;

la recherche pour reconnaître le gisement ;

et, enfin, l'exploitation proprement dite.

Ces deux derniers stades se confondent, dans une certaine mesure, car une mine doit constamment rechercher et reconnaître son gisement.

Chacun de ces stades exige un outillage spécial qui doit être judicieusement adapté aux conditions particulières que l'on rencontre aux colonies : il devra être conçu en vue d'un transport commode dans des régions souvent accidentées et difficilement accessibles, et il faut demander aux constructeurs de veiller, avant tout, à livrer un matériel simple, extrêmement

robuste et parfaitement bien emballé ; qu'ils se rendent compte de ce que représente de difficultés un montage dans un pays lointain, complètement isolé et manquant, le plus souvent, de moyens de réparation ; une pièce manquante ou défectueuse peut faire perdre des mois entiers et provoquer même l'arrêt des exploitations.

L'art des mines a fait des progrès immenses depuis quelques années : les procédés d'investigation géophysique, qui font appel aux dernières découvertes de la science, permettent, aujourd'hui, de déceler certains gisements au-dessous de la surface de la terre, sans avoir à effectuer des travaux longs, coûteux, et, parfois même, impossibles à exécuter dans des contrées lointaines. L'application de ces procédés a déjà donné de brillants résultats : elle est particulièrement indiquée aux colonies pour faire suite aux études géologiques du début.

Les moyens de sondage se sont perfectionnés et répandus, surtout aux Etats-Unis ; le sondage, moins coûteux que la recherche par puits et galeries, peut souvent contrôler et vérifier les conclusions tirées de l'investigation géophysique.

L'exploitation proprement dite des mines métalliques a été bouleversée de fond en comble par l'apparition relativement récente des méthodes de flotation ; leur application a mis en valeur d'énormes gisements de minerais mixtes dont on ne pouvait pas tirer parti jusqu'alors ; la surproduction des métaux a été l'un des résultats de cette méthode.

Suivant de près les progrès de la technique, l'outillage minier s'est profondément modifié, et, dans un grand nombre de cas, simplifié ; dans son rapport si intéressant, M. NEVEJANS en a indiqué l'évolution et exposé l'état actuel.

Cet outillage a été, en grande partie, conçu par les constructeurs américains et anglais, car c'est dans leur pays et leurs colonies que l'industrie des mines a pris tout son essor ; mais les constructeurs français les ont suivis et l'on souhaite qu'ils élargissent encore le champ de leur fabrication pour embrasser tout le matériel nouveau.

LE PRÉSIDENT ajoute qu'un premier rapport avait été établi pour la Section par M. BLONDEL, Secrétaire général du Comité d'Etudes Minières Coloniales ; ce rapport a été distribué ; les congressistes ont pu se rendre compte de tout l'intérêt qu'il présente. Mais, en raison de l'absence de l'auteur, qui est en mission à Madagascar, le Président a demandé à M. NEVEJANS, Ingénieur des Mines, qui a une longue expérience des exploitations minières lointaines, de bien vouloir présenter un rapport au Congrès. M. NEVEJANS a bien voulu accepter cette tâche malgré l'heure tardive à laquelle elle lui a été demandée ; le Président l'en remercie cordialement. (*Applaudissements.*)

M. NEVEJANS fait un exposé sur le matériel pour les mines. (Voir volume I, page 595.)

LE PRÉSIDENT, après avoir félicité M. NEVEJANS de son très intéressant rapport, demande à l'Assemblée si quelques-uns de ses membres ont des observations à présenter ou des questions à poser.

M. REBUFFEL demande si l'outillage des mines d'étain a été aussi poussé que celui des mines d'or.

M. NEVEJANS dit à ce propos qu'il s'est attaché à faire ressortir les prix de revient extrêmement bas réalisés pour des mines d'or ; mais le même calcul peut se faire pour les mines d'étain. On arrive à des chiffres très faibles, comme limite d'exploitabilité.

LE PRÉSIDENT insiste sur le fait que dans l'application de la technique nouvelle, ce sont les recherches géophysiques et la flotation qui ouvrent des chemins nouveaux.

Personne ne demandant la parole sur le rapport de M. NEVEJANS, LE PRÉSIDENT soumet à l'Assemblée deux projets de vœux, l'un tendant à ce que le Gouvernement facilite, dans l'intérêt national, le transport des produits des mines coloniales et le raccordement de ces mines aux réseaux de haute tension ; l'autre, adressé aux constructeurs eux-mêmes, pour leur demander de fabriquer certains appareils qu'on ne trouve qu'à l'étranger et de soigner particulièrement leurs fournitures et leurs emballages pour les expéditions aux colonies.

Il est donné lecture de ces projets de vœux.

LE PRÉSIDENT ajoute qu'il y a un autre vœu, que nous formons tous également, c'est que, lorsque les chemins de fer seront construits, ils comportent des taux de tarifs extrêmement bas. Il pense, par exemple, à Madagascar, où l'on aura à transporter le charbon sur une distance de 170 kilomètres ; il ne faudrait pas que les tarifs fussent supérieurs à ceux du Natal, où 1.000 kilomètres séparent le gisement de la côte. Ce tarif du Natal est de 13 sh., c'est-à-dire 70 à 80 francs, c'est-à-dire encore 7 à 8 mil-limes la tonne kilométrique.

Le Congrès pourrait présenter un vœu dans ce sens, pour envisager non seulement la construction du chemin de fer, mais encore les tarifs qui y seront pratiqués :

« Que le Gouvernement, dans toute la mesure du possible, facilite le « transport à bon marché des produits des mines coloniales et le raccor-
« dement de ces mines aux réseaux de haute tension existant aux colonies,
« mais, en même temps, avec un prix de transport minimum. »

M. FREYSSSELINARD, Secrétaire général du Congrès, demande au Rapporteur s'il lui est possible de donner quelques renseignements sur l'importance et la qualité des gisements en charbon de la Sakoa.

M. NEVEJANS répond qu'il a été reconnu, par toute une série de tra-vaux qui atteignent jusqu'à 300 mètres et des tranchées sur 15 kilomètres de longueur, que l'ensemble de ces formations était extrêmement continu et régulier dans tous ses détails. On a fait des essais industriels avec ce charbon ; l'on a fait marcher des trains entre Tananarive et Majunga et les résultats ont donné toute satisfaction.

Ce charbon est riche en matières volatiles ; il n'est pas très friable ; au contraire, il contient une proportion de gros plus forte que celui du Natal et il est appelé à concurrencer celui-ci dans tout l'Océan Indien. Celui du Natal est vendu très bon marché ; sa production est de l'ordre de 3 millions de tonnes par an et son prix d'à peu près 80 fr. la tonne, rendu à Durban, grâce à une subvention de l'Etat.

Le charbon de Madagascar, comme qualité, est appelé à supplanter celui de Durban, qui est très pauvre en matières volatiles et qui, mélangé, pourra donner satisfaction. Comme charbon de soute, le minerai de la Sakoa sera supérieur au charbon du Natal. Les essais ont été concluants, à cet égard.

D'ailleurs, il ne s'agit pas de faire immédiatement une production de plusieurs millions de tonnes : on envisage une production annuelle de 200.000 tonnes, au début, qui passerait, ensuite, à 500.000 tonnes.

L'essentiel, c'est de pouvoir transporter ce tonnage à la côte. La question du charbonnage de Tuléar se pose donc ainsi : ce ne serait pas la peine de construire un chemin de fer pour transporter à la côte 200.000

ou même 500.000 tonnes de charbon par an ; mais tout l'arrière-pays est une région extrêmement agricole, qui produit un tonnage appréciable de pois secs et de légumes de toute espèce et qui est appelée à un développement très grand. Il faudra donc que le chemin de fer, comme tonnage supplémentaire, transporte de 200 à 500.000 tonnes de charbon par an.

C'est dans ces conditions que le Gouvernement de Madagascar pourra établir des tarifs réduits ; par exemple, 10 centimes par tonne kilométrique. Ce tarif couvrirait largement les frais spéciaux nécessaires pour transporter le charbon.

La distance à parcourir est de 168 kilomètres. Ce chemin de fer serait facile à établir, avec un minimum d'ouvrages d'art. Quant au port, il serait aisé de l'aménager, et le charbonnage lui-même pourrait se charger de le faire. Il est à l'abri d'un récif de corail situé à un kilomètre au large et les bateaux peuvent mouiller en toute sécurité.

Il n'y a donc aucune difficulté en ce qui concerne le port. Aucune difficulté non plus en ce qui concerne le chemin de fer : simplement une dépense de l'ordre de 170 millions. Mais le charbonnage ne peut pas se payer le luxe de la faire : c'est là un travail de Gouvernement.

M. DU VIVIER DE STREEL voudrait savoir si les bateaux pourront accoster à quai au port envisagé.

M. NEVEJANS dit qu'au moyen d'une petite passerelle, on arrivera à charger presque directement sur le bateau.

M. DU VIVIER DE STREEL demande également si le charbon de Tuléar est cokéifiable?

M. NEVEJANS répond que non ; ce charbon donne des cokes friables.

A propos du vœu demandant « que les constructeurs soignent particulièrement leurs fournitures et leurs emballages pour leurs expéditions aux colonies », M. SCULFORT fait observer que cette dernière partie du vœu semble avoir un caractère péjoratif. Les concurrents étrangers diront : « Achetez nos machines, les Français emballent mal les leurs ». Il serait donc préférable de supprimer cette partie du vœu, tout en retenant l'idée entre Français pour la propagande à faire auprès des constructeurs.

LE PRÉSIDENT se déclare d'accord et met aux voix la suppression de ce paragraphe, qui est décidée.

M. DU VIVIER DE STREEL dit que, pour répondre à l'idée exprimée tout à l'heure au sujet des tarifs de transport, on pourrait peut-être ajouter au vœu demandant que le Gouvernement facilite le transport à bon marché des produits miniers : « ... dans la mesure nécessaire pour leur permettre de supporter la concurrence étrangère ».

LE PRÉSIDENT met aux voix le premier vœu, ainsi rédigé, qui est adopté.

Le deuxième vœu est ensuite adopté sans discussion, avec la suppression du dernier paragraphe proposée par M. SCULFORT.

LE PRÉSIDENT présente ensuite un projet de vœux qui avait été rédigé par M. BLONDEL avant son départ :

« Le Congrès,

« Considérant l'importance toujours croissante de l'industrie minière dans la mise en valeur de la France coloniale,

« Emet les vœux :

« Que, dans nos colonies, l'industrie minière soit mise à même de se développer et de lutter avec la concurrence étrangère, grâce à l'amélioration des moyens de communication (pistes, routes, chemins de fer, ports, lignes de navigation, etc...), afin de rendre les transports plus rapides, plus sûrs et surtout plus économiques ;

« que les droits de douane et les taxes de sortie sur les produits miniers et sur l'outillage et les matières nécessaires à l'équipement et à l'exploitation des mines soient, aussi bien dans la Métropole que dans les colonies, sinon supprimés, tout au moins aménagés de façon à ne pas handicaper nos productions coloniales par rapport aux productions étrangères. »

Ce que l'on demande, dans ce paragraphe, c'est la suppression des droits de douanes sur le matériel étranger.

M. SCULFORT note que c'est en contradiction avec les vœux qui ont été présentés, le matin, à la Section de l'Outillage Privé par la Fédération de la Mécanique.

LE PRÉSIDENT croit inutile de soulever cette question. Ce qu'il faut, avant tout, c'est faciliter la fourniture de matériel français. Il propose donc d'éliminer le vœu dont il s'agit.

M. DU VIVIER DE STREEL observe que le vœu vise aussi les droits de sortie sur les produits miniers.

LE PRÉSIDENT propose de conserver cette partie du vœu, ainsi rédigée :

« Que les droits de sortie sur les produits miniers soient, aussi bien dans la Métropole que dans les colonies, supprimés ».

LE PRÉSIDENT donne lecture de la suite de ces vœux, relative aux mesures à prendre pour faciliter aux industries minières le recrutement et la conservation de la main-d'œuvre (création de centres d'enseignement technique) ; au contrôle des exploitations minières, au point de vue de la sécurité, par le service des mines ; à l'aménagement de distributions d'énergie avec centrales de production thermiques ou hydro-électriques, que l'Administration concéderait et dont elle faciliterait la création et l'exploitation en donnant tout concours utile aux concessionnaires ; enfin à la création d'un organisme consultatif dans la Métropole, avec le concours et sous le contrôle du Ministère des Colonies, pour faciliter les échanges de vues entre les représentants des exploitations minières coloniales et les constructeurs de matériel de mines, afin que ceux-ci adaptent leurs machines aux besoins de leur clientèle coloniale.

M. DU VIVIER DE STREEL rappelle qu'il a été créé, d'accord avec le Ministère des Colonies, d'ailleurs, un Comité d'études minières.

LE PRÉSIDENT observe que ce Comité d'études minières n'a pas de relations avec les constructeurs.

M. EYROLLES estime qu'il en aura, en vertu d'un projet déposé par le Ministre de l'Intérieur.

M. FREYSSSELINARD propose d'ajouter les mots : « Tel qu'il est prévu par la création du Bureau d'études géologiques et minières », ce qui est adopté.

M. FREYSSSELINARD remarque, d'autre part, que certaines parties de cette deuxième série de vœux semblent faire double emploi avec la première.

Après un échange de vues, il est décidé que, tout le monde étant

d'accord sur le fond, les vœux seront révisés pour adopter une rédaction unique à soumettre au Congrès en assemblée plénière.

M. DU VIVIER DE STREEL, revenant sur la partie du vœu qui avait été supprimée parce qu'un peu péjorative, propose la rédaction suivante : « Le Congrès appelle l'attention des constructeurs sur l'intérêt qu'il y a à « soigner les fournitures et l'emballage ». Appeler l'attention, c'est plus discret. Emettre le vœu que les constructeurs soignent leur fourniture, c'est paraître leur dire qu'ils ne le faisaient pas précédemment. Appeler leur attention, cela ne peut être qu'une recommandation toujours utile.

M. SCULFORT observe qu'il y aurait aussi d'autres recommandations à faire. Il cite un exemple : des monoblocs envoyés au sud d'Oudjda, qu'il a fallu couper en morceaux, à cause des difficultés de transport.

Il faut fabriquer des machines de transport facile.

M. REBUFFEL signale la nécessité de toujours prévoir un approvisionnement en pièces de rechange.

LE PRÉSIDENT demande au Congrès de laisser au Bureau le soin de rédiger le texte définitif des vœux, qui seront présentés en Assemblée plénière.

Il en est ainsi décidé et LE PRÉSIDENT lève la séance.

SECTION VIII

EDUCATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE ENSEIGNEMENT TECHNIQUE HYGIÈNE SOCIALE

Séance tenue le matin du 25 juillet

Présidence de M. LABBÉ, Directeur général de l'Enseignement Technique.

LE PRÉSIDENT ouvre la séance et donne la parole à M. GIRARD, Administrateur-Délégué de la Société Agricole de Suzannah.

M. GIRARD résume la première partie de son rapport sur la main-d'œuvre en Indochine, concernant l'enseignement technique.

Après avoir vivement remercié M. GIRARD de cet exposé, LE PRÉSIDENT observe que la Direction de l'Enseignement Technique cherche à donner satisfaction aux besoins du commerce et de l'industrie, aussi bien de la Métropole que des colonies. Elle y réussit en ce qui concerne la Métropole. Il voudrait qu'il en fût de même en ce qui concerne les colonies, mais là les renseignements qui lui parviennent ne sont pas suffisants.

L'enseignement technique forme trois catégories de travailleurs :

- 1^o des ouvriers pour l'industrie, des employés pour le commerce ;
- 2^o ce que l'on peut appeler les « cadres de la maîtrise », c'est-à-dire les contremaîtres pour l'industrie, les comptables, les voyageurs de commerce, pour le commerce ;
- 3^o les dirigeants, également pour l'industrie ou le commerce, c'est-à-dire les ingénieurs, les directeurs, les chefs de contentieux, etc...

Ce programme est réalisé sans parti-pris, soit à l'école, soit à l'atelier, suivant la nature de la profession. Les cours professionnels doivent être théoriques et pratiques : pratiques, parce que par suite de la spécialisation outrancière du travail, par suite des exigences économiques, il faut absolument spécialiser les ouvriers à l'atelier ; dans une grande usine, on voit des ouvriers qui sont condamnés à faire tout le temps le même geste, ce qui ne veut pas dire que la machine exige des manœuvres ; plus la machine est compliquée, plus il faut lui donner un ouvrier qualifié si l'on veut qu'elle produise et soit bien entretenue.

L'Enseignement Technique forme également des ouvriers dans des écoles : écoles pratiques de commerce et d'industrie ou écoles de métier ; le temps qu'y passent les jeunes gens dépend de la nature de la profession ; il y a des écoles où l'on fait de l'apprentissage en deux ans, d'autres en trois ans.

Les industriels qui, il y a une dizaine d'années, ne voulaient pas entendre parler des écoles, disent maintenant, pour beaucoup de métiers, qu'ils ne peuvent plus faire faire d'apprentissage dans leurs usines, qu'il faut une école ; quand il n'y a pas l'école de la Municipalité, du Département ou de l'Etat, ils créent une école chez eux.

La formation des cadres se fait de la même façon. Nous avons des écoles nationales professionnelles, Vierzon, Armentières, etc. On forme également les cadres par des cours de perfectionnement qui s'adressent à des jeunes gens qui ont terminé leur apprentissage, qui sont devenus des ouvriers et veulent se perfectionner. Il en est de même pour les écoles de commerce.

Enfin, les dirigeants sont formés dans les écoles d'ingénieurs, l'Ecole Centrale et les Ecoles des Arts et Métiers. Ces écoles donnent surtout à l'ingénieur une culture générale technique, bien que dans les Ecoles des Arts et Métiers, la partie mécanique occupe une plus grande place que tout autre enseignement. Mais il a été créé, en outre, des écoles spécialisées ; par exemple, l'Ecole des Travaux Publics que M. EYROLLES dirige avec tant d'autorité. Des jeunes gens qui sortent des Ecoles d'Arts et Métiers viennent s'y spécialiser rapidement pour être en mesure d'exercer une direction dans les Travaux Publics. Il y a de même des écoles de meunerie, d'électricité, etc...

LE PRÉSIDENT est étonné de ne pas recevoir à la Direction de l'Enseignement Technique plus de demandes de la part des colonies. La plupart des colonies n'ont pas d'Ecoles professionnelles supérieures ; il ne manque pas de garçons intelligents, qui auraient besoin de recevoir une culture technique, plus générale, plus approfondie que celle qu'ils ont acquise dans la colonie où ils se trouvent. L'Enseignement Technique de la Métropole pourrait les accueillir dans des conditions spéciales, soit dans ses écoles professionnelles, soit dans ses écoles d'Arts et Métiers, suivant leurs capacités. Il faut croire que cette idée est bonne, puisque les colonies qui ont commencé à envoyer ainsi des jeunes gens en France, continuent chaque année ; par exemple, les Antilles.

Mais il y a une ombre au tableau, c'est que souvent ces jeunes gens, quand ils ont séjourné dans la Métropole, ne veulent plus retourner aux colonies ; de sorte que LE PRÉSIDENT est plutôt partisan de faire venir dans les écoles métropolitaines des indigènes intelligents dont on fera des contre-maîtres, les cadres de la maîtrise, et de les envoyer ensuite dans des centres d'apprentissage qui peuvent être créés dans toutes les colonies.

D'autre part, pour répandre dans la jeunesse l'idée d'aller aux colonies, M. LABBÉ a donné des instructions afin qu'il soit fait, à l'occasion de l'Exposition Coloniale, des conférences dans toutes les écoles de France, surtout aux jeunes gens qui seraient aptes à rendre des services aux colonies.

Mais pour que la direction de l'Enseignement Technique puisse faire davantage encore, LE PRÉSIDENT suggère qu'à la suite des vœux que le Congrès va émettre, il en soit ajouté un tendant à permettre à la Direction en France de l'Enseignement Technique d'étendre ses services aux colonies et pays de protectorat. Actuellement, elle n'a pas le droit, en principe, de s'occuper de l'enseignement technique aux colonies — administrativement bien entendu — tandis que l'Instruction Publique a le droit de s'occuper au moins de l'Algérie et de la Tunisie.

LE PRÉSIDENT cite à ce propos des exemples de cas dans lesquels l'Algérie et les Pays de Protectorat ont demandé du personnel à la Direction de l'Enseignement Technique, bien que celle-ci n'ait aucune autorité sur ces pays.

De même, les grands établissements de la Métropole qui fabriquent des machines pour les colonies, par exemple pour les sucreries et rhumeries

des Antilles, sont obligés d'y envoyer des ouvriers, des monteurs, des ingénieurs, alors que s'il y avait sur place des écoles pour former de bons ouvriers capables de lire des plans, de monter et d'ajuster les machines, il suffirait d'envoyer les plans de celles-ci. Ce serait une très forte économie de frais généraux.

LE PRÉSIDENT dit à ce sujet qu'à son avis, il convient de n'envoyer de la Métropole à la Colonie que le plus petit nombre possible d'individus, quand il s'agit des emplois inférieurs. Contentons-nous de la maîtrise, de la direction, mais en ce qui concerne l'ouvrier, il faut le former sur place.

M. REBUFFEL exprime à M. LABBÉ les vifs remerciements du Congrès pour son exposé si intéressant et si instructif pour les colonies. Il tient à le remercier particulièrement de ce qu'il fait déjà en envoyant parfois aux colonies, quand on le lui demande, de bons techniciens qui sont indispensables là-bas. Il est certain que ce ne peut être que des hommes peu nombreux, des contremaîtres, des chefs ; il faut que d'autre part, dans les colonies, avec des indigènes, on forme les ouvriers spécialisés. Cette entreprise n'est d'ailleurs pas sans difficultés. Nous sommes arrivés en France à un stade de civilisation qui fait que l'ouvrier spécialisé acquiert une certaine culture. Avec l'indigène, il faut prendre garde : dès qu'il possède un peu de culture générale, il veut être bureaucrate ; il se croit supérieur aux autres et ne veut plus entendre parler de travail manuel.

Et comme il y a trop de bureaucrates, déjà, il devient un déclassé.

D'autre part, dans les colonies, l'industrie n'est pas très développée et il est peu probable qu'elle se développe jamais beaucoup ; ce n'est même pas désirable, en général. Il faut que l'agriculture se développe énormément, elle, pour produire davantage et à meilleur compte. Il s'agit donc de former des ouvriers agricoles spécialisés ; mais il est nécessaire de procéder avec prudence parce que nous n'en sommes pas encore aux méthodes de grande culture. C'est en apprenant aux indigènes comment il faut cultiver leur terre qu'on y arrive, et il n'y a pas besoin d'apprentis.

Mais, il y a les chemins de fer, les Travaux Publics, certaines industries comme les sucreries des Antilles que citait tout à l'heure M. LABBÉ ; toutes ces industries ont besoin de trouver des ouvriers spécialisés. Il faudrait donc qu'il y eût des centres où on les formerait et où l'on éviterait le risque de les voir sombrer parmi ceux qui, se croyant cultivés, ne veulent plus travailler. Il faut surtout tenir compte du nombre d'ouvriers nécessaires et faire attention à ne pas le dépasser, sous peine de créer des gens sans emploi et déclassés, vite aigris contre le régime français.

LE PRÉSIDENT observe que son intention ne serait pas de former des menuisiers, des charrons ; il pense que l'on pourrait faire aux colonies ce qu'il a fait dans certaines régions de France, par exemple à Gourdon-Polignon, dans la Haute-Garonne ; il y a là une école de 250 élèves ; 75 % restent à la campagne. Les jeunes gens sont divisés en deux catégories ; d'une part, ceux qui travaillent le bois ; ils font du charonnage, de l'ébénisterie, de la menuiserie, de l'électricité comme installateurs ; d'autre part, tous ceux qui travaillent le fer ; ils savent ferrer un cheval, ferrer un bœuf ; ils font de la soudure, de l'ajustage, de la forge. Les uns et les autres deviennent à la campagne, ce que l'on pourrait appeler de bons « bricoleurs », capables de se débrouiller et de rendre service aux cultivateurs en mille cas différents. Mais ce ne sont pas des ouvriers suffisamment spécialisés pour qu'ils cherchent à s'employer à la ville ou pour qu'ils risquent d'être sans emploi en raison de l'encombrement d'une profession déterminée.

M. REBUFFEL dit qu'à ce point de vue lorsqu'une société de construction s'installe dans une région, aux colonies, elle ne trouve aucune aide d'abord parmi les indigènes ; mais elle arrive assez vite à avoir des conducteurs de machines, des ouvriers pour les ateliers de réparations et si elle reste deux ou trois ans dans le pays, au bout de ce temps, elle peut avoir formé des ouvriers capables.

UN CONGRESSISTE indique qu'il a fait partie du Conseil d'Administration de l'Ecole Professionnelle de Hanoï ; il a constaté que dans cette école on formait bien des ouvriers, mais que l'on manquait de programmes d'instruction. L'Ecole Professionnelle n'a comme programmes, que ceux de l'Inspecteur de l'Instruction Primaire, qui, au point de vue professionnel, n'a pas beaucoup d'initiative. Les ouvriers sortant des écoles professionnelles sont bien inférieurs à ceux formés dans les entreprises privées. Faire venir en France certains indigènes pour en faire des contre-maîtres, des chefs de chantiers, serait une excellente chose, mais à la condition qu'ils reviennent à la colonie et sans y rapporter des idées subversives.

Autre question importante ; il conviendrait que dans les adjudications des colonies, il soit prévu que certains élèves des écoles professionnelles seront obligatoirement embauchés par les adjudicataires et que ceux-ci donnent en quelque sorte une note à l'élève au bout d'un certain temps d'apprentissage sur le chantier.

LE PRÉSIDENT, pour sa part, est partisan du régime de la liberté. Il y a des directeurs d'école qui ont soutenu auprès de lui cette idée de forcer pour ainsi dire certaines administrations de l'Etat, comme les P.T.T., les Tabacs, l'Imprimerie Nationale, à prendre des élèves, dans les écoles professionnelles. Ce n'est pas son avis ; ce qu'il faut, c'est former de très bons élèves et les administrations viendront d'elles-mêmes les demander.

Actuellement, pour contrôler la formation de l'ouvrier, il y a deux examens ; le brevet d'études pratiques industrielles, que l'Enseignement Technique fait passer dans ses écoles, et le certificat d'aptitude professionnelle que l'industriel délivre à ses apprentis. Le Président a obligé tous les enfants des écoles professionnelles à passer ce deuxième examen. De deux choses l'une, en effet : ou bien les élèves peuvent affronter cet examen et, par conséquent, il n'y a aucune crainte à avoir, ils seront reçus ; ou bien ils n'en sont pas capables et il conviendra de prier les directeurs des écoles de mettre leur enseignement au niveau de ce qui se fait chez l'industriel.

Or, voici ce qui est arrivé : les industriels, qui pensaient de bonne foi que la formation donnée chez eux était supérieure à celle de l'Enseignement Technique, lui ont demandé, au bout de trois ou quatre ans, de retirer ses élèves, parce que les leurs ne voulaient plus se présenter à l'examen ; car leur infériorité était manifeste, pour un grand nombre. Il est vrai que de notables progrès ont été faits dans l'enseignement technique donné à l'atelier.

M. GIRARD note que, d'après le rapport présenté au Grand Conseil de l'Indochine, il paraît que les programmes et les méthodes ont été calqués dans toute la mesure possible sur ce qui a été fait en France pour l'enseignement technique ; il serait donc désirable que le contact s'établît avec une organisation qui a fait ses preuves. Il serait tout à fait intéressant que l'exposé très complet qui a été fait par le Président fût porté à la connaissance de toutes les colonies, pour qu'elles puissent en bénéficier.

M. GIRARD ajoute que les écoles bien organisées par des spécialistes, comme par exemple l'Ecole des Travaux Publics en Indochine, ont donné d'excellents résultats.

M. GIRARD résume ensuite la deuxième partie de son rapport, relative à l'hygiène des travailleurs.

LE PRÉSIDENT estime que le Congrès ne peut que remercier M. GIRARD d'un exposé si intéressant et chercher surtout à donner suite aux conclusions qui se trouvent dans son rapport.

Le Congrès prend ensuite connaissance des rapports de M. Augustin BERNARD, sur la main-d'œuvre en Afrique du Nord, et de M. LABOURET, sur la main-d'œuvre en Afrique noire.

Les trois rapports sont adoptés unanimement.

M. GAILLARD dit que la Chambre de Commerce de Paris, qui a beaucoup fait déjà pour développer l'apprentissage et l'enseignement technique, aurait voulu organiser des conférences au sujet des colonies dans le sens de l'orientation professionnelle. Mais elle n'a pas trouvé tous les documents qui auraient été nécessaires pour faire une conférence dans cet ordre d'idées. C'est pourquoi lorsque la Chambre de Commerce a su qu'il y avait dans ce Congrès une Section de la main-d'œuvre aux Colonies, elle a demandé à en faire partie et à suivre ses travaux.

D'autre part, l'Association pour le Développement de l'Apprentissage a organisé pour la fin de septembre un Congrès international de l'Enseignement technique. M. GAILLARD a l'intention de terminer ce Congrès par un exposé de ce que peut être l'enseignement technique au point de vue colonial. Les rapports qui viennent d'être présentés lui seront très utiles si les rapporteurs et le Congrès veulent bien l'autoriser à en publier des extraits.

LE PRÉSIDENT est certain que le Congrès n'y verra que des avantages.

M. GAILLARD s'est rendu compte que l'on n'était pas particulièrement enchanté de la main-d'œuvre formée dans les écoles établies aux colonies même et que, d'autre part, trop souvent les ouvriers qui viennent de la Métropole et qui vont aux colonies, ne sont pas de très bons ouvriers et ne donnent pas satisfaction : il y a donc peut-être lieu de jeter les bases d'une union entre la Métropole et les colonies pour cette formation de main-d'œuvre spécialisée.

M. GUISELIN tient à s'associer tout d'abord à toutes les félicitations qui ont été adressées aux organisateurs du Congrès, car il a été admirablement préparé, avec le concours d'hommes de premier plan.

Il regrette toutefois un oubli que l'on a fait, et qui est un oubli presque traditionnel dans l'étude des grandes questions économiques, celui de l'élément ingénieurs. Il entend bien que l'ingénieur a été toujours présent dans les préoccupations des organisateurs, mais uniquement dans leur pensée et il serait désireux qu'on l'associât d'une façon plus effective à ces travaux.

Il a entendu hier le très beau discours de M. MAHIEU, qui a fait justice de cette légende des ingénieurs coloniaux recrutés parmi ceux qui ne réussissent pas en France et mourant comme des mouches, dans des colonies malsaines. Mais dans un Congrès comme celui-ci on devrait l'affirmer d'une façon plus précise. M. GUISELIN a donc rédigé quelques vœux pour les soumettre à l'approbation du Congrès.

M. REBUFFEL remercie M. GUISELIN d'avoir appelé l'attention du Congrès sur cette question. Il doit dire que pour sa part, habitué depuis quelques années à faire exécuter des travaux dans les colonies, il n'a jamais de peine à trouver des ingénieurs pour y aller. En effet, les ingénieurs qui avaient travaillé sur des chantiers dans la Métropole sont allés dans les

colonies et s'y sont bien trouvés, parce que d'abord les traitements sont supérieurs, mais aussi les conditions de vie plus agréables. Certains mêmes qui sont allés aux colonies, sont au regret quand on leur dit de reprendre leur situation en France.

Il existait autrefois une légende qui faisait des colonies un enfer dans lequel les mères de famille ne laissaient pas partir leurs fils, parce qu'ils étaient morts d'avance. Cette légende disparaît à mesure que l'expérience se multiplie. Peut-être, néanmoins, le Congrès pourrait-il émettre un vœu tendant à la détruire.

Il fut un temps où l'on disait qu'il ne fallait pas avoir dépassé un certain âge, pour aller aux colonies. M. REBUFFEL a vu un chef de service, un ingénieur, qui avait près de 60 ans lorsqu'il est parti pour Douala, qui n'est pas d'un climat réputé remarquable, et après y avoir passé quatre ans, cet ingénieur demande à y retourner. Il faut faire disparaître cette légende de la colonie mangeuse d'hommes.

LE PRÉSIDENT note qu'il faut en effet convaincre l'opinion publique ; il se demande si c'est une bonne chose que de faire cette distinction entre ingénieurs coloniaux et ingénieurs métropolitains.

M. REBUFFEL dit qu'une seule chose diffère, c'est le niveau de vie. Il faut, pour se bien porter dans les colonies, avoir certaines conditions de vie, et elles coûtent cher. C'est aux chefs d'entreprises à les assurer, car sinon ils seront peut-être les premiers à le regretter. Il faut qu'ils donnent à leurs ingénieurs, à leurs collaborateurs, les moyens d'assurer leur existence.

M. GUISELIN dit que sur ce point, il est heureux de se trouver en accord avec le Congrès. Mais il a voulu parler non seulement de la collaboration technique des ingénieurs avec les grandes entreprises industrielles, mais aussi de la collaboration économique, collaboration qui tend à se créer dans la Métropole et qui, à son sens, serait encore plus désirable aux colonies.

Il voudrait que dans ces grands problèmes qui nous occupent tous à l'heure actuelle, en vue d'assurer la mise en valeur de nos colonies, on demandât l'avis des ingénieurs qui, étant sur place, peuvent avoir des aperçus intéressants d'ordre économique à présenter, et il appelle l'attention du Congrès sur l'intérêt que l'Union Coloniale aurait à établir des relations plus étroites avec la Fédération des Ingénieurs.

LE PRÉSIDENT déclare qu'il est tout à fait d'accord avec M. GUISELIN sur ce point et il propose qu'il en soit tenu compte dans l'organisation des Congrès ultérieurs et notamment de ceux qui se tiendront encore à l'occasion de l'Exposition.

Personne ne demandant plus la parole, LE PRÉSIDENT donne connaissance des projets de vœux rédigés par le Bureau.

Le premier vœu, ayant trait aux moyens d'amener progressivement le cultivateur indigène aux méthodes de culture rationnelle, est adopté sans observation.

LE PRÉSIDENT remarque à ce propos que la Direction de l'Enseignement Technique peut beaucoup aider les colonies dans ce domaine, par exemple pour la formation d'ouvriers habiles à pratiquer la soudure autogène, qui est d'un grand secours dans la réparation des tracteurs et des autres machines agricoles, lorsque l'on manque de pièces de rechange.

Le deuxième et le troisième vœux sont adoptés sans observation.

A propos du quatrième vœu, demandant que l'Administration facilite le recrutement de la main-d'œuvre, « mais en veillant toujours à ce que le

« travailleur indigène reçoive les soins et le salaire nécessaires à la vie « saine et normale de sa famille et de lui-même, de telle sorte qu'amené « sur un chantier par un contrat librement consenti, il y demeure volon- « tairement parce que satisfait du bien-être qu'il y trouvera pour lui et « pour sa famille », M. GUISELIN observe qu'il conviendrait d'exprimer la même idée en ce qui concerne les ingénieurs.

M. KEROUAULT dit qu'il a vingt ans de séjour aux colonies et que par conséquent, comme ingénieur, il croit connaître la question. La seule chose qui arrête les jeunes ingénieurs, et même les vieux, c'est la question du logement, qui n'est pas assuré, dans l'administration tout au moins.

Lorsqu'un ingénieur arrive dans un poste, il loge quelque temps à l'hôtel, puis il loue une maison, achète du mobilier ; si, au bout d'un certain temps, on le déplace, il est obligé de vendre son mobilier, de recommencer à loger à l'hôtel, puis de louer une maison et de racheter du mobilier. Cela décourage beaucoup d'ingénieurs.

Les Administrateurs sont plus heureux, car ils sont logés et meublés. C'est un gros point.

LE PRÉSIDENT retient ces questions ; mais il voudrait les voir étudiées par la Fédération des ingénieurs.

Sous le bénéfice de ces observations, le quatrième vœu est adopté.

Il est donné lecture d'un cinquième projet de vœu demandant que l'on essaye, tout au moins pendant la grande activité des chantiers de travaux publics, d'étendre aux diverses colonies de l'Afrique Noire l'application si heureusement faite à Madagascar du deuxième contingent.

M. REBUFFEL remarque que la question dont il s'agit va très loin, puisqu'elle a fait l'objet de débats à Genève, devant la Commission des mandats ; mais à voir les résultats obtenus à Madagascar, on peut se demander s'il ne conviendrait pas, dans cette période d'intense activité qui va s'ouvrir, d'étendre à toutes nos possessions l'emploi aux travaux d'intérêt général d'une partie des conscrits qui ne sont pas incorporés. Appliquée de la façon dont on l'applique à Madagascar, ce n'est pas une méthode inhumaine, tout au contraire ; c'est une méthode de perfectionnement dans le pays dont nous avons la charge. Les travailleurs sont non seulement bien logés et bien nourris, mais payés ; la seule chose qui rappelle le travail obligatoire, c'est que quand ils sont désignés pour être pionniers, ils sont obligés de l'accepter, comme ils sont obligés d'accepter d'aller au service militaire lorsqu'ils sont enrôlés. Mais quand on voit les résultats obtenus, on est étonné. Les travaux du chemin de fer du Betsileo et d'autres, se sont exécutés sans aucune peine. Il semble qu'en A.O.F., où l'on va avoir des chantiers considérables à organiser au Soudan, à la Côte d'Ivoire, dans la Haute-Volta, ce serait un service admirable et qui réaliserait en grand une école d'éducation pour les jeunes gens.

M. GIRARD dit que cela ne paraît pas devoir s'adapter avec le même intérêt en Indochine, où la population agricole est organisée, où tous les indigènes sont groupés en famille et travaillent.

M. KEROUAULT expose qu'il a été chargé d'organiser les premiers camps de travailleurs à Madagascar. Ils furent installés sur des pitons bien balayés par le vent pour éviter les moustiques. Les camps ont été dotés d'eau potable et, d'autre part, au point de vue de l'évacuation des matières usées, on avait installé des fours à incinérer, des fosses fumantes, qui ont permis de détruire les mouches, et les ouvriers se sont trouvés dans des conditions meilleures

que chez eux. Il a assisté à l'organisation ; les travailleurs acceptaient leur sort quelque peu à contre-cœur au début ; mais au bout de deux mois, aucun ne voulait plus s'en aller et de nombreuses demandes de rengagement se sont produites par la suite.

Le cinquième vœu est adopté à l'unanimité.

Il est ensuite donné lecture d'un sixième vœu, au sujet du développement à donner à l'enseignement technique aux colonies tout en tenant compte des besoins de chaque région économique ; ce texte est adopté sans observation.

La proposition est faite d'ajouter un vœu demandant que toutes les organisations coloniales d'enseignement technique soient mises en relation étroite avec l'organisation de l'Enseignement Technique qui existe en France, afin qu'une collaboration plus directe s'établisse entre la France Métropolitaine et la France d'outre-mer.

LE PRÉSIDENT désirerait que l'on précisât : « que les organisations « coloniales d'Enseignement Technique soient placées sous la direction « et le contrôle de la Direction de l'Enseignement technique qui existe « en France ».

M. FREYSSSELINARD demande s'il n'existe pas une direction de l'enseignement au Ministère des Colonies?

LE PRÉSIDENT répond que ce n'est pas une Direction de l'Enseignement technique.

M. REBUFFEL dit que bien entendu il conviendra de se mettre d'accord avec le Ministère des Colonies pour la réalisation de cette réforme.

Le septième vœu est adopté.

M. REBUFFEL remercie M. LABBÉ d'aboir bien voulu présider cette séance et faire bénéficier le Congrès de sa grande expérience.

LE PRÉSIDENT lève la séance.

Séance Générale de Clôture

Le Congrès s'est réuni en Assemblée générale, à la Cité des Informations, le 25 juillet après-midi, sous la présidence de M. Charles REBUFFEL.

Cette séance, que M. MAITRE-DEVALLON, Inspecteur Général des Travaux Publics au Ministère des Colonies, avait bien voulu honorer de sa présence, a été consacrée à l'approbation des vœux émis par les différentes Sections et à la mise au point des vœux reconnus d'ordre général.

Nous publions dans la deuxième partie de ce volume, page 113 et suivantes, le texte des vœux ainsi définitivement arrêtés.

Dîner du 25 Juillet 1931

La clôture du Congrès a été marquée par un dîner qui réunissait sous la présidence de M. Paul REYNAUD, Ministre des Colonies, les Membres du Comité d'Honneur, les Congressistes et de nombreuses personnalités du monde colonial.

Des discours furent prononcés par MM. Charles REBUFFEL, Président du Congrès, VATIN-PÉRIGNON, Secrétaire Général de l'Exposition Coloniale Internationale, DU VIVIER DE STREEL, Administrateur de l'Union coloniale Française et Paul REYNAUD, Ministre des Colonies.

DISCOURS DE M. CHARLES REBUFFEL

*Président de la Section de l'Outillage de l'Union Coloniale Française,
Président du Congrès.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

MESDAMES,

MESSIEURS,

En honorant de sa présence la séance d'ouverture du Congrès de l'Outillage Economique Colonial et des Communications, M. le Ministre des Colonies avait bien voulu nous dire l'intérêt qu'il attachait aux travaux que nous allions entreprendre.

Cette parole autorisée était le meilleur des encouragements et nous lui devons certainement le succès du débat colonial qui a duré toute la semaine et qui vient de s'achever aujourd'hui.

Dans chacune des huit sections et à toutes les séances, les personnalités les plus autorisées du monde colonial et du monde industriel ont bien voulu apporter le concours de leur expérience et de leur foi coloniale ; permettez-moi de les en remercier au nom du Comité d'Organisation du Congrès et d'exprimer surtout notre reconnaissance aux Présidents et aux Rapporteurs des diverses sections qui ont su, avec une autorité remarquable et une bonne volonté inlassable, diriger les débats et les faire aboutir toujours à des conclusions nettes et logiques.

Je me fais un devoir de rendre hommage à l'appui que nous a donné sans compter l'Union Coloniale Française ; c'est à son patronage que nous devons d'avoir pu nous constituer ; c'est à ses directeurs et à ses services que nous sommes redevables de l'organisation du Congrès et des moyens matériels qui lui ont permis de faire œuvre utile.

Enfin, je tiens à rappeler que notre Congrès a bénéficié de l'apport de toutes les ressources qu'avait rassemblées mon excellent ami M. Eyrolles, en vue d'un Congrès du Génie Civil Colonial, dont il avait entrepris l'organisation ; spontanément, M. Eyrolles est venu nous offrir de fusionner avec nous et, dans les fonctions de Vice-Président de notre Congrès qu'il a acceptées, il a été un des artisans les plus actifs et les plus précieux de la tâche accomplie.

Les conclusions de chacune des huit Sections ont fait l'objet de vœux votés toujours par l'unanimité des adhérents et, dans sa séance de clôture, le Congrès a formulé dans quelques vœux généraux les principes qui lui ont paru devoir dominer la politique de l'Outillage Economique Colonial.

Notre jeune et actif Rapporteur général, M. Freysselinard, aidé des services de l'Union Coloniale Française, rassemblera, en les classant, tous les vœux émis par les sections et pour l'ensemble du Congrès. Quand ce travail de codification sera terminé, nous vous demanderons, Monsieur le Ministre, de vouloir bien nous autoriser à aller vous le remettre. Nous espérons que vous voudrez bien y trouver l'expression sincère des conceptions qu'ont des hommes de bonne volonté, ayant la foi coloniale, sur les méthodes à mettre en œuvre pour réaliser au mieux et au plus vite l'outillage et l'organisation de la France d'outre-mer.

Jusqu'ici, sauf dans l'Afrique du Nord, dans l'Algérie et la Tunisie, qui, placées à nos portes et accessibles à tous, sont devenues des prolongements de la France métropolitaine, sauf dans le Maroc, qu'un colonial de génie a su mettre immédiatement à son rang d'avenir, partout l'organisation et l'outillage de nos colonies ont été conçus de façon trop étroite, sans vue d'ensemble et avec une confiance insuffisante dans leur avenir progressif.

Gardons-nous d'en faire grief aux hommes admirables, gouverneurs, administrateurs, ingénieurs et colons qui, ayant reçu les colonies des soldats et des explorateurs qui les avaient conquises, ont dû les faire vivre, repliées sur elles-mêmes, et soyons-leur reconnaissants de ce qu'ils ont su faire avec des moyens insuffisants qu'une métropole non confiante leur répartissait avec trop de parcimonie.

Aujourd'hui, les temps sont changés ; les résultats donnés par les exploitations coloniales, malgré leur outillage rudimentaire et imparfait, ont montré les possibilités de notre empire colonial.

La confiance est venue, et avec elle la conviction que la Métropole doit trouver dans la mise en valeur de la France d'outre-mer le champ d'expansion le plus sûr et le plus illimité pour son industrie, en même temps qu'elle y trouvera un réservoir inépuisable des matières premières et des produits naturels qui lui font défaut.

En organisant nos colonies, la France remplira un devoir envers les populations dont elle a la charge et, en accroissant sa puissance, elle augmentera son prestige dans le monde.

Les premiers emprunts coloniaux dont vous avez su, Monsieur le Ministre, obtenir le vote du Parlement, fournissent les moyens d'entreprendre l'œuvre dont la réalisation s'impose.

Mais il faut aller vite, car nous avons vu cesser la prospérité factice qui permettait à nos colonies de produire avec bénéfice, sans trop se préoccuper des prix de revient.

Aujourd'hui, la crise mondiale a fait naître une sous-consommation générale et même pour les produits coloniaux la surproduction ne laisse plus la perspective de vente certaine et de bénéfice possible qu'aux producteurs qui, grâce à une organisation exceptionnelle de la main-d'œuvre et de l'outillage, sauront réduire au minimum les prix de revient.

Il faut donc activer la construction des nouveaux moyens de transport (routes, chemins de fer et ports) et l'amélioration des moyens existants dont l'exploitation se révèle insuffisante et trop onéreuse. Il faut aussi entreprendre et réaliser le plus vite possible les aménagements agricoles qui sont destinés à augmenter la production et à accroître les rendements.

Cette nécessité d'activité exceptionnelle est, d'ailleurs, une chose heureuse pour l'industrie de la Métropole, qui trouvera là les moyens d'éviter le ralentissement et le chômage dont elle est menacée, et aussi pour la main-d'œuvre indigène, qui, employée sur les chantiers, percevra des salaires grâce auxquels la misère dont les populations coloniales subissent déjà les atteintes, sera atténuée, sinon supprimée.

Cette période d'activité exceptionnelle ne sera pas de courte durée et pendant longtemps, sinon toujours, elle sera le régime du Ministère des Colonies qui, chargé d'organiser l'immense empire colonial, va devenir le plus important et le plus actif des Ministères techniques ; aussi un des vœux sur lesquels le Congrès a le plus insisté vise la nécessité de mettre à la disposition de ce Ministère les moyens, c'est-à-dire le personnel et les ressources budgétaires qui lui seront indispensables, tant à Paris que dans les colonies, pour mener à bien la tâche formidable qui va lui incomber.

Il est nécessaire que, dans l'effort qui va être entrepris, une solidarité complète s'établisse entre la métropole et les colonies et aussi entre les colonies elles-mêmes.

C'est de cette étroite collaboration, dont l'Exposition Coloniale nous offre le symbole, que sortiront la prospérité et le rayonnement de la plus grande France.

Dans cet ordre d'idées, n'oublions pas que notre empire colonial comporte, en dehors des colonies dispersées sur le monde entier, deux immenses domaines d'un seul tenant, l'un en Extrême-Orient, le domaine indochinois, qui, avec une surface presque double de la France, renferme une population de 21 millions d'habitants, c'est-à-dire plus de la moitié de la population métropolitaine ; l'autre aux portes de la Métropole, le domaine africain, qui, depuis l'Afrique du Nord, déjà aussi évoluée qu'une ancienne province française, jusqu'à l'Afrique Equatoriale, à cheval sur l'Equateur, a une surface égale à plus de douze fois celle de la France et une population de plus de trente millions d'habitants qui égalera bientôt celle de la métropole.

Pendant longtemps, l'on a considéré que notre domaine africain était séparé en deux parties, à tout jamais distinctes, par les immensités du désert saharien, que l'on croyait être une barrière infranchissable ; mais l'héroïsme de nos soldats, de nos explorateurs et de nos missionnaires, la ténacité et la perspicacité de nos ingénieurs et de nos industriels ne connaissent pas d'obstacle indéfiniment infranchissable et, aujourd'hui, grâce à toutes ces volontés réunies, le Sahara, au lieu de séparer le Nord et le Sud de notre domaine africain, devient de plus en plus le lien qui les unit, car il offre chaque jour un passage de plus en plus sûr, chaque jour plus rapide, chaque jour plus fréquenté, à l'automobile, à l'avion et bientôt à l'outil puissant que sera le chemin de fer transsaharien à voie normale.

Quand une nation possède de tels domaines, elle a des devoirs impérieux à remplir envers les populations qui les habitent et aussi envers les autres nations qui pourraient lui reprocher de ne pas accélérer suffisamment l'évolution et la mise en valeur d'immenses territoires utiles au progrès de l'humanité tout entière.

Ces devoirs, la France les a toujours remplis, mais elle va en intensifier l'accomplissement en ayant toujours la préoccupation d'associer les intérêts de la Métropole avec ceux des populations indigènes.

Dans les vœux du Congrès, vous trouverez, Monsieur le Ministre, énoncées d'une façon générale, les directives qu'ont formulées sur l'organisation de la main-d'œuvre et sur l'évolution des populations indigènes, des coloniaux ayant la grande pratique de ces graves problèmes et ayant, comme nous tous, le ferme désir de voir évoluer les races indigènes en les faisant, peut à peu, s'élever à la dignité française.

Ces directives ont vu leur autorité accrue par l'assentiment que leur ont donné les personnalités les plus qualifiées en France en ces questions de main-d'œuvre et de politique sociale.

Le Congrès a été aussi unanime à formuler le vœu que, dans nos grands domaines de l'Indochine et de l'Afrique, la politique de l'outillage soit abordée avec des vues d'ensemble et aussi avec des vues d'avenir progressif.

Il faut qu'une autorité supérieure établisse, pour chaque domaine, le plan complet des moyens de transport de toute nature, du transport et de la distribution d'énergie électrique et des améliorations agricoles, minières et industrielles.

Tout se tient, tout est solidaire dans l'organisation d'un grand pays et la faute serait grande de poursuivre des aménagements fragmentaires et par compartiments cloisonnés.

Cette politique à large vue est celle qu'a appliquée au Maroc le Maréchal Lyautey ; il suffit de voir où en est son œuvre, mise en train cependant une des dernières, pour comprendre qu'il faut profiter de la leçon et marcher suivant les mêmes directives.

La première application qui s'impose de ces idées de large coordination doit être la réalisation du chemin de fer transsaharien, qui est nécessaire pour constituer l'armature de notre domaine africain et pour assurer à la France la suprématie sur tout le continent africain.

Vous trouverez, dans les rapports et les vœux du Congrès, toutes les raisons qu'il serait trop long d'énumérer ici pour que la construction du chemin de fer transsaharien soit décidée et entreprise immédiatement.

Aussi, Monsieur le Ministre, pleins de reconnaissance pour les services éminents que vous avez déjà rendus et que vous rendez tous les jours à la cause coloniale, sachant l'autorité que vous avez prise auprès des Pouvoirs de décision, nous désirons que la réalisation du transsaharien soit une de vos œuvres.

Ce sera une des plus considérables pour l'avenir de la France et votre nom y restera attaché en même temps que celui dont on peut dire qu'il aura été l'apôtre du transsaharien, M. l'Inspecteur Général Maître-Devallon. (*Vifs applaudissements.*)

ALLOCUTION DE M. VATIN-PÉRIGNON

Secrétaire général de l'Exposition Coloniale Internationale.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU CONGRÈS,

MESSIEURS,

M. le Maréchal Lyautey m'a fait le grand honneur de me demander de vous saluer ce soir en son nom.

Il n'a pu suivre vos travaux comme il l'aurait voulu, ni assister ce soir à ce banquet. Il s'est, en effet, pour la première fois depuis le début de l'Exposition, absenté pour trois jours, afin de prendre un repos bien mérité,

Sans cela, il serait ici parmi vous, car rien ne lui eut été plus sympathique que de se retrouver au milieu des réalisateurs que vous êtes, parmi lesquels il compte tant d'anciens collaborateurs et tant d'amis.

De sa part, je dois exprimer très simplement ses sentiments de haute estime et de gratitude pour M. Charles Rebuffel, qui a été avec lui à la peine au Maroc et qui a largement contribué à créer cette armature économique qui est l'une des forces et l'une des fiertés de notre Protectorat.

Je serai également l'interprète de M. le Maréchal Lyautey en présentant aux membres de votre Congrès ses félicitations pour l'œuvre extrêmement utile qu'ils ont accomplie au cours de leurs travaux, dans l'un des ordres d'activité qui l'ont toujours le plus hautement et personnellement intéressé : *l'outillage* n'est-il pas, au premier chef, la plus tangible et la plus féconde des *réalisations*?

(*Vifs applaudissements*)

DISCOURS DE M. DU VIVIER DE STREEL

*Directeur des Congrès de l'Exposition Coloniale Internationale,
Administrateur de l'Union Coloniale Française.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

MESDAMES,

MESSIEURS,

L'Union Coloniale, ce soir, m'a confié son fanion en me donnant l'agréable mission de remercier de leurs travaux et des résultats auxquels ils ont abouti, les organisateurs de la Semaine de l'Outillage Economique Colonial et des Communications ; ses Présidents, M. Getten et M. Rebuffel, son vice-président, M. Eyrolles, son secrétaire général, M. Freysselinard, ses présidents de section, MM. André Lebon, Georges Hersent, Constantin Arbelot, Rouvière, Dalbouze, Teissier, Ledoux et Labbé, ainsi que ses rapporteurs, dont l'œuvre vous effraye un peu quand on la pèse, mais force votre admiration quand on la lit. Vous me permettrez de comprendre dans mes félicitations le directeur adjoint de l'Union Coloniale, M. Lalande, dont le souffle modeste et silencieux anima l'argile de votre monument.

La gratitude de l'Union Coloniale, qui avait assumé la charge et la responsabilité de cette Semaine, va tout particulièrement à M. Rebuffel, qui s'est voué à sa tâche avec une conscience et un dévouement inlassables et qui a projeté sur votre écran en lumière bienfaisante l'ardent souci du bien public dont il est pénétré.

C'est en connaissance de cause, puisque je vois déjà s'éteindre sous mes yeux la flamme du 71^e Congrès de l'Exposition, que j'affirme qu'aucun d'eux n'a été mieux préparé que le vôtre, n'a réuni des rapporteurs plus qualifiés, n'a abouti à des vœux mieux étudiés et plus utiles. M. Rebuffel, qui les a dirigés en s'assimilant la substantifique moëlle de ses rapporteurs, a mis au monde — si j'ose dire — des enfants robustes et bien conformés. Je puis promettre que l'Union Coloniale veillera sur leurs berceaux et j'espère que, les trouvant dignes de vous, vous n'hésitez pas, Monsieur le Ministre, à les adopter.

Ils sont peut-être bien nombreux ; mais, aux colonies, on ne compte pas ses rejetons. En Orient, plus on a d'enfants, plus on est fort et respecté !!

Je n'ajouterais rien à ces paroles rituelles, si l'objet de cette Semaine n'était pas l'un de ceux qui, depuis 15 ans, me tiennent au cœur comme ma propre chair, et dont je n'ai jamais su m'empêcher de crier désespérément la gravité chaque fois que l'occasion m'en était fournie.

La crise que traverse aujourd'hui la production agricole fait apparaître cette gravité dans une clarté à la fois aveuglante et sinistre. Après bien des siècles de carence, la production coloniale devient excédentaire ; les consommateurs ne doivent pas s'en plaindre, mais il s'avère que ne pourront désormais subsister que les producteurs qui atteindront les plus bas prix de revient. Or, contrairement à ce qui se passe en Europe dans le prix de revient des produits exotiques, ce ne sont pas les frais de culture qui constituent l'élément principal : ce sont les frais de transport, les frais de manutention, les frais commerciaux.

Dans une étude remarquable, intitulée « Solution technique du problème de l'arachide », M. Barris nous a montré, hier, que les frais grevant l'arachide entre le lieu de récolte, le lougan, et le marché consommateur représentent 650 francs par tonne, alors que les frais de culture n'atteignent pas 400 francs. Il a démontré aussi que ces 650 francs de frais pourraient être ramenés à 155 si la Fée Outillage intervenait, mais en signalant que cette fée est vénale et que son coup de baguette coûterait 250 millions, récupérables d'ailleurs en une année. Voilà un exemple concret qui mériterait d'être illustré par une belle image d'Epinal !

Si le Sénégal s'engourdit dans un statu quo mortel, c'est la ruine pour tous, notamment pour l'indigène, qui ne peut assurer sa subsistance avec les prix trop bas que l'excès des frais supplémentaires oblige le commerçant à lui payer.

Si, au contraire, l'effort d'outillage nécessaire est fait, si le prix des transports est diminué, si, pour le Soudan, on construit le Transsaharien, la production de l'arachide, lors même que son prix de vente ne dépasserait pas 1.250 francs la tonne, devient bénéficiaire et procure à tous ceux qui s'y consacrent la récompense de leurs peines. Et cet exemple est pris entre mille. *Ab uno disce omnes !*

Du côté de la réduction des frais de transport et de manutention est, à mon avis, la porte par laquelle notre Empire sortira de ses difficultés économiques actuelles.

Il est facile de l'affirmer, dira-t-on. Il est moins aisé d'atteindre la porte de sortie et d'en trouver la clef. Nous avons profité de la présence des hommes compétents et des spécialistes en matière de transports ferroviaires qui assistaient à nos débats pour les consulter et prendre leurs conseils : nous avons constaté avec une vive satisfaction qu'ils comprenaient bien les angoisses des producteurs et qu'ils ne demandaient qu'à les seconder.

Ils ont été d'accord avec nous pour reconnaître que l'abaissement des prix de transport pouvait être obtenu par trois moyens : grâce à la compression du prix de revient, c'est-à-dire du coefficient d'exploitation des chemins de fer, du fait de l'amélioration des pentes, des tracés, du matériel et du personnel, du poids utile des trains, de l'augmentation du trafic résultant de la réduction des tarifs et de l'essor de la culture. Par des dispositions spéciales prises en faveur des produits les plus intéressants et les plus compromis : dégrèvements, tarifs de zone — alors même que ces dispositions paraîtraient nuire aux intérêts immédiats des transporteurs. Par une intervention des Pouvoirs Publics comblant le déficit résultant de l'application des tarifs très bas, établis dans le seul but d'assurer la survivance de certaines exploitations.

L'idée de créer à cet effet une caisse de compensation, comme on songe à le faire au Congo Belge, caisse qui serait alimentée par un droit de

sortie ou des subventions de la Métropole, a paru être accueillie avec faveur malgré sa nouveauté.

Je me plais à vous le signaler.

Il ressort, de façon incontestable, des travaux de la Semaine Economique, que des réductions considérables dans le prix de revient des transports, des diminutions importantes dans les frais de manutention et dans tous les frais qui grèvent nos produits coloniaux peuvent être obtenues — la proportion de ces réductions qu'on nous a laissé prévoir, dépasse tout ce que j'avais imaginé, et je m'en féliciterais sans réserve si je ne pensais pas que tous nos concurrents coloniaux sont capables des mêmes initiatives et des mêmes disciplines que nous — mais que ces améliorations exigent du temps, une volonté clairvoyante et tenace et des capitaux abondants.

Il faut considérer comme indispensable que, pendant la période de réadaptation des prix de revient, nos possessions soient protégées contre un effondrement qui rendrait inutiles tous les efforts faits pour restaurer leur prospérité. Si cette aide est procurée aux intéressés, j'ai la cruauté de penser que la crise, si douloureuse qu'elle soit, n'aura pas été sans utilité.

Il est des leçons qui enrichissent, ou du moins qui vous protègent contre les fautes sans remèdes ! Tous les coloniaux ne pensent pas comme moi, et beaucoup d'entre eux, épuisés par la lutte, sentiraient faiblir leur énergie, s'ils n'avaient confiance en un Ministre dont la rapidité de décision et d'exécution égale la rapidité de compréhension des difficiles problèmes de la colonisation et qui a donné de sa sollicitude des preuves qui n'avaient jamais été obtenues jusqu'à ce jour. Nous vous remercions grâce, Monsieur le Ministre, de la confiance que vous avez su inspirer et qui est un précieux soutien pour ceux qui commençaient à douter de l'avenir. L'histoire économique des dix dernières années nous a surabondamment montré que le facteur confiance vaut de l'or, ne fût-ce qu'en attirant l'or fluide des instituts d'émission !

Pour le salut de nos colonies, la Semaine de l'Outillage a travaillé indirectement, mais utilement. Elle fournira à votre Département et à vous-même de nombreux renseignements, elle vous fera connaître l'opinion et l'avis des techniciens les plus autorisés ; elle suggérera aussi quelques idées nouvelles, fleurs précoces susceptibles de se changer en fruits. Nous vous offrons ces fleurs avec l'espoir que, grâce à vous, les fruits passeront les promesses des fleurs.

Messieurs, je bois aux organisateurs de la Semaine de l'Outillage, aux résultats actuels de ses travaux et au Ministre de qui nous tiendrons ces résultats futurs. (*Vifs applaudissements.*)

DISCOURS DE M. PAUL REYNAUD

Ministre des Colonies.

MESDAMES,

MESSIEURS,

Vous vous imaginez sans doute que le Ministre des Colonies ne préside qu'un banquet par soir. Eh bien ! détrompez-vous, ce soir j'en préside deux. Et il serait sans doute naturel de pratiquer une saine division du travail : ici le dîner, là-bas le discours. Je vais être obligé de partir dans quelques instants, mais avant de partir, je tiens à vous dire combien il m'est agréable

en ce moment de penser à autre chose qu'à la douloureuse Europe et de tourner mon attention vers ce grand espoir que constitue notre domaine colonial.

M. Rebuffel, pour qui j'ai une haute estime, parce qu'il n'est pas seulement leur doyen vénéré, mais un homme à donner en modèle à tous les bâtisseurs de l'empire, M. Rebuffel a parlé tout à l'heure de la nécessité d'accroître le personnel du Ministère des Colonies. Mais, Messieurs, ce supplément de personnel le voici : vous en faites tous partie ; je vous annexe ce soir. Vous êtes parmi mes auxiliaires les plus précieux, ceux que nous n'avons pas en assez grand nombre dans notre provinciale rue Oudinot, des hommes de science et d'action qui se sont donnés avec foi à la tâche d'équiper nos colonies.

Vous avez préparé la tâche et vous êtes à pied d'œuvre. Le moment est venu de donner à nos colonies un outillage qui les classe au rang des grands Etats contemporains. Nous sommes en pleine crise économique. Voilà le moyen d'en sortir. Si vous ne réussissez pas, alors la partie est perdue. Mais il faut la gagner et vous la gagnerez. Vous apportez la science française, la technique française ; vous savez l'interpréter, l'adapter, l'utiliser dans toute sa puissance pour doter les colonies d'un outillage d'autant plus perfectionné qu'il reste davantage à faire : car c'est notre meilleure chance, de dépasser du premier coup le stade de la machine à vapeur et d'arriver d'un bond à l'électricité et au moteur à explosion.

Si j'ai bien compris la pensée de M. du Vivier de Streel, nous avons détourné les indigènes de tout ce qui était leur état ancien ; nous avons transformé leur vie intellectuelle et morale, et aussi bien nous les avons détournés de ces cultures destinées à leur propre subsistance, auxquelles ils étaient accoutumés ; nous les avons lancés vers les cultures industrielles plus riches, qui pouvaient leur procurer une vie meilleure ; et nous avons des colonies prospères.

Mais voici brusquement la crise économique profonde, la chute précipitée des prix, décourageant les producteurs indigènes. Le système est faussé ; les produits d'exportation ne sont plus des produits riches ; c'est fini ; on ne jote plus. Faudra-t-il retourner à l'ancien état de choses, aux cultures vivrières qui, du moins, assurent l'existence, et renoncer à tirer des colonies les productions que le reste du monde en attend ? Oui, à moins que vous ne gagniez la partie. Si vous n'arriviez pas à multiplier le coefficient de rotation dans l'activité de notre domaine colonial, ce coefficient qui est de 10 en Amérique où en Europe, lorsqu'il est en Afrique de 1, si vous n'arriviez pas à élever les rendements, accélérer les transports et les rendre nettement plus économiques, tout effort de production deviendrait inutile, le mouvement s'arrêterait dans nos colonies. Votre rôle est de transformer l'économie coloniale ; de permettre aux colonies de continuer à participer à la vie du monde. C'est une belle partie à jouer.

Les multiples occupations auxquelles je me dois ne m'ont pas permis ces derniers jours de suivre personnellement vos travaux. Je ne veux pas vous en parler. Je vais bientôt prendre le bateau pour me rendre en Indochine, et je profiterai de ces moments de répit pour lire les rapports présentés à votre Congrès. Je tiens seulement à vous dire ceci avant de partir : l'Union Coloniale fait un magnifique travail, dont je veux lui rendre hommage ; elle est extrêmement précieuse au Ministère le plus surchargé du monde — car l'Empire britannique est partagé entre trois Ministères et aucun d'eux n'assume une tâche aussi étendue et aussi diverse que notre Département des Colonies. Voilà pourquoi la collaboration d'un groupement comme

l'Union Coloniale m'est particulièrement précieuse. Je me trouve ce soir parmi des hommes qui ont la même passion que moi, qui mettent au-dessus d'eux la pensée des intérêts supérieurs de leur pays, qui, par leur travail et leur science, concourent à la grandeur de notre domaine colonial et feront de la France des cinq parties du monde, l'une des plus grandes puissances économiques.

Messieurs, je bois à vos succès à tous, ce sont ceux de la patrie.

(Applaudissements prolongés).

DEUXIÈME PARTIE

VŒUX ÉMIS PAR LE CONGRÈS

VŒUX GÉNÉRAUX

I

Le Congrès. considérant :

— que la France a le devoir de développer et de perfectionner l'outillage économique de son vaste domaine colonial, jusqu'au point encore loin d'être atteint, où les conditions de vie des populations coloniales et les conditions de rendement des exploitations agricoles, minières et industrielles seront devenues comparables à ce qu'elles seront dans la Métropole à la même époque ;

— qu'en s'attachant à remplir ce devoir social, la France servira ses intérêts non seulement dans l'avenir, mais aussi dans le présent immédiat ;

— que dans la période de crise aiguë qui vient de s'abattre sur la plupart de nos Colonies, la France a rempli ses devoirs de tutrice en maîtrisant le fléau menaçant des ruines irrémédiables par des mesures hardies d'aide opportune et de protection efficace ; mais qu'il faut maintenant, dans l'édifice sauvé de la ruine, apporter l'ordre et l'organisation qui peuvent seuls rétablir et développer la prospérité ;

— que l'équipement économique de notre domaine colonial peut seul lui donner l'armature solide et la force conquérante dont il a besoin pour surmonter définitivement la crise actuelle et reprendre le chemin des rendements progressifs ;

— que dans chaque domaine d'outre-mer constituant un vaste ensemble de Colonies limitrophes, il importe que le plan d'outillage soit conçu et réalisé avec des vues générales comportant la coordination des intérêts ;

— que la mise en train rapide et à grande allure sur toutes les parties du domaine des travaux considérables que comporte le programme d'outillage colonial, contribuera de façon fort opportune, sinon à faire cesser, tout au moins à atténuer largement, d'une part, la crise qui menace de chômage nos industries métropolitaines et, d'autre part, le malaise pouvant aller jusqu'à la sous-alimentation qui sévit sur la plupart des populations coloniales ;

— que dans les Colonies, l'ouverture de nombreux et importants chantiers nécessitera l'emploi d'une grande quantité d'ouvriers indigènes qui, grâce aux salaires et aux avantages qu'on leur répartira légitimement, deviendront, eux-mêmes et leurs familles, des consommateurs susceptibles de puiser pour leur nourriture et leurs autres besoins, dans la production coloniale et dans la production métropolitaine ;

— que les travaux coloniaux feront appel à la Métropole pour des fournitures très importantes de produits métallurgiques, de produits mécaniques et d'approvisionnements divers ;

Emet le vœu :

— que le gouvernement intensifie la réalisation des emprunts coloniaux et ordonne, une fois les ressources constituées, la mise en train immédiate dans toutes les Colonies des œuvres importantes dont la réalisation est décidée ;

— que dans les domaines de l'Indochine et de l'Afrique, qui constituent chacun un vaste agglomérat de colonies limitrophes, il soit établi un programme général d'outillage coordonnant tous les moyens de transport, les distributions d'énergie, les améliorations agricoles, les organisations minières et industrielles, afin de tendre à réaliser dans chaque domaine un ensemble cohérent ayant pour but de servir au mieux les intérêts généraux de la France métropolitaine et de la France d'outre-mer ;

— qu'une collaboration soit toujours recherchée et établie entre les organisations coloniales et les organisations métropolitaines correspondantes afin de faire profiter les Colonies de tous les concours que peuvent leur donner les organismes métropolitains, grâce à leurs ressources plus généralisées et à leur technique plus évoluée ;

— que notamment, en raison des difficultés d'exploitation des réseaux coloniaux, les Gouvernements généraux recherchent toutes les collaborations utiles, notamment celles des Grands Réseaux métropolitains particulièrement en mesure d'assurer d'une manière permanente le recrutement du personnel supérieur ainsi que les concours techniques temporaires non moins indispensables ;

— que l'Etat, après avoir donné l'élan initial par l'autorisation et l'émission des emprunts coloniaux, envisage d'utiliser au mieux sous son contrôle le concours des initiatives privées et que dans cet ordre d'idées, il assure la réalisation immédiate du Transsaharien par la concession qui en sera donnée à un organisme autonome recevant de l'Etat une garantie d'intérêts ;

— que pour lui faciliter l'organisation et la mise en train d'une œuvre aussi considérable et aussi dispersée, l'Inspection Générale des Travaux Publics au Ministère des Colonies ait ses moyens d'action amplifiés, notamment par la mise à sa disposition du personnel technique qualifié qui lui sera nécessaire.

II

Le Congrès, considérant :

— que l'aménagement économique de la France d'outre-mer est une œuvre qui relève essentiellement de la science de l'Ingénieur ;

— qu'il convient de détruire la légende d'après laquelle ne consentiraient à servir aux Colonies que les Ingénieurs n'ayant pu se créer une situation dans la Métropole ;

— que bien au contraire la majorité des Ingénieurs coloniaux est composée de volontaires dévoués à la tâche passionnante qui leur est dévolue ;

Rendant hommage à l'œuvre admirable qu'ils ont déjà réalisée en si peu de temps dans la France d'outre-mer par l'exécution de travaux de ports, de voies de communications, d'adductions d'eau, d'irrigations, d'électrifications, etc...

Emet le vœu :

— que les Ingénieurs en service dans les Colonies voient reconnaître l'importance de leur rôle par des avantages moraux et matériels susceptibles de les attacher longtemps à leur poste.

SECTION I

MARINE, TRANSPORTS PAR MER

Le Congrès émet les vœux :

— que les ports coloniaux susceptibles de développement prochain soient dotés promptement d'améliorations, d'installations et d'outillage leur permettant d'offrir toutes facilités de chargement et de déchargement rapides et économiques aux navires de commerce qui les fréquentent ;

— qu'en vue d'encourager la production, de favoriser le crédit et de régulariser le trafic colonial, des magasins et silos ouverts au public soient établis à l'intérieur des régions de culture et dans les ports coloniaux ;

— que le Gouvernement tienne la main à faire assurer au pavillon français dans les ports étrangers le traitement d'égalité dont bénéficient les pavillons étrangers dans les ports français en vertu de la Loi de 1866 et de la Convention internationale de Décembre 1923 ;

— que l'attention des Gouverneurs généraux soit attirée sur la nécessité de développer les relations de cabotage national dans les conditions de la législation en vigueur, afin d'assurer l'essor des échanges inter-coloniaux et la concentration dans les grands ports des marchandises du commerce extérieur.

SECTION II

a) PORTS MARITIMES

I

Le Congrès, considérant :

— le grand intérêt qu'il y aurait à réaliser une coordination plus efficace des efforts en vue de l'amélioration des ports coloniaux, en harmonie avec les efforts poursuivis pour l'amélioration des ports métropolitains ;

— l'intérêt qu'il y aurait à généraliser, au profit de nos colonies, les méthodes et les doctrines les plus modernes relativement à la construction et à l'exploitation de nos ports coloniaux ;

Emet les vœux :

— qu'il soit créé à l'Association des Grands Ports Français une section spéciale pour les grands ports coloniaux ;

— qu'il soit institué auprès de la Section de l'Outillage de l'Union Coloniale, un organisme pour réunir et documenter les représentants qualifiés de nos différents établissements maritimes coloniaux.

II

Le Congrès, considérant :

— que les relations deviennent de plus en plus fréquentes entre la Métropole et les pays étrangers et nos Colonies,

Emet le vœu :

— que des aménagements soient effectués dans nos ports coloniaux pour assurer la rapidité et le confort de l'embarquement et du débarquement des voyageurs, en vue de faciliter le trafic voyageurs et de développer le tourisme.

III

Le Congrès, considérant :

— que les ports maritimes coloniaux manutentionnent déjà un tonnage de marchandises de vingt-cinq millions de tonnes, soit la moitié du tonnage manutentionné dans les ports métropolitains ;

— que le développement des Colonies aura vite fait d'augmenter largement cette proportion ;

— que les grands ports coloniaux sont ou doivent pouvoir être fréquentés par les mêmes navires que les ports métropolitains ;

— que c'est à juste titre que l'on s'est d'abord occupé de l'aménagement des voies de pénétration, mais que le moment est venu de faire un effort spécial en faveur des ports maritimes, exutoires naturels de ces voies de pénétration, et qui sont actuellement très en retard ;

— que les travaux maritimes ne demandent qu'une quantité relativement faible de main-d'œuvre, eu égard à leur importance et que, de ce fait, leur exécution peut être assez facilement assurée à l'heure actuelle ;

— que la mise en train a pu être entravée surtout dans nos petites colonies par l'insuffisance du personnel technique spécialisé ;

Emet les vœux :

— que des ressources financières importantes soient affectées au développement des ports ;

— que ces ressources soient, dans chaque Colonie, concentrées le plus possible sur le port ou éventuellement sur les ports que leur situation naturelle rend susceptibles du maximum de développement, tant pour le trafic terrestre que pour le trafic maritime ;

— que nos grands ports coloniaux soient équipés dans les mêmes conditions que nos grands ports métropolitains ;

— qu'en particulier une large place soit faite dans l'équipement des ports coloniaux à l'initiative privée sous la forme de concession avec obligation de service public, qui a fait ses preuves dans le déve-

loppement des ports métropolitains et coloniaux, et que notamment chaque fois que cela paraîtra plus avantageux, on recoure pour l'exécution des manutentions maritimes à l'industrie privée ;

— que les profondeurs prévues permettent dès maintenant l'accès de navires de 10 m. de tirant d'eau ;

— que des dispositions soient prises pour que dans les extensions futures les navires calant 12 m. puissent y accoster ;

— que des moyens de carénage soient aménagés dans nos principaux ports ;

— que le recrutement colonial de techniciens adaptés à la spécialité des travaux maritimes soit assuré dans la mesure utile pour la bonne orientation et exécution des travaux correspondants, malgré les difficultés rencontrées à cet égard, notamment par nos petites colonies.

PORTS DU MAROC

Le Congrès estime :

— qu'il convient de développer dans toute la mesure du possible la liaison maritime entre le Maroc et les autres Colonies de l'Afrique ;

— que le maximum d'efforts doit être fait en vue de développer les moyens d'action des Ports appelés au plus grand avenir, notamment : Casablanca et Fedhala qui en constitue une annexe spécialisée, Mehedya-Kénitra et Safi ;

— qu'il convient de prévoir la création à Agadir d'un port accessible aux cargos de fort tonnage ;

— qu'il est nécessaire d'assurer rapidement au Maroc Oriental un débouché sur la Méditerranée.

PORT DE TANGER

Le Congrès, considérant :

— que le Port de Tanger présente par sa situation géographique un intérêt indiscutable pour le trafic international et spécialement pour les communications de l'Europe avec l'hinterland de Tan-

ger, dont fait partie la zone du Maroc placée sous le protectorat français, zone déjà bien reliée à ce port par le chemin de fer de Tanger à Fèz,

Emet le vœu :

— que les travaux déjà exécutés soient rendus utilisables par les grands navires à passagers le plus tôt possible par la construction et la mise en service à bref délai du quai à grand tirant d'eau prévu le long de la grande jetée.

PORTS D'ALGÉRIE

Le Congrès, considérant :

— que les relations deviennent de plus en plus actives entre la Métropole et l'Algérie ;

— qu'un port de relâche est nécessaire sur la côte algérienne à proximité d'Oran,

Emet les vœux :

— que les principaux ports algériens soient aménagés et dotés d'ouvrages et d'outillages constamment proportionnés au développement rapide des trafics voyageurs et marchandises ;

— que le port d'Oran soit étendu vers l'ouest par l'aménagement dans la baie de Mers-el-Kébir d'une rade pour grands navires.

PORTS DE LA TUNISIE

Le Congrès, considérant les services inestimables que le Port de Bizerte, par sa situation à l'entrée de la grande rade tunisienne rend et est susceptible de rendre,

Emet le vœu :

— que les installations du port de Bizerte soient agrandies notamment par la création d'un quai de 1.200 mètres sur la balle de Sébra.

PORTS DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

I. — *Le Congrès, considérant :*

— que les installations, tant à terre qu'en rade, de Port-Etienne sont à l'heure actuelle à peu près inexistantes ;

— que la richesse en poissons comestibles de la baie du Levrier mérite d'attirer l'attention ;

— qu'il importe en conséquence d'envisager à Port-Etienne l'aménagement d'une station de pêche convenable,

Emet le vœu :

— que Port-Etienne soit doté à bref délai d'installations d'eau potable, d'ouvrages d'accostage pour les navires de pêche ainsi que de moyens de manutention et de stockage,

II. — *Le Congrès,*

— Ayant pris connaissance du programme de travaux portuaires que les emprunts coloniaux autorisés doivent permettre de réaliser,

Considérant que l'exécution de ce programme très en retard sur l'évolution des Colonies de l'Afrique Occidentale Française a besoin d'être complètement réalisée dans le plus court délai possible, en y comprenant un outillage plus puissant,

Emet les vœux :

en premier lieu :

— que l'outillage du port actuel de Dakar soit complété de toute urgence ;

— que le programme actuellement en cours d'exécution pour l'aménagement et l'équipement du Port de Dakar soit rapidement et complètement réalisé, sans arrêt ni ralentissement des travaux ;

— que les travaux qui doivent faire d'Abidjan le grand port de la Côte-d'Ivoire soient mis en train dans le plus court délai possible ;

en second lieu :

— qu'à Conakry le quai en eau profonde actuellement en construction soit rendu accessible en tout temps par les dragages nécessaires du chenal d'accès et accostable en pleine sécurité par l'exhaussement du banc de la Prudente au moyen d'une digue le protégeant de la houle du large ;

— que l'on procède en faveur du port de cabotage de Kaolack à quelques améliorations (approfondissement et balisage) dans la rivière du Saloum ;

— qu'enfin on mette à l'étude au Dahomey l'aménagement d'un port abrité avec quai d'accostage afin de ne pas compromettre par l'insuffisance des moyens actuels d'embarquement et de débarquement (wharfs de Cotonou et de Lomé) le développement des trafics rapidement croissants tant au Dahomey qu'au Togo.

PORTS DU CAMEROUN

Le Congrès,

Considérant que le Port de Douala est destiné à devenir l'exutoire non seulement du Cameroun, mais aussi de toute la région du Tchad aussitôt qu'aura été complété en prolongement du chemin de fer actuel de Douala à Yaoundé le réseau de voies de communication (voies ferrées, routes et pistes) permettant de déboucher vers la mer les immenses territoires du bassin du Tchad ;

Emet les vœux :

— que l'on entreprenne sans retard les travaux de correction et d'approfondissement du chenal d'accès au Port de Douala, afin que tous les navires desservant la côte occidentale d'Afrique puissent à toute heure de marée et sans danger remonter ou descendre en utilisant pour leur accostage le quai en eau profonde récemment achevé ;

— que l'on dote le Port de Douala de tout l'outillage moderne qu'exige l'organisation rationnelle d'un port appelé à desservir un très vaste arrière-pays et notamment d'un moyen de carénage pour les navires desservant nos colonies de la Côte-d'Ivoire, du Dahomey, du Cameroun et de l'Afrique Equatoriale.

PORTS DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE

I. — *Le Congrès considérant :*

— que Port-Gentil est le port de transit obligé des marchandises à destination ou en provenance du bassin navigable de l'Ogooué ;

— que l'outillage de ce port est à l'heure actuelle à peu près inexistant ;

Emet le vœu :

— qu'un programme d'achat et d'installation de matériel de manutention suffisant pour les besoins du commerce soit dressé par les soins des services compétents et soit suivi d'exécution à bref délai.

Le Congrès,

Considérant l'intérêt qu'il y a à ce que sitôt achevé le chemin de fer Congo-Océan soit en état de posséder à chacune de ses extrémités le port d'échange indispensable à l'organisation rationnelle de son trafic ;

Emet le vœu :

— que soient immédiatement entrepris les travaux de construction :

1° du grand port maritime à Pointe-Noire ;

2° du port fluvial sur le Congo à Brazzaville.

PORT DE DJIBOUTI

Le Congrès,

— Ayant pris connaissance des projets à l'étude pour l'extension des ouvrages maritimes à Djibouti et déplorant l'inconvénient qui résulte pour notre trafic d'Extrême-Orient et de Madagascar de l'absence d'un dépôt de mazout dans notre Colonie de la Côte française des Somalies,

Emet le vœu :

— que l'installation d'une station d'hydrocarbure pour le ravitaillement des navires soit réalisée le plus rapidement possible à Djibouti.

PORTS DE L'INDE FRANÇAISE

Le Congrès émet le vœu :

— qu'un effort assez grand soit consenti en faveur de notre principal établissement de l'Inde, en rapport avec le développement de son trafic ;

— qu'un abri convenable soit constitué à Pondichéry pour le matériel d'acconage ;

— que les moyens de dragage proportionnés aux besoins soient procurés conjointement aux deux établissements de Pondichéry et de Karikal.

PORTS DES ANTILLES

Le Congrès considérant :

— que les installations maritimes de Fort-de-France de la Martinique sont encore à l'heure actuelle insuffisantes pour les besoins du commerce ;

— qu'il importe de ne pas négliger un des plus anciens fleurons de notre empire colonial, surtout en raison de sa position à proximité de l'entrée du canal de Panama ;

Emet le vœu :

— que le projet de construction d'un port à grand tirant d'eau dans la baie des Flamands soit suivi à bref délai d'exécution.

PORTS DE L'INDOCHINE

Le Congrès, ayant pris connaissance avec intérêt du programme arrêté en principe pour l'amélioration et le développement des ports de l'Indochine française,

Emet le vœu :

— que la réalisation de ce programme soit entreprise avec toute l'activité que permettront les ressources financières et techniques disponibles, en adoptant, de préférence, l'ordre suivant :

- 1°) amélioration des accès et port annexe de Haïphong ;
- 2°) amélioration des accès du port de Saïgon ;
- 3°) création d'un abri et aménagement d'un port secondaire à Tourane ;
- 4°) aménagement d'un accès et d'un port secondaire dans la lagune de Qui-Nhon ;
- 5°) amélioration des accès du port secondaire de Ben-Thuy ;
- 6°) étude et, éventuellement, réalisation à moindres frais sur la côte Sud-Annam, d'un port d'escale destiné à permettre aux paquebots des grandes lignes internationales de toucher à un point de la côte de l'Indochine, en se déroulant le moins possible en trajet et en temps, ce qui permettrait sans doute d'organiser un trafic intéressant de tourisme.

KOUANG-TCHEOU-WAN

Le Congrès

— Ayant égard à l'intérêt de maintenir et de développer si possible l'influence française dans la Chine méridionale,

Emet le vœu :

que les améliorations étudiées pour la création d'un meilleur accostage des chalands et de plus vastes surfaces de dépôt de marchandises à Port-Bayard soient réalisées sans retard, eu égard surtout à la faible dépense correspondante.

PORTS DE L'OCÉANIE

Le Congrès émet le vœu :

— que les travaux complémentaires et surtout les installations d'outillage propres à favoriser et à accélérer le trafic des escales à Tahiti soient effectués au nouvel appointement de Papeete ;

— et attire l'attention sur l'importance, pour l'essor de cette Colonie, d'un éclairage permettant de franchir de nuit l'archipel corallien des Tuamotou, et dont l'installation, qui a été étudiée, s'impose.

PORTS DE MADAGASCAR

Le Congrès,

— ayant pris connaissance des intentions de la Colonie en matière de ports maritimes ;

— tenant compte des perspectives de développement rapide qu'il y a lieu d'envisager pour le trafic tant d'exportation que d'importation ;

— estimant que l'avenir économique de l'île sera mieux assuré par une concentration rationnelle du trafic de charge en quelques points judicieusement choisis pour l'organisation des bases du trafic rapide avec la Métropole ;

Emet les vœux :

— que les travaux du port de Tamatave soient poursuivis avec toute l'activité possible en vue de créer en ce point un grand centre d'échange maritime ;

— que ne soit pas perdu de vue le développement qui paraît s'imposer à Majunga des moyens de concentration et d'échange tant maritimes que terrestres ;

— que le débouché sur mer du chemin de fer du Betsiléo soit aménagé dans les conditions que permettent les circonstances naturelles, mais dans tous les cas suffisantes pour satisfaire au trafic du chemin de fer ;

— que les aménagements existants ou projetés dans la baie de Diego-Suarez soient, malgré l'isolement terrestre de cette baie, utilisés au mieux pour le développement économique et pour la sécurité de l'île ;

— enfin, qu'au fur et à mesure de la mise en exploitation des richesses agricoles ou minières reconnues en divers points de l'île, d'autres points de chargement maritime soient aménagés, notamment à Tuléar, en tenant compte toujours des circonstances naturelles, des besoins du trafic local et des nécessités de se relier aux ports organisés pour le trafic rapide.

PORTS DE LA RÉUNION

Le Congrès,

— ayant pris connaissance des difficultés rencontrées au Port de la Pointe des Galets par suite notamment des apports incessants de matériaux,

Emet le vœu :

— que les ouvrages de protection et les moyens de dragage soient améliorés.

PORT DE NOUMÉA

Le Congrès, considérant :

— que la transformation rapide du port de Nouméa est indispensable à la Nouvelle-Calédonie,

Emet le vœu :

— que la construction à Nouméa d'un môle accostable aux grands navires et convenablement abrité soit entreprise sans nouveau retard ainsi qu'un ouvrage de carénage.

b) CANAUX ET NAVIGATION FLUVIALE

Le Congrès,

Considérant la grande utilité des voies navigables, fluviales ou lagunaires qui, dans la plupart des colonies, fournissent ou sont susceptibles de fournir des moyens de transport particulièrement économiques,

Emet les vœux :

— que dans chaque colonie comportant un réseau important de voies navigables ou susceptibles de le devenir, un service technique compétent soit constitué pour étudier, aménager, améliorer et entretenir le réseau de voies navigables ;

— que des dotations importantes, sur *fonds d'emprunt* pour les travaux neufs, sur *les ressources du budget annuel* pour les travaux d'entretien et d'exploitation, soient affectées dans chaque colonie, à l'amélioration des voies navigables et au développement de leur exploitation.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Soudan

Le Congrès,

ayant pris connaissance des problèmes relatifs à la navigation sur le Niger et *considérant* l'intérêt pour le développement économique de la colonie d'une bonne organisation des transports sur le fleuve,

Emet les vœux :

— que les divers biefs navigables du fleuve et de ses affluents soient mis en liaison avec les lignes de chemin de fer existantes et à créer par des gares fluviales comportant tous aménagements utiles de magasinage, de stockage et de manutention ;

— qu'une amélioration des passages difficiles (déroctages, dragages, etc...) et un balisage bien conçu du cours d'eau navigable permettent de prolonger avec sécurité la période de navigation ;

— qu'une collaboration s'établisse entre les diverses flottes naviguant sur le Niger et ses affluents, de façon que, grâce à l'unité de leur activité, elles procurent aux usagers les services les plus étendus et les plus économiques ;

— que les ressources en bois de chauffage consommées jusqu'ici sans ménagement, ne soient plus utilisées qu'avec une discrétion suffisante pour éviter l'aggravation de leur appauvrissement et que dans ce but l'Administration impose et facilite la substitution progressive des combustibles solides ou liquides.

Côte d'Ivoire

Le Congrès,

Considérant l'intérêt majeur qu'il y aura pour la Côte d'Ivoire à avoir la presque totalité de sa façade maritime desservie par une navigation lagunaire permettant de faire économiquement converger tout le trafic côtier dans la rade intérieure du futur port d'Abidjan,

Emet les vœux :

— que le canal d'Assinie soit ouvert et aménagé afin de réunir le bief navigable du Comoé avec la lagune Aby ;

— que le canal d'Assagny soit approfondi et élargi le plus tôt possible pour rendre possible la liaison par chaland de 150 à 200 tonnes, de Grand Lahou à la lagune Ebrié ;

— que toutes les mesures soient prises pour organiser et entretenir une bonne navigation lagunaire à grand rendement et économique sur les 300 kilomètres de lagune côtière qui, après l'ouverture des canaux précités, s'étendront en façade de la Côte d'Ivoire de part et d'autre d'Abidjan.

AFRIQUE EQUATORIALE FRANÇAISE

Le Congrès,

Considérant l'intérêt majeur que présente l'aboutissement à Brazzaville, en tête du chemin de fer Congo-Océan, de l'immense réseau de navigation fluviale constitué par les biefs très étendus du Congo, de l'Oubangui et de plusieurs de ses affluents et des territoires du Tchad,

Emet les vœux :

— qu'au moyen de fonds d'emprunt pour le gros œuvre et de fonds budgétaires pour l'entretien, des travaux soient méthodiquement entrepris pour améliorer les conditions de navigabilité des cours d'eau et permettre l'organisation plus sûre et plus permanente de transports toujours plus rapides et plus économiques (travaux de débroussaillage, de faucardage, de dragage, de correction des seuils, de balisage, etc...);

— que le port de Brazzaville, déjà équipé, soit complété et développé au fur et à mesure des besoins de la Colonie, et que des ports fluviaux bien aménagés et bien outillés soient créés en divers points, notamment à Bangui, et que ces ports soient munis d'installations modernes de manutention et de stockage ;

— qu'une coordination soit faite de tous les moyens de transport en faisant collaborer ensemble l'Administration et les entreprises, de telle sorte que voies navigables, chemin de fer, routes et aviation unissent leurs efforts pour réaliser dans les transports de voyageurs et de marchandises le maximum de rapidité, de sécurité et d'économie ;

— que des mesures administratives et financières soient prises pour permettre aux services français de navigation de soutenir la concurrence avec les entreprises de navigation étrangères desservant les mêmes biefs navigables.

INDOCHINE

I. — *Le Congrès,*

Considérant l'importance tant au point de vue agricole qu'au point de vue transports de l'admirable réseau de canaux exécuté dans le delta de la Cochinchine et entrepris dans le delta du Tonkin,

Emet le vœu :

— que le réseau des voies secondaires et tertiaires déjà commencé soit complété pour permettre un meilleur développement des cultures et l'évacuation des récoltes.

II. — En ce qui concerne la navigation du Mékong, le Congrès considérant que la réalisation en cours et toujours désirable du programme d'amélioration de 1925 ne donnera satisfaction aux usagers du fleuve qu'autant que chacun des biefs navigables sera réuni à un port de la côte d'Annam par une voie commerciale (chemin de fer ou route) permettant en toute saison l'enlèvement du trafic du fleuve,

Emet le vœu :

— qu'il soit établi pour chaque ligne une voie de dégagement (chemin de fer ou route) avec, à chacune des extrémités, un port fluvial ou maritime, comportant les installations nécessaires d'emmagasinement et de manutention.

SECTION III

CHEMINS DE FER ET ROUTES

Le Congrès, considérant :

— qu'une organisation rationnelle des moyens de communication terrestres est le facteur essentiel du développement économique colonial,

Emet les vœux :

— que dans chaque Gouvernement général soit arrêté par le Service des Travaux Publics, sous le contrôle du Service Administratif, un plan directeur indiquant le tracé général et les caractéristiques des grandes voies de communication (chemins de fer, routes principales) existantes ou à améliorer ou à créer ;

— que dans chaque Colonie, soit arrêté par le Lieutenant-Gouverneur, avec le concours du Service des Travaux Publics de la Colonie, le plan directeur des voies secondaires (routes secondaires et pistes) avec indication des tracés généraux et fixation des caractéristiques ;

— que pour les chemins de fer existants à améliorer et pour les chemins de fer à construire, une Commission ministérielle de techniciens soit chargée de fixer les limites des caractéristiques à adopter pour les rampes, les courbes et les types d'ouvrage d'art standardisés, en tenant compte, s'il y a lieu, dans chaque cas particulier, des conditions locales, des conditions de trafic auxquelles il y aura lieu de satisfaire et des modes d'exploitation auxquels il conviendra de recourir ;

— que dans toute Colonie, le Service des Travaux Publics établi auprès du Gouverneur et en relevant, soit chargé, pour la création, l'entretien et l'exploitation de toutes les voies de communication (pistes, routes, chemins de fer) d'organiser les reconnaissances des terrains, terrestres ou par avions, en vue du choix des tracés ; de rédiger ou de faire rédiger les projets ; de diriger ou de contrôler l'exploitation des chemins de fer ;

A côté du Service des Travaux Publics et en relevant, une Ecole technique sera créée pour former, selon la nature des indigènes, des ouvriers qualifiés : mécaniciens, conducteurs de machines, cantonniers, surveillants de chantiers, etc., et, si possible, agents projecteurs et exécutants ;

En des points judicieusement placés dans chaque Colonie, on établira des ateliers de réparation et des parcs de rechange que l'on s'efforcera de faire travailler à l'entretien simultané du matériel de chemin de fer et du matériel routier ;

— que le système d'exécution des travaux en régie encore pratiqué dans certaines Colonies soit abandonné, ou tout au moins limité aux seuls travaux de minime importance, et que lui soit substitué partout le mode d'exécution par marchés d'entreprise permettant de faire collaborer à la réalisation de l'œuvre coloniale les grandes entreprises françaises, seules susceptibles d'apporter le concours indispensable de leur personnel et de leur matériel spécialisés, pendant que l'Administration exercera son contrôle et donnera aux entrepreneurs les facilités et l'aide qui pourront leur être nécessaires pour le recrutement de la main-d'œuvre ;

— que toute construction de chemin de fer nouveau soit en principe précédée de la construction suivant le même tracé général d'une voie automobilisable qui aura toujours pour résultat de faciliter et rendre plus rapides et plus économiques les études et la construction de la voie ferrée en même temps qu'elle permettra la reconnaissance et la prospection économique du pays traversé, ainsi qu'un commencement d'exploitation ;

— que sur les routes principales existantes ou à créer et ultérieurement sur les routes secondaires dont le trafic se révélera rapidement progressif, des crédits importants, prélevés sur les fonds d'emprunt, soient affectés aux travaux nécessaires pour mettre la route à l'abri des interruptions saisonnières et pour la doter d'ouvrages d'art définitifs, notamment de moyens sûrs et pratiques pour la traversée des grands cours d'eau ;

— que pour la construction et l'entretien des routes et des pistes des essais soient faits méthodiquement et à grande échelle dans chaque colonie, afin que les méthodes actuelles qui exigent un emploi exagéré de la main-d'œuvre indigène aux dépens des progrès sociaux et agricoles soient remplacées par des procédés modernes avec l'emploi d'engins mécaniques mis en œuvre par des entrepreneurs compétents ;

— que des études soient faites au Ministère des Colonies en vue de réglementer, et si possible, d'interdire dans toutes les colonies la circulation de véhicules avec jantes ferrées et caoutchoucs pleins, en limitant dans tous les cas la pression par centimètre carré et la vitesse des véhicules lourds de telle sorte que la circulation demeure possible avec des revêtements peu coûteux, même dans les régions fort nombreuses où les matériaux durs font défaut.

MAROC, ALGÉRIE, TUNISIE

Le Congrès émet les vœux :

— que les efforts financiers des trois Colonies et Pays de Protectorat soient avant tout appliqués à l'achèvement et à l'amélioration de la grande artère trans-nord-africaine, depuis Tunis jusqu'à Casablanca ;

— qu'en Algérie et Tunisie le développement du réseau des lignes secondaires à voie étroite ne soit entrepris qu'après un sérieux sondage du trafic par l'automobile et qu'à cet effet, il soit organisé dans chaque région des services de transports automobiles offrant aux usagers les mêmes garanties de constance dans les tarifs et de régularité dans le fonctionnement que les chemins de fer.

TRANSSAHARIEN

Le Congrès, considérant :

— que le Chemin de fer Transsaharien est le moyen indispensable et unique pour que l'Europe annexe l'Afrique à son économie ;

— que la réalisation qui s'impose du chemin de fer Transsaharien doit être l'œuvre de la France, principale intéressée à la régénération du continent africain ;

— que la mise en valeur du Soudan, projet grandiose réalisable et déjà entrepris, grâce à l'utilisation rationnelle des eaux du Niger, ne peut aboutir à un résultat pratique que par la création d'une voie de transport proportionnée aux besoins d'échange qu'exigera le développement rapide du Soudan Nigérien ;

— que les travaux de l'« Organisme d'Etudes du Transsaharien » ont démontré péremptoirement non seulement la possibilité, mais la facilité de construire et d'exploiter un excellent chemin de fer traversant le Sahara et aboutissant sur la côte algérienne de la Méditerranée ;

— que les études faites ont permis de préciser la limite (fixée à trois milliards de francs) de l'effort à faire pour traverser le Sahara et desservir toute la vallée française du Niger, depuis Ségou jusqu'à Niamey ;

— que la réalisation d'une œuvre qui présente un intérêt national et même international nécessite que l'organisme qui en assurera la construction et l'exploitation non seulement bénéficie de la ga-

rantie de l'Etat, mais puisse disposer de tous les moyens techniques lui permettant de mener à bien cette œuvre ;

— que les perspectives d'exploitation s'annoncent comme devant permettre rapidement la rémunération des capitaux engagés sans avoir à faire jouer longtemps la garantie de l'Etat ;

— que les importantes fournitures et les importants travaux de Génie Civil nécessaires à la construction et à l'équipement du Transsaharien seront, à un moment particulièrement opportun, un puissant élément d'activité pour nos industries métallurgiques et mécaniques et nos entreprises de Génie Civil, qui verront ainsi s'atténuer, sinon disparaître, les dangers d'une crise entraînant le chômage ;

— que le Chemin de fer Transsaharien peut seul constituer, de façon pratique et certaine, la base saharienne qui est indispensable à l'organisation méthodique d'un réseau aérien et d'un réseau automobile, reliant de façon sûre, rapide et relativement économique l'Europe au centre du continent africain,

Emet les vœux :

— que le Gouvernement soumette au Parlement, dès sa rentrée, le projet de loi décidant la création du Transsaharien et en concédant la construction et l'exploitation à un organisme ayant la garantie de l'Etat ;

— que cet organisme soit immédiatement constitué et que les travaux soient mis en train dès le début de l'année 1932.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Le Congrès émet les vœux :

— que le programme général d'amélioration, de réorganisation et de développement des voies de communication (pistes, routes, chemins de fer) dans l'A.O.F., soit établi en envisageant comme nécessaire et certaine la réalisation du Chemin de fer transafricain à voie normale ;

— que l'effort à faire pour l'amélioration et le développement du réseau ferroviaire soit tout d'abord concentré sur les objectifs suivants :

a) améliorer les lignes existantes qui, toutes, partent d'un port ou d'un organe d'échange maritime existant ou à créer, de façon à ce que chacune de ces lignes principales devienne capable d'un véritable trafic commercial ;

b) prolonger chacune de ces lignes principales de façon à assurer la liaison à la mer de toute partie du territoire susceptible d'être mise en valeur ;

c) travailler à jonctionner ensemble les diverses lignes principales de façon à faire le plus tôt possible de l'ensemble des chemins de fer de l'A.O.F. un réseau homogène susceptible d'une exploitation rationnelle ;

d) en raison des difficultés certaines d'exploitation d'un réseau aussi étendu, rechercher les collaborations utiles, notamment celle des grands réseaux métropolitains, seules en mesure d'assurer d'une manière permanente le recrutement du personnel supérieur ainsi que les concours techniques temporaires non moins indispensables. Cette collaboration peut être réalisée par la création d'un organisme compétent unique qu'une convention spéciale avec le Gouvernement Général de l'A.O.F. intéresserait directement au développement économique et au rendement du réseau dont il aurait la gestion ;

— que dans l'aménagement des embranchements et voies secondaires destinées à faire affluer le trafic aux lignes principales, la construction de la voie ferrée soit (sauf dans les cas exceptionnels d'une exploitation minière exigeant immédiatement des transports massifs) toujours précédée par la construction d'abord d'une piste, ensuite d'une route permettant de faire naître le trafic et de le développer jusqu'au moment où son intensité justifiera l'utilisation des moyens ferroviaires.

AFRIQUE ÉQUATORIALE ET CAMEROUN

I. — *Le Congrès,*

Considérant l'importance du rôle qu'aura à jouer le Chemin de fer Brazzaville-Océan comme exutoire des immenses régions qui constituent les bassins du Congo, de l'Oubangui et de leurs affluents,

Emet les vœux :

— que tout soit mis en œuvre pour faciliter l'achèvement et hâter la mise en exploitation du Chemin de fer en construction entre Pointe Noire et Brazzaville ;

— que toutes les mesures soient prises non seulement sur le chemin de fer proprement dit, mais aussi dans les gares d'échange fluviale et maritime à chacune des extrémités pour que le trafic voyageurs et marchandises se fasse dans les meilleures conditions

de rapidité, de sécurité et d'économie, afin de faire de cette voie nouvelle l'exutoire le plus avantageux pour tout le bassin du Congo ;

— que la concentration du trafic à Brazzaville soit assurée par l'amélioration constante des voies fluviales qui y aboutissent en même temps que par le développement et le perfectionnement du réseau routier qui part de Brazzaville pour desservir les immenses territoires de l'Afrique Equatoriale Française, et que des ressources à provenir des fonds d'emprunt soient affectées à ces travaux essentiels d'amélioration des voies fluviales et des routes, notamment à la construction immédiate d'ouvrages d'art définitifs sur toutes les routes principales partant de Brazzaville vers les diverses régions de l'A.E.F.

II. — *Le Congrès ;*

Considérant que toute la partie Nord de l'A.E.F., notamment les bassins du Chari et du Logone jusqu'au lac Tchad, c'est-à-dire la partie la plus peuplée et qui pourrait être la plus riche, est restée jusqu'ici complètement à l'écart des courants économiques,

Emet le vœu :

— que le débouché de ces territoires à la mer soit assuré suivant le tracé le plus rationnel et le plus court, c'est-à-dire vers le Port de Douala, en utilisant le chemin de fer existant de Douala à Yaoundé qu'il faudra rectifier et améliorer dans certaines de ses parties, en prolongeant ce chemin de fer avec le rythme que permettront les ressources de main-d'œuvre et les ressources d'emprunt et en transformant sur fonds d'emprunt en routes plus constamment, plus économiquement et plus rapidement praticables les pistes déjà remarquables qui permettent presque en toute saison d'aller en automobile de Yaoundé à Fort Lamy, de Yaoundé à Fort Archambault et de Yaoundé à Bangui.

MADAGASCAR

Le Congrès,

Considérant combien sont encourageants les résultats obtenus à Madagascar grâce au réseau de voies de communication (chemins de fer, routes et pistes) déjà en exploitation,

Emet les vœux :

— que la réalisation du programme d'équipement soit continuée et intensifiée avec les ressources d'emprunt ;

— que la question de la traction sur les voies ferrées fasse l'objet d'une étude approfondie en vue de remédier avant qu'il soit trop tard à l'appauvrissement progressif des forêts limitrophes des voies ferrées qui jusqu'ici ont généralement permis l'alimentation des locomotives.

Il faut se rendre compte des possibilités que l'on peut trouver dans l'exploitation des mines de charbon de la Sakoa combinée avec un service côtier partant du futur port de Tulear et si ces possibilités se révélaient insuffisantes ou trop lointaines, il faudrait remettre à l'étude l'électrification des principales lignes en utilisant les ressources hydrauliques.

Considérant, d'autre part, que les chemins de fer ayant pour but de transporter vers la côte les produits de l'intérieur en vue de leur exportation, il importe que le point d'aboutissement de ces chemins de fer soit, à moins d'empêchements techniques, sur la mer elle-même, et non dans les terres, à l'extrémité d'un chenal d'accès difficile et d'usage intermittent,

Emet le vœu :

— que ce principe reçoive application pour le chemin de fer en projet du Sambirano.

INDOCHINE

Le Congrès émet les vœux :

— que soit au plus tôt réalisé le programme de construction de lignes nouvelles dont la dotation est prévue dans les emprunts autorisés ;

— que sur la ligne Tanap Thakhek, appelée peut-être à devenir un jour une ligne de liaison internationale, les caractéristiques à adopter soient prévues pour permettre la circulation de trains assez rapides et lourds ;

— qu'après l'exécution du programme en cours il ne soit envisagé que la construction de lignes susceptibles de faciliter la mise en valeur de régions intéressantes encore mal desservies ;

— que pour le réseau routier déjà très développé et perfectionné dans la plupart des régions de l'Indochine, on continue à perfectionner les routes principales par la construction d'ouvrages d'art définitifs et en certaines régions par l'application de revêtements bitumineux modernes ;

— que dans les régions où la pénétration est encore imparfaite, notamment dans les traversées de la Chaîne Annamitique, dans le Haut-Laos et dans le Haut-Tonkin, on continue à ouvrir des pistes qui seront transformées en routes partout où le trafic progressant en démontrera l'opportunité.

SECTION IV

HYDRAULIQUE ET IRRIGATION

I

Le Congrès, considérant :

— que les travaux d'hydraulique agricole sont de ceux dont l'exécution s'impose le plus immédiatement dans les Colonies, et dont le rendement est le plus certain aux points de vue économique, politique et social ;

— prenant acte de l'effort considérable déjà accompli ou en cours de réalisation dans les diverses colonies pour accroître et développer cette partie essentielle de notre domaine colonial,

Emet les vœux :

— que les ressources nécessaires soient créées pour intensifier cet effort, notamment dans les Colonies neuves, où il doit marcher de pair avec la constitution de noyaux de colonisation, attirant et stabilisant la main-d'œuvre indispensable à la mise en valeur des territoires ;

— qu'une liaison aussi étroite et complète que possible assure la collaboration des services multiples intéressés à cette mise en valeur (services agricoles, techniques, main-d'œuvre, etc...) ;

— que l'effectif des Ingénieurs spécialisés soit suffisant pour assurer la conception et l'exécution rationnelle des travaux.

II

Le Congrès, considérant :

— que les études d'hydrologie et de pluviométrie sont à la base de tout programme et de toute réalisation d'hydraulique agricole ;

— que les services s'occupant de ces études n'existent qu'à l'état embryonnaire dans certaines colonies et sont organisés dans d'autres d'une manière disparate ou imparfaite,

Emet les vœux :

— que l'attention des Gouverneurs Généraux soit appelée sur l'utilité de l'organisation de services météorologiques (dotés en particulier de nivomètres et de pluviomètres) et de services de jaugeage des cours d'eau ;

— que des directives uniformes leur soient données, en les orientant sur le côté pratique et immédiatement exploitable des renseignements statistiques à recueillir — notamment en leur fournissant les moyens de tirer parti de ces résultats sans attendre la constitution de statistiques complètes nécessitant des relevés de longue durée.

III

Le Congrès, considérant :

— que sur les vastes étendues encore incultes ou imparfaitement mises en valeur de nos colonies, une discrimination s'impose dans le programme de mise en culture progressive des territoires,

Emet les vœux :

— qu'avant d'essayer de gagner à la culture de nouveaux terrains dans les Colonies à population dense comme les deltas de l'Indochine, il soit entrepris d'améliorer et de régulariser les récoltes dans les régions mises en valeur depuis longtemps et surpeuplées, afin d'éviter dans la production des à-coups préjudiciables ;

— que, dans le même ordre d'idées, il soit établi un programme de réduction des superficies irriguées en montagne par abandon des terrains de qualité inférieure, au profit d'un accroissement des irrigations en plaine (Régions montagneuses du Maroc, de la Kabylie, de la Guinée, du Tonkin, etc...) ;

— que, dans les Colonies sous-peuplées, comme le Soudan, une recherche méthodique des emplacements favorables à la culture, au double point de vue de la qualité des terres et des possibilités hydrauliques, soit effectuée préalablement à toute tentative de culture intensive.

IV

Le Congrès,

Considérant les expériences tentées en plusieurs endroits, concernant la recherche et l'utilisation des eaux souterraines ;

Considérant que les procédés techniques relatifs à la détermination de ces eaux et de leur débit laissent entrevoir pour un avenir rapproché, des possibilités intéressantes d'utilisation ;

Considérant, d'autre part, que l'utilisation de ces eaux est étroitement liée à la mise à disposition d'importantes quantités d'énergie à bas prix,

Emet les vœux :

— que soient suivies attentivement les questions relatives à la recherche et à l'utilisation des eaux souterraines, dans ce qui concerne leur application particulière aux Colonies ;

— que, chaque fois où cela sera possible et sans cesser de faire de l'utilisation agricole des réserves en eau le but principal de la construction des aménagements hydrauliques, soit envisagée la création simultanée d'énergie hydro-électrique, dans les meilleures conditions de prix de revient, en vue de faciliter les pompages et notamment les pompages à grande profondeur.

V

Le Congrès, considérant :

— que les travaux d'hydraulique agricole sont de ceux dont la rentabilité est la plus immédiate et la plus certaine,

— mais que le principe même de cette rentabilité ne peut être trouvé que dans un paiement équitable par tous les bénéficiaires du service rendu,

Emet les vœux :

— que soit consacré d'une manière générale, le principe d'une contribution directe des usagers aux dépenses de premier établissement ou d'exploitation des travaux d'hydraulique agricole dont ils bénéficient ;

— que les modalités de cette participation conservent, en dehors de toute théorie générale, une souplesse suffisante pour pouvoir être adaptées à chaque colonie et dans chacune d'elles, aux coutumes et aux possibilités des usagers et aux conditions du marché des produits agricoles ;

— que les ressources à provenir de cette contribution soient en principe spécialisées, par exemple sous forme de caisses autonomes, et consacrées au développement et au perfectionnement des œuvres d'hydraulique agricole.

MAROC, ALGÉRIE, TUNISIE

Le Congrès, considérant :

— que dans les pays de l'Afrique du Nord, la politique de l'eau est nécessaire :

 dans les régions désertiques pour faire naître des oasis ;

 dans les régions de terres cultivables pour rendre possible et développer la diversité des cultures, seul moyen d'atténuer sinon d'éviter la répercussion des crises agricoles,

Emet les vœux :

— qu'en Algérie et au Maroc soit continué et intensifié l'effort admirable qui y est entrepris pour la construction de grands barrages réservoirs, pour l'utilisation rationnelle des eaux souterraines, pour le développement des irrigations par pompage, grâce à l'électrification rurale ;

— qu'en Tunisie des mesures soient prises pour rattraper le retard dans lequel ce pays se trouve par rapport à l'Algérie et au Maroc, en ce qui concerne la politique de l'eau.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Sénégal

Le Congrès

— tenant compte de l'exposé remarquable de M. l'Inspecteur Général Béline, sur les possibilités d'amélioration du régime du Sénégal et de mise en valeur des vastes étendues de sa vallée basse,

Emet le vœu :

— que les études en cours soient poursuivies avec toute l'activité possible en mettant à la disposition des Services qui les dirigent les ressources et les moyens nécessaires ;

— qu'après l'achèvement de ces études, les conclusions pratiques en soient tirées et que soient immédiatement entrepris sur fonds d'emprunt, les travaux qui se révéleront pratiques et rémunérateurs.

Niger

Le Congrès,

— témoignant à Messieurs les Gouverneurs Généraux Merlin et Carde, ainsi qu'à Monsieur l'Inspecteur Général Bélime, son admiration pour l'œuvre expérimentale déjà réalisée avec plein succès à Sotuba ; confiant dans la réussite de l'œuvre grandiose entreprise pour l'utilisation des eaux du Niger, en les affectant à l'irrigation et à la fécondation dans le Soudan, de vastes étendues de terre aujourd'hui incultes et désertiques ; persuadé que la solution envisagée et déjà expérimentée pour le peuplement des terres irriguées marquera un pas décisif dans l'évolution civilisatrice des populations indigènes,

Emet les vœux :

— que tout soit mis en œuvre pour faciliter et hâter la réalisation du grand projet de dérivation et d'aménagement hydraulique conçu et déjà entrepris par le Gouvernement Général ;

— que les mesures soient prises par les divers Services administratifs, pour faciliter le recrutement et l'entretien de la main-d'œuvre nécessaire, pour assurer l'approvisionnement des chantiers et pour leur procurer le concours qui paraît indispensable des grandes entreprises françaises ayant l'expérience du matériel mécanique qu'exige l'exécution des travaux, et disposant du personnel et des organisations nécessaires au fonctionnement et à l'entretien de ce matériel ;

— que pendant l'exécution des travaux et pendant l'aménagement des terres irriguées, s'exécute le chemin de fer Transsaharien sans lequel l'œuvre accomplie risquerait de demeurer stérile faute de débouchés, de moyens d'échanges et d'afflux du concours européen nécessaire.

Guinée et Côte d'Ivoire

Le Congrès, considérant :

— que la culture de la banane, c'est-à-dire d'un des produits les plus intéressants pour ces colonies, ne peut donner de résultat pratique permettant de lutter avec les autres pays producteurs (Ca-

naries, etc...) qu'à la condition d'être pratiquée dans des terrains susceptibles d'être irrigués,

Emet le vœu :

— que des études soient faites sur les ressources en eaux de surface ou souterraines et sur les possibilités d'irrigation de bonnes terres cultivables et quand les résultats de ces études seront connus, que des mesures soient prises pour organiser et développer l'irrigation.

MADAGASCAR

Le Congrès, considérant :

— que les travaux d'hydraulique agricole (irrigations, drainage, défenses contre les inondations) sont à la base de tout progrès agricole à Madagascar ;

— que le programme des possibilités de mise en culture de terres riches grâce aux travaux d'hydraulique est très vaste,

Emet les vœux :

— que le personnel d'agents compétents soit renforcé et soit mis à même d'exercer une action efficace dans les études et dans les travaux, en concentrant les efforts et en rendant les déplacements faciles par des pistes et des routes préalablement aménagées ;

— que les travaux d'amélioration agricole ne soient entrepris que là où l'on a la certitude de trouver des populations agricoles pour les utiliser et que, dans chaque cas, les bénéficiaires des travaux aient à participer aux dépenses d'établissement et aux frais d'entretien ;

— que le Gouvernement Général organise au plus tôt une caisse de l'hydraulique et des améliorations agricoles, qui percevra les recettes à provenir soit des taxes imposées aux usagers, soit de la vente des terrains aménagés et qui, ajoutant ses ressources propres à celles à provenir de l'emprunt ou du budget local, financera, organisera et gèrera toutes les entreprises d'amélioration agricole.

INDOCHINE

Le Congrès,

— reconnaissant que dans toutes les parties riches et peuplées de l'Indochine ou susceptibles de le devenir, les travaux d'hydraulique

agricole (défense contre les inondations, dessèchement, drainage, irrigation) sont le facteur essentiel du maintien, de la création et du développement de la prospérité ;

— rendant hommage à l'effort déjà accompli et aux résultats déjà obtenus, notamment dans les deltas de la Cochinchine et du Tonkin, grâce à l'esprit de méthode et de persévérance qui ont toujours guidé les Services réalisateurs,

Emet les vœux :

— que la politique des améliorations agricoles soit continuée et étendue avec l'accélération que vont permettre les ressources de l'emprunt ;

— que les irrigations par pompages soient développées avec le concours de l'électrification rurale ;

— que toutefois avant d'aller trop vite dans l'extension des cultures sur de nouveaux terrains, on songe à régulariser les récoltes, à intensifier la production, à améliorer les produits et à faire ainsi baisser les prix de revient, notamment en préconisant et en facilitant l'emploi des engrais ;

— que les bénéficiaires et les usagers des travaux d'hydraulique agricole soient tous appelés à participer dans une mesure équitable aux dépenses d'établissement et d'exploitation ;

— que les recettes à provenir des usagers et des bénéficiaires soient centralisées dans une Caisse autonome dont les produits seront mis à la disposition des Services de l'hydraulique agricole pour aider à la continuité et à l'efficacité de leur œuvre.

SECTION V

ÉLECTRIFICATION

Le Congrès, considérant :

— que l'électricité, facteur de développement économique et de progrès social, doit contribuer puissamment à la mise en valeur des Colonies ;

— que les industries et entreprises métropolitaines sont en mesure d'effectuer tous les travaux et d'assurer toutes les fournitures se rapportant à l'électrification des Colonies,

Emet les vœux :

— que chaque Colonie ou groupe de Colonies établisse un plan d'électrification faisant partie intégrante du programme de mise en valeur ;

— que les électrifications du début d'agglomérations isolées soient réalisées en conformité de ce plan pour éviter des modifications locales lors du raccordement de ces agglomérations au réseau général de distribution ;

— que les prix de vente de l'énergie électrique soient, autant que possible, exonérés de tout ou partie du péage des lignes pour faciliter la large diffusion de l'électricité ;

— que le financement de l'électrification coloniale, à l'instar du financement de l'électrification rurale en France et des voies ferrées coloniales, soit assuré par les Colonies elles-mêmes ou avec leur garantie ;

— que, dans le même but, de grandes facilités de crédit soient données aux usagers pour se fournir de branchements et de matériel électriques avec le concours des firmes métropolitaines et des organisateurs de crédit coloniaux ;

— que l'exploitation des distributions électriques soit faite dans les Colonies dans un large esprit de coopération et même d'association avec des firmes métropolitaines spécialisées, ayant fait leurs preuves et d'un crédit incontesté ;

— que les dispositions soient prises, par voie réglementaire ou contractuelle, pour que les travaux et fournitures se rapportant à la production et à l'utilisation de l'électricité, soient demandées, par préférence, à l'industrie française.

SECTION VI

OUTILLAGE PRIVÉ

I

Le Congrès, considérant :

— que la plupart des exportations coloniales sont constituées par des produits de la terre de relativement faible valeur dans leur région d'origine ;

— qu'au prix d'achat à l'indigène s'ajoutent le lieu de production et le lieu de consommation, des frais de transport considérables puisque pour certains produits il décuple le prix initial ;

— qu'il est possible de réduire ces frais dans une très large mesure par une organisation méthodique et rationnelle des divers moyens de stockage, silos, frigorifiques, etc..., de transport, de manutention et par une organisation commerciale appropriée ;

— que devant les difficultés d'ordre économique de l'heure présente, la concurrence étrangère est devenue beaucoup plus âpre ;

— que l'avilissement des prix européens qui en a été la conséquence a déclenché dans la plupart de nos Colonies une crise d'une extrême gravité qui risque de compromettre pendant de longues années, si l'on n'y prend garde, l'essor économique de ces régions,

Emet les vœux :

— que dans chaque Colonie, le Gouvernement local organise de toute urgence, pour chacun des deux ou trois produits fondamentaux, une mission d'étude chargée :

d'étudier très attentivement le produit dans ses déplacements successifs du champ du cultivateur indigène au port européen d'importation ;

d'en déduire les solutions les plus aptes à réduire au maximum ces frais parasites de transport, par exemple :

— par l'installation, dans les pays de culture, de silos ou de réservoirs destinés à servir de volant et à répartir sur une période aussi longue que possible les expéditions, régularisant ainsi les transports routiers, ferroviaires et maritimes ;

— par la spécialisation de wagons et leur aménagement en vue du transport économique d'un produit déterminé ;

— par un large emploi de matériel mécanique pour assurer rapidement et économiquement les manutentions indispensables.

II

Le Congrès, considérant

— que les lois récemment votées sur les emprunts coloniaux comportent la clause suivante :

« Tous les matériaux à employer pour l'exécution des travaux, ainsi que le matériel nécessaire à l'exploitation, qui ne se trouvent pas dans le pays, ou ne proviendront pas des livraisons de réparations, devront être d'origine française et transportés sous pavillon français. En cas de nécessité justifiée, le Ministre des Colonies, après accord avec le Ministre des Finances, pourra accorder des dérogations par voie d'arrêté »,

Emet le vœu :

— qu'il soit constitué, auprès du Ministère des Colonies, un Comité consultatif, composé des représentants des Administrations et Groupements économiques intéressés et qui aurait pour mission de fournir les avis techniques nécessaires pour l'application de la clause ci-dessus ;

— que les Services de recherches et les laboratoires, officiels ou privés, spécialisés dans l'étude technique des questions se rapportant à la mise en valeur des Colonies et aux matériels nécessaires à cette mise en valeur, soient coordonnés, développés et pourvus de moyens suffisants tant en France qu'aux Colonies ;

— que les efforts déjà accomplis pour la formation technique de la main-d'œuvre coloniale, soient poursuivis activement ;

— que, en parfait accord avec les vœux émis sur la question douanière par la Semaine Commerciale, les fournitures de l'industrie métropolitaine continuent de bénéficier, dans les Colonies, du régime douanier préférentiel qui leur est actuellement accordé.

III

Matériel pour voies ferrées

Le Congrès, considérant :

— que, pour des raisons de sécurité et de meilleur rendement, les unités trop usagées du parc du matériel roulant des Colonies françaises peuvent avoir besoin d'être renouvelées et remplacées par

des unités plus conformes aux derniers progrès de la technique ferroviaire ;

— qu'à ces commandes de renouvellement et d'entretien du parc actuellement existant, peuvent s'ajouter des commandes nouvelles provenant, soit des nouvelles voies ferrées coloniales en cours de construction, soit des augmentations de trafic des voies ferrées en cours d'exploitation ;

— que, pour toutes ces commandes, il est nécessaire de prévoir dès maintenant les liaisons ferroviaires intercoloniales qui s'imposent fatalement un jour dans certaines régions et, pour cela, de commencer à normaliser, tout au moins, certains éléments communs des divers matériels roulants qui pourraient être appelés à réaliser ces liaisons ;

— qu'à ces études de normalisation peuvent également s'ajouter celles nécessaires à la création de types nouveaux particulièrement adaptés à des emplois coloniaux ;

Considérant d'autre part,

— que, pour toutes ces études, les réseaux coloniaux ne disposent souvent pas de moyens techniques suffisants et, dans tous les cas, pas aussi puissants que ceux dont disposent les réseaux métropolitains ;

— en outre que jusqu'à présent, ce sont certains constructeurs français, spécialisés dans la fabrication du matériel roulant colonial, qui ont joué le rôle de conseillers techniques d'un certain nombre de réseaux coloniaux et ont pu, de ce fait, rassembler dans leurs bureaux d'études des collections de dessins et des archives extrêmement complètes relatives aux différents types de matériel roulant colonial qu'ils ont construits,

Emet le vœu :

— que soit instituée *une collaboration permanente technique entre, d'une part, les Réseaux coloniaux intéressés et, d'autre part, l'Office Central d'Etudes de matériel de Chemin de fer auquel seraient adjoints les constructeurs spécialisés dans la fabrication du matériel roulant colonial,*

et demande à M. l'Inspecteur Général des Travaux Publics au Ministère des Colonies de bien vouloir prendre ce vœu en considération,

en instituant auprès des Réseaux coloniaux une enquête sur les différents points suivants : défauts du matériel roulant existant qui auraient pu se révéler à la pratique, âge de ce matériel, perfectionne-

ments désirables, suggestions nouvelles, éléments qui pourraient être normalisés, besoins à prévoir pour les années à venir en distinguant ceux relatifs au renouvellement et à l'entretien du parc de ceux relatifs à l'accroissement du même parc pour faire face à des augmentations de trafic ou à l'apparition de lignes nouvelles,

et en soumettant les résultats de cette enquête à une Commission tripartite nommée à cet effet et comprenant des représentants des Réseaux coloniaux, de l'Office Central d'Etudes de matériel de Chemins de fer et des constructeurs ayant la pratique des fabrications de matériel roulant colonial.

IV

Le Congrès émet le vœu :

— que les Gouvernements des différentes Colonies établissent dans le plus bref délai possible, un programme des travaux routiers qui sont à effectuer dans ces Colonies, avec toutes les précisions permettant aux constructeurs de faire les études nécessaires pour la fourniture des matériels appropriés.

SECTION VII

OUTILLAGE MINIER

I

Le Congrès,

Considérant l'importance toujours croissante du rôle de l'industrie minière dans la mise en valeur de la France coloniale,

Emet les vœux :

— que le Gouvernement facilite, dans toute la mesure du possible et de façon à permettre tout au moins de lutter contre la concurrence étrangère, le transport à bon marché des produits des mines coloniales ;

notamment :

— *en ce qui concerne le Maroc :* qu'il favorise le transport des minerais de l'Atlas et leur évacuation d'Oudjda à la mer ; et que soit créée une voie de pénétration dans le Sousse à partir d'Agadir ;

— *en ce qui concerne Madagascar :* que soit mis à exécution le projet de chemin de fer aboutissant à Tuléar et permettant l'exploitation des charbonnages de la Sakoa ;

— que des mesures soient prises dans les diverses colonies pour faciliter aux industries minières le recrutement et la conservation de la main-d'œuvre nécessaire. Dans ce but, des centres d'enseignement technique devront être créés par les soins ou tout au moins sous le contrôle et avec l'appui de l'Administration, pour former des ouvriers mineurs qualifiés et même des contremaîtres indigènes ;

— que dans les régions minières importantes, l'alimentation en force motrice soit facilitée par l'aménagement de distributions d'énergie avec centrales de production thermiques ou hydro-électriques que l'Administration concédera et dont elle facilitera la création et l'exploitation en donnant tout concours utile aux concessionnaires.

II

Le Congrès émet d'autre part les vœux :

— que les constructeurs français développent la fabrication de certains appareils qu'on se voit trop souvent dans la nécessité de

se procurer à l'étranger (dragues, appareils spéciaux de broyage, système perfectionné de roulage) afin de permettre aux Compagnies minières de se fournir entièrement en France ;

— que les échanges de vues entre les représentants des Exploitations minières coloniales et les constructeurs de matériel de mines, destinés à permettre l'adaptation des machines aux besoins de leur clientèle coloniale soient assurés par le bureau d'Etudes géologiques et minières coloniales qui va être constitué d'accord entre le Ministre des Colonies et le Comité d'Etudes minières.

Le Congrès appelle à ce propos l'attention des constructeurs sur les desiderata formulés par les entreprises minières concernant :

- la « robustesse » du matériel,
 - l'opportunité de rendre les appareils démontables pour en faciliter le transport,
 - la simplification des outils usuels,
 - la nécessité d'en rendre le maniement facile aux indigènes,
 - les soins particuliers à donner aux emballages.
-

SECTION VIII

EDUCATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

HYGIÈNE COLONIALE

Le Congrès, considérant :

— que la question de la main-d'œuvre domine tout le problème colonial ;

— que dans toutes nos Colonies, même dans les plus évoluées, comme nos Colonies de l'Afrique du Nord et de l'Indochine, les besoins de la main-d'œuvre

sont et resteront longtemps assez limités au point de vue industriel,

sont et vont être de plus en plus importants au point de vue de l'exécution des travaux publics,

sont et resteront toujours de beaucoup dominants en ce qui concerne les travaux agricoles,

Emet les vœux :

— que soient développées la plus possible les organisations destinées à éclairer le paysan indigène et à l'amener progressivement aux méthodes de culture rationnelles (ateliers ambulants de démonstration, fermes-modèles, fermes-écoles, écoles d'agriculture pour former des contremaîtres, etc., etc...);

— que les progrès dans la culture et le rendement des terres soient encouragés par des récompenses aux meilleurs producteurs, mais surtout par des organisations de crédit, de mise à disposition d'outillage et d'engrais et principalement de vente avec meilleur profit des produits récoltés ;

— que dans les Colonies, comme l'Afrique Noire, où la propriété des terres est encore presque inexistante et non codifiée, une évolution méthodique soit faite peu à peu vers la constitution de la propriété individuelle afin d'en faire le stimulant de l'activité paysanne indigène ;

— que pour les travaux publics, surtout pendant la période active de l'équipement colonial, le recrutement de la main-d'œuvre soit

facilité aux entreprises coloniales par l'intervention et le contrôle de l'Administration, mais en veillant toujours à ce que le travailleur indigène reçoive les soins et le salaire nécessaires à la vie saine et normale de sa famille et de lui-même ;

— que l'on essaye, tout au moins pendant la grande activité des chantiers de travaux publics, d'étendre aux diverses Colonies de l'Afrique Noire l'application si heureusement faite à Madagascar du deuxième contingent, système grâce auquel des jeunes gens sélectionnés non utilisés pour le service militaire proprement dit, constituent des formations de pionniers bien encadrées et forment des éléments de main-d'œuvre disciplinés dont le rendement est remarquable, ou tout autre système analogue ;

— que pour la formation des ouvriers spécialisés qu'exigeront les chantiers de travaux publics, les chemins de fer et les quelques industries locales, on ait recours aux organisations d'enseignement technique qui existent déjà dans la plupart des Colonies, mais que ces organisations techniques soient modifiées et développées de façon à former de véritables ouvriers qualifiés et un nombre plus restreint de contremaîtres, en ayant soin d'établir pour chaque région économique et même pour chaque époque, avec le concours des usagers, la « Rose des Métiers », locaux permettant de proportionner le plus possible aux besoins probables la formation des diverses spécialités d'ouvriers et de contremaîtres ;

— que ces organisations d'enseignement technique s'efforcent, par tous les moyens en leur pouvoir, de faire comprendre à l'indigène que le travail manuel, non seulement ne rabaisse pas celui qui le pratique, mais au contraire l'élève dans sa hiérarchie sociale ;

— que le Ministère des Colonies développe l'enseignement technique aux Colonies avec le concours des organismes dirigeants de l'enseignement technique en France.



TABLE des MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

COMPTES-RENDUS DES SÉANCES

Séance inaugurale du Congrès	5
<i>Section I.</i> — Marine, Transports par mer.....	11
<i>Section II.</i> — Ports maritimes, Canaux et navigation fluviale ...	15
<i>Section III.</i> — Chemins de fer et routes	33
<i>Section IV.</i> — Hydraulique et irrigations.....	53
<i>Section V.</i> — Electrification	63
<i>Section VI.</i> — Outillage privé	66
<i>Section VII.</i> — Outillage minier	81
<i>Section VIII.</i> — Education de la main-d'œuvre, Enseignement technique, Hygiène sociale	93
Séance générale de clôture	101
Dîner du 25 juillet 1931	103

DEUXIÈME PARTIE

VŒUX ÉMIS PAR LE CONGRÈS

Vœux généraux	115
<i>Section I.</i> — Marine, Transports par mer	118
<i>Section II.</i> — a) Ports maritimes.	119
b) Canaux et navigation fluviale	129
<i>Section III.</i> — Chemins de fer et routes	133
<i>Section IV.</i> — Hydraulique et irrigations.....	141
<i>Section V.</i> — Electrification	148
<i>Section VI.</i> — Outillage privé	149
<i>Section VII.</i> — Outillage minier	153
<i>Section VIII.</i> — Education de la main-d'œuvre, Enseignement technique, Hygiène sociale	155

PARIS
IMPRIMERIE DE " LA SECURITAS
20, Rue Cadet, 20
