

LES ESPOIRS DE L'A.-E. F. par Philippe SOUPAULT

(*Réalités*, février 1952)

Une expérience très audacieuse — des résultats qui ne répondent pas encore à l'attente des pionniers — mais déjà beaucoup de leçons à tirer des premières erreurs.

DE tous les territoires de l'Union française, l'Afrique Équatoriale française a été longtemps considérée comme une parente pauvre. De 1947 à 1951, un grand effort a été accompli, effort qui a pour premier résultat de rendre cette immense région accessible aux pionniers et de favoriser les espoirs de ceux qui croient en l'avenir de l'A.-E. F.

L'Afrique-Équatoriale française est une fédération de quatre territoires, Gabon, Moyen-Congo, Oubangui-Chari et Tchad, dont les limites furent non pas imposées par des considérations géographiques, mais fixées par des règlements internationaux ou administratifs. Certains géographes (notamment M. J. Dresch, professeur à la Sorbonne) n'ont même pas hésité à la considérer comme « une sorte de monstruosité ». Avec une façade maritime de 800 kilomètres seulement, entre l'équateur et le 5^e degré sud, elle s'enfonce de 2.500 kilomètres à l'intérieur du continent africain dans la direction nord-est. L'articulation paradoxale de la fédération l'a fait comparer à un long corps sans équilibre, touchant des pieds aux bouches du Congo et de la tête aux porte de l'orbite méditerranéenne. Elle s'étend des régions tropicales humides de l'hémisphère sud au désert de l'hémisphère nord.

L'A.-E. F. est en quelque sorte double. Il y a, d'une part, l'A.-E. F. du Nord, la cuvette du Tchad et ses massifs de bordure, l'A.-E. F. sèche ; et, d'autre part, l'A.-E. F. du Sud, celle du Congo et des bassins côtiers, l'A.-E. F. de la forêt humide. Cet immense territoire, dont la superficie est de 2.538.445 kilomètres carrés, soit quatre fois et demie celle de la France, coupé par une zone forestière et marécageuse presque impénétrable, est resté l'un des moins connus des territoires de l'Union française. Des levés méthodiques n'ont pas encore été entrepris. Les cartes font défaut. Celle au 1 / 1.000.000 n'est qu'une synthèse décevante, comportant des blancs comblés au hasard ; les rivières y sont en gros à leur place, mais les erreurs ne sont pas rares. Quant au relief, représenté par des courbes schématiques, il est méconnaissable. L'A.-E. F. n'a fait l'objet d'études géologiques sérieuses que depuis un temps relativement court. « L'A.-E. F. cette inconnue », disait-on avec raison. Mais l'Institut national géographique a commencé à travailler en A.-E. F., et grâce aux quatre avions dont il dispose en 1951 on peut espérer voir combler prochainement cette lacune.

Malgré cette méconnaissance du pays et de ses véritables ressources, en dépit de l'ignorance des richesses du sous-sol, de grandes espérances et des rêves optimistes ont créé une légende autour de ces terres si mal et si peu connues. Deux exemples particulièrement caractéristiques sont à citer ; deux témoignages signés de ceux qui, avant-hier et hier, furent placés à la tête de ce vaste corps et qui se sont efforcés de l'étudier avec une grande attention. Le gouverneur général Reste, qui présida à ses destinées de 1935 à 1939, n'a pas hésité à déclarer et à écrire à plusieurs reprises : « Un ensemble merveilleux qui, dans un avenir plus ou moins proche, fera de la France équatoriale un nouveau Brésil ». Plus tard, en 1950, Bernard Cornut-Gentille, à cette

époque haut commissaire de France en A.-E. F., proposait cette comparaison qui fit fortune: « L'A.-E. F. vit matériellement comme le pauvre qui dort sur un sac d'or ».

Témoignages qu'on ne saurait négliger puisqu'ils sont apportés par des hommes qui connaissent ce territoire, qui l'ont parcouru en tous sens, renseignés par les plus qualifiés des techniciens, et qui ont étudié les problèmes que pose son développement.

Pour l'équipement de ce territoire, un des plus lourds handicaps, et qu'il faudra peu à peu surmonter, c'est le manque de main-d'œuvre. L'A.-E. F., grande, on s'en souvient, comme quatre fois et demie la France, mais moins peuplée que Paris et sa banlieue, est un pays de très faible densité de population. Les dernières statistiques, d'ailleurs approximatives, l'estiment à 4.143.922 habitants, dont 15.922 Européens et assimilés et 4.128.000 autochtones, ce qui représente 2,74 habitants au kilomètre carré, moins que la plupart des autres pays tropicaux, sauf l'Amazonie brésilienne, qui n'en compte que 0,4. On explique cette faible densité par la forme de civilisation de ses habitants et par la façon dont ceux-ci sont entrés en contact avec les civilisations venues de l'extérieur. Que ce soient les représentants de l'islam au Nord ou les Européens sur la côte, les uns et les autres avaient entrepris de vider systématiquement le pays, converti en réservoir d'esclaves. D'autre part, le milieu naturel, incontestablement, est défavorable. Une riche collection de maladies tropicales se sont opposées et s'opposent encore à la multiplication des hommes.

La qualité de la main-d'œuvre n'en compense pas la faible quantité. L'indigène est souvent sous-alimenté. Le caractère, les mœurs, les traditions se conjuguent pour créer une sorte de répugnance pour le travail. Un directeur d'usine qui a attentivement étudié la question de la qualité de la main-d'œuvre africaine a noté qu'il était dangereux de demander à un ouvrier indigène d'A.-E. F. un trop grand effort physique. Les médecins confirment cette opinion en citant le nombre considérable de hernieux qu'ils ont chaque année à traiter. Il convient cependant de noter les résultats obtenus aussi bien par le gouvernement que par les Chambres de commerce grâce à l'enseignement professionnel accéléré dont la formule paraît devoir s'imposer.

Le second obstacle majeur qui risque de ralentir le développement économique du territoire est l'insuffisance du réseau routier. L'A.-E. F. ne possède actuellement que 37.000 kilomètres de routes et de pistes. et ce réseau est de qualité très médiocre, exception faite pour le territoire de l'Oubangui-Chari dont le sous-sol de latérite a permis la mise en place d'un réseau à partir duquel le plan décennal a pu dégager trois grands axes reliant le port fluvial de Bangui au Tchad, au Soudan anglo-égyptien et au Cameroun. Il comporte des routes en terre entretenues sans moyens d'envergure, coupées par de nombreux ponts provisoires ou par des bacs mal équipés. D'une façon générale les tracés ont des caractéristiques insuffisantes. Un entrepreneur de transports a calculé qu'un camion de fabrication moderne, même conçu pour des routes difficiles, s'usait trois fois plus vite qu'en Europe. Il ne faut cependant pas oublier qu'en 1920, il n'y avait absolument aucune route [faux] ; le trafic se faisait soit par les voies d'eau naturelles, soit par portage le long des pistes indigènes.

Les ingénieurs estiment à juste titre que ce réseau routier, dans son état actuel, ne peut répondre aux besoins économiques du pays. Pratiquement, aucune route n'est capable de supporter en tous temps un trafic lourd. On conçoit donc que les prix de revient à la tonne kilométrique soient très élevés et grèvent lourdement la production dans un territoire où les distances entre les centres de production et les ports d'embarquement sont très grandes.

La création en 1946 du Fonds d'investissements pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer, connu sous le nom de Fidès., vint apporter à l'A.-E. F. un grand espoir. La métropole plaçait à la disposition de la fédération des quatre territoires, sous forme de subventions, plus de la moitié des crédits nécessaires à son nouveau départ, l'A.-E. F. fournissant le complément par des prêts à long terme de la Caisse centrale de la France d'outre-mer [CCFOM]. L'évaluation des crédits nécessaires à

obtenir de Fidès fut rapidement établie et donna naissance à un plan décennal à réaliser de 1947 à 1956. Les investissements prévus à l'origine s'élevaient à 52 milliards de francs CFA, soit 104 milliards de francs métropolitains, à répartir sur dix ans. Le comité directeur de Fidès décida de porter le montant global des prévisions à 55 milliards de francs CFA. Les auteurs du plan décennal avaient conscience que le problème des routes était, après celui de la main-d'œuvre, le plus important. Ils décidèrent donc d'attribuer aux routes une somme égale à plus du tiers des crédits. Les premiers travaux consistèrent à composer et à installer des bases de départ pour les entreprises chargées de la construction de routes : création d'ateliers nécessaires à l'entretien du matériel mécanique très moderne, construction de maisons d'habitation pour le logement des techniciens et du personnel de surveillance.

Le programme prévu par le plan décennal était orienté vers l'avenir. L'ensemble du projet constituait environ 13.500 kilomètres de route à rectifier ou à construire. Le but était de « désenclaver » les régions nord de la fédération en reliant les deux grands réseaux fluviaux qui pénètrent à l'intérieur du continent africain : Congo-Oubangui d'une part, Benoué, d'autre part. Ce réseau nord devait être relié au Sud par une longue route de 1.500 kilomètres ; enfin le trafic du Sud serait drainé par une grande rocade d'environ 1.600 kilomètres reliant Brazzaville au Cameroun par Dolisie (*Réalités*, novembre 1951) et Libreville.

La première étape prévue consistait dans la réalisation de 5.000 kilomètres répartis à peu près également entre les quatre territoires de la fédération.

Pour construire ces routes, on préféra abandonner les méthodes anciennes, qui avaient cependant fait leurs preuves, et faire appel à des entreprises équipées de matériel mécanique moderne. Toutes les sociétés routières avaient au mois de novembre 1950 déjà investi 1.200.000 francs CFA., l'administration ayant fait un effort équivalent.

Après trois ans d'application du plan décennal, la situation, telle que la décrit la direction des Travaux publics de l'A.-E. F., était la suivante : 1° toutes les bases prévues sont en place ; 2° les sections de routes déjà ouvertes sont : a) 25 kilomètres de plate-forme non revêtus, de Dolisie en direction de Libreville ; b) 30 kilomètres de plate-forme en latérite, de Bangui en direction de Damara ; c) 15 kilomètres de plate-forme non revêtus, de Libreville en direction de Médounen.

Dans d'autres domaines, on doit signaler que des résultats certains ont été acquis. C'est ainsi que le chemin de fer du Congo-Océan, dont la construction fit couler tant d'encre et prononcer tant de discours, joue un rôle primordial dans le développement économique de l'A.-E. F. Cette voie ferrée relie sur 510 kilomètres, à travers le territoire du Moyen-Congo, le port maritime de Pointe-Noire au port fluvial de Brazzaville. Le trafic du Congo-Océan est en augmentation continue et atteint, en 1950, 26 millions de voyageurs kilomètres et 100 millions de tonnes kilométriques. Le plan décennal prévoyait une amélioration du matériel. Pour faire face à l'augmentation du trafic, pour l'évacuation rapide des marchandises entreposées dans le port de Pointe-Noire, le parc du matériel a été sensiblement accru au cours des dernières années. Il compte, en 1951, 8 locomotives Diesel et électriques, 58 locomotives à vapeur et 7 autres automotrices. Ce matériel de traction a permis un parcours global de plus de 900.000 kilomètres. Le nombre des wagons de marchandises est passé de 386 en 1949 à 425 en 1950. Des ateliers de réparation et de révision du matériel ont été construits ou sont en voie de construction, ce qui pour l'A.-E. F. est une nécessité vitale. Remarquablement bien dirigé par des spécialistes du chemin de fer, le budget du Congo-Océan est pratiquement en équilibre.

MALGRÉ les crédits relativement minimes accordés par le plan aux transports aériens, ceux-ci se développent rapidement, rendant des services incomparables ; en effet, la construction de bases aériennes en A.-E. F. revient à donner aux pays un équipement

qui, plus rapidement que la route, est le moyen de pénétration économique par excellence. Il n'existe actuellement que 6 aérodromes avec piste en dur. Le plan prévoit la création ou la transformation de 37 aérodromes principaux. L'aérodrome de Maya-Maya (Brazzaville), un des plus beaux de l'Afrique, classé dans la catégorie A pour avions de 135 tonnes, a été ouvert officiellement en 1949 mais ce n'est qu'en mars 1950 que les long-courriers purent y atterrir. Jusqu'à cette date, les avions de la ligne Paris-Brazzaville devaient aller se poser à Léopoldville, capitale du Congo belge. Actuellement, les gros avions des compagnies étrangères qui, jadis, faisaient escale à Léopoldville se posent à Maya-Maya, sur la piste de 2.100 mètres qu'on est en train de prolonger de 400 mètres. Pour héberger les passagers des lignes internationales un relais-hôtel a été construit en un temps record. Composé de sept bungalows comprenant 52 chambres et un restaurant de 120 couverts, on doit considérer, comme le font avec fierté les habitants de Brazzaville, que le relais-hôtel est un des plus modernes du monde. On peut donc affirmer que, grâce à ces travaux qui furent rapidement achevés, Brazzaville est devenue un des grands centres aériens de l'Afrique.

A l'intérieur de la fédération, le trafic est en augmentation constante. Des lignes régulières unissent les principales villes de la fédération. Chaque semaine, plusieurs D. C. 3 chargés de viande partent du Tchad ou de l'Oubangui pour gagner Brazzaville et Pointe-Noire.

L'expérience a prouvé que le développement de l'A.-E. F. est étroitement lié à celui de l'aviation, transports commerciaux aussi bien que lignes de passagers. Malgré la part minime réservée dans le plan à l'aéronautique, il est indiscutable que c'est dans ce domaine que les résultats les plus rapides ont été obtenus.

L'A.-E. F. possède un réseau de voies fluviales de plus de 5.000 kilomètres inégalement utilisables selon les raisons. Le principal axe est constitué par le Congo et l'Oubangu entre Brazzaville et Bangui, et a une longueur de 1.200 kilomètres. Il constitue le prolongement de la voie ferrée pour les marchandises débarquées à Pointe-Noire et acheminées vers le Nord. Le plan décennal avait prévu pour les voies navigables un crédit de près de 2 milliards de francs CFA. On en est encore dans ce domaine au stade des études, sauf pour les travaux d'équipement du port de Brazzaville et pour ceux entrepris à 90 kilomètres en aval de Bangui, pour effacer, grâce au percement d'un canal, le seuil rocheux de Zingera. Ces travaux n'ont pu être commencés qu'avec un certain retard en raison de la lenteur d'acheminement du matériel et de la nécessité de former sur place des conducteurs d'engins. Il est d'ailleurs à prévoir que le coût des travaux dépassera notablement les crédits. 30.000 mètres cubes de terrassements sur les 100.000 mètres cubes prévus ont été exécutés en 1950. Deux hangars de 100 mètres de long sur 35 mètres de large sont actuellement en cours de montage. 1.500 mètres de voie ferrée sont installés. Le trafic prévu pour 1951 doit dépasser 125.000 tonnes. Il est donc permis d'espérer que, avant la fin de 1951, le nouveau port de Brazzaville pourra répondre aux exigences du trafic accru et d'une flotte fluviale en voie de rénovation.

L'exemple du port de Pointe-Noire autorise cet espoir. En août 1926 André Gide, au cours de son voyage au Congo, notait sur son carnet de route : « Pointe-Noire, ville à l'état larvaire qui semble encore dans le sous-sol ». Vingt-cinq ans plus tard le port de Pointe-Noire tel qu'il est actuellement installé peut, aux dires de M. Lauraint, directeur général des Travaux publics de l'A.-E. F., faire face à un trafic annuel d'un million de tonnes. La ville compte plus de 20.000 habitants dont environ 2.500 Européens.

De l'état « larvaire », Pointe-Noire (son port aussi bien que sa ville, construite en éventail) est passée à l'état luxueux. Le palais du gouverneur du Moyen-Congo est un bâtiment que pourrait envier un prince. La gare est une copie de celle de Deauville. Déjà, la place manque, et la municipalité prépare un plan d'assèchement des marigots qui parsèment encore la ville. On achève la construction d'un hôtel ultramoderne et l'on inaugure un garage plus vaste que ceux de Lyon ou de Marseille. Et ce n'est qu'un

commencement. On prévoit déjà la construction d'un casino, et des plus modernes. Le port est maintenant l'un des plus beaux d'Afrique, l'un des meilleurs depuis Dakar jusqu'au Cap. Situés au fond d'une baie, les ouvrages portuaires prennent leur appui sur une saillie rocheuse qui protège le fond de la baie contre la houle au sud-ouest. La digue nord mesure 1.023 mètres de long. Elle est prolongée du nord au sud par une digue de 620 mètres. On songe à joindre un jour cette digue au continent lorsqu'il faudra construire de nouveaux môles. Le quai principal, actuellement en exploitation, mesure 720 mètres de long et peut être accosté aux plus basses mers par des navires calant 9 m. 20. De grands cargos venus de France, des États-Unis, du Danemark et d'Italie déchargent régulièrement leurs cargaisons.

TEL qu'il fut conçu, le plan d'aménagement du port prévoyait d'ailleurs d'envisager des extensions pratiquement illimitées.

Il ne faut sans doute pas se plaindre que le port soit trop beau et trop grand. Il est certain, cependant, que le trafic actuel ne correspond pas à cette magnificence. Pour un port qui peut faire face à un trafic d'un million de tonnes, les dernières statistiques connues, celles de 1949, indiquaient qu'on n'avait débarqué que 193.400 tonnes et embarqué 71.000 tonnes. Des pourparlers sont engagés avec Léopoldville pour qu'une partie du trafic du Congo belge soit drainé par Congo-Océan jusqu'à Pointe-Noire.

Moins ambitieux, moins pressé est le second port de l'A.-E. F., Port-Gentil, débouché du fleuve Ogooué, le plus puissant de tous ceux qui coulent entre le Niger et le Congo, qui atteint un débit supérieur à celui du Rhône ou du Rhin.

Cette masse d'eau est d'ailleurs utilisée pour le transport et le flottage des bois. Port-Gentil, donc, n'existe encore qu'à de projet, du moins quant à ses installations portuaires. L'ensemble portuaire prévu, dont on dit qu'il serait relativement peu onéreux, comprendrait un môle unique de 150 mètres de large et de 350 mètres de long, bordé sur trois faces par des quais. Moins bien équipé que Pointe-Noire, Port-Gentil est cependant assuré d'un trafic important, presque les deux tiers de celui de Pointe-Noire, car il est le débouché naturel des exportations de bois, la plus authentique richesse actuelle de l'A.-E. F. (164.000 tonnes de bois d'okoumé exportées en 1948) et sera sans doute, si, comme l'espèrent les prospecteurs, le pétrole jaillit en assez grande abondance des terres du Gabon, le grand port pétrolier de l'Afrique.

Il faudrait aussi signaler le port de Libreville où les travaux de sondage se poursuivent dans les zones voisines du port actuel mais qui n'ont pas encore permis de trouver sous la vase une assez solide assise pour permettre l'implantation d'un môle.

Toujours dans le domaine de l'équipement, le plan s'occupait, outre des routes, des ports, de l'aviation et du chemin de fer, d'une amélioration du système des télécommunications, qui laissaient jusqu'alors fort à désirer. Pendant de longues années, les différentes villes de l'A.-E. F. sont restées isolées. Malgré les efforts accomplis jusqu'en 1951 les liaisons entre les centres demeurent difficiles. Les 2 milliards 28 millions réservés à ce chapitre permettront sans doute d'améliorer d'une façon notable les transmissions en A.-E. F.

La dernière partie du plan d'équipement proprement dit s'appliquait à l'aménagement hydro-électrique. Pour cette rubrique, une somme de 2 milliards [...] millions était inscrite au budget du plan.

L'A.-E. F. est riche en chutes d'eau ; actuellement, elle ne possède aucune installation hydro-électrique. Cependant, l'augmentation rapide de la population européenne, les nombreuses constructions en cours réalisées dans les agglomérations africaines exigeaient l'installation dans les grands centres d'un réseau de distribution d'électricité. La capitale de l'A.-E. F., Brazzaville, est encore obligée de recevoir de Léopoldville, qui lui fait face au-delà du Congo, par un câble sous-fluvial, une importante partie de l'électricité qu'elle consomme. La pénurie de courant-force est évidemment un obstacle permanent à l'installation d'industries nouvelles qui exigent

des quantités considérables d'énergie électrique. Jusqu'à présent, on constate paradoxalement que dans l'A.-E. F., qui, au point de vue des ressources hydrauliques se situe parmi les pays les plus favorisés, les quelques centres électrifiés le sont au moyen de centrales thermiques. Le plan décennal n'a retenu que trois aménagements : celui du Djoué, aux environs immédiats de Brazzaville, celui de la Loémé à 75 kilomètres de Pointe-Noire, et celui de Boali à 80 kilomètres de Bangui. Cette modestie, à notre époque d'électrification à outrance, s'explique sans doute par le fait que l'étendue du territoire et sa végétation parfois impénétrable ne permettent pas toujours d'envisager le transport à grande distance des ressources hydro-électriques des régions les plus favorisées. Les travaux d'aménagement hydro-électriques du Djoué, affluent du Congo qui se jette dans le, grand fleuve, à quelques kilomètres en aval de Brazzaville, sont entrés depuis le début de 1950 dans la phase active des réalisations. Il fallut d'abord construire aux environs du futur barrage une cité ouvrière pour les Européens et les Africains. Le projet prévoyait un barrage central dont l'emplacement est d'ores et déjà délimité, un bassin artificiel qui est jalonné et une galerie d'amenée dont on achève la construction. Les plans de l'usine enfin sont établis. Cet aménagement auquel on travaille très activement sera susceptible de fournir 30.000 kW. de puissance. Toujours très prudemment, on a voulu se limiter à une première étape correspondant à 10.000 kW. qui satisfera les besoins de Brazzaville. Ce n'est que dans un avenir plus lointain qu'on prévoit l'installation d'une ligne à haute tension reliant l'usine de Djoué à Léopoldville pour assurer à la centrale un large débouché extérieur au Congo belge.

En ce qui concerne les chutes de Boali, on n'a procédé encore qu'à des études, travaux topographiques et hydrographiques, mais les premiers crédits de réalisation viennent d'être votés.

Les recherches pour l'aménagement de la Loémé n'ont pas encore réellement commencé.

Tels sont, à vol d'oiseau, les résultats obtenus en 1951 pour la partie du plan décennal dite plan d'équipement. La deuxième partie du plan était intitulée plan de production et réservait des crédits qui atteignaient 7 milliards 345 millions pour l'agriculture, l'élevage, les forêts et les mines, pour tenter d'animer l'économie générale de l'A.-E. F. et d'exploiter plus rationnellement et plus énergiquement ses ressources.

Autrement dit, en allait enfin savoir ce que contenait « le sac d'or » sur lequel « dormait » l'A.-E. F. On ne peut établir en détail le bilan de ce que contient ce sac.

On avait estimé d'abord que la production agricole de l'A.-E. F. pouvait être l'objet d'un accroissement très considérable, notamment dans le domaine du coton, des oléagineux (palmistes, huile de palme, arachides), du riz. Mais il est évident que le problème agricole pose au premier chef des problèmes humains : nécessité de trouver une population attachée à sa terre (on sait que l'Africain de l'A.-E. F. est facilement nomade), capable d'organiser une production familiale rentable et de qualité, nécessité aussi d'apporter à des entreprises pratiquant une culture rationnelle sur de vastes étendues une main-d'œuvre stable et qualifiée en nombre suffisant.

En 1951, on doit reconnaître que la production agricole de l'A.-E. F. ne fait que commencer son essor. Pour la seule station de mécanisation agricole, on avait parlé d'une récolte en arachides représentant par an 100 millions de francs C.F.A. et en soja 30 millions. On s'était promis de doubler la production des palmiers à huile et de monter une huilerie. Le coton, du Tchad et de l'Oubangui devait atteindre 126.000 tonnes de graines alors que l'objectif prévu par le plan atteignait 42.000 tonnes, en admettant toutefois qu'il y aurait quelque imprudence à étendre encore les surfaces ensemencées pour l'avenir des sols et que l'effectif des planteurs africains a tendance à diminuer par suite de l'impopularité notoire de cette culture chez les indigènes. Un effort très sérieux a été fait pour les plantes industrielles. La plantation et l'usine de défibrage du sisal emploient actuellement 41 Européens et 3.500 travailleurs africains. La production, qui était de 300 tonnes en 1948, a atteint 1.800 tonnes en 1950 et

2.700 tonnes en 1951. D'autre part, une exploitation pour la culture et le défibrage de l'urena lobata destinée à remplacer le jute, espère atteindre une production de 400 tonnes. L'usine de défibrage est presque terminée. Il faut signaler également les plantations expérimentales d'hévéas qui donnent de grands espoirs pour la récolte du caoutchouc, à l'instar des plantations prospères du Cameroun. La culture du riz est l'objet d'études dans le Moyen-Congo et le Tchad.

Dans ce bilan, il ne faut pas négliger l'élevage. Le troupeau du Tchad est une ressource qui peut apporter d'importants revenus. Il est à noter que les exportations de bovins sont en nette croissance.

C'est encore la vieille richesse de l'A.-E. F. — les bois du Gabon — qui demeure la première exportation du territoire (en 1949 les trois quarts du tonnage et le quart en valeur) et qui a donné les plus grandes satisfactions. Les chiffres prévus au plan décennal étaient respectivement de 340.000 mètres cubes d'okoumé et de 170.000 mètres cubes de bois divers en grumes. Ils sont déjà couverts en ce qui concerne l'okoumé. De même, les objectifs prévus dans le domaine de l'exportation de bois revalorisé par la transformation industrielle sont assez près d'être atteints.

Tous les produits du sol de l'A.-E. F. étaient, jusqu'en 1949, exportés bruts. Les auteurs du plan décennal n'ont pas manqué de favoriser l'industrialisation du pays, considérée comme une étape décisive de son développement. On prévoit, car on ne peut encore que songer à l'avenir étant donné l'état des routes et de l'électrification, l'implantation de filatures qui fabriqueront en Oubangui des tissus à partir du coton des récoltes locales. On a établi en outre des projets de brûlage des graines dans les chaudières et la récupération d'une huile qui constitue, d'après les essais, un carburant utilisable par les Diesel.

Mais une réalisation magnifique, trop magnifique disent certains, est à citer comme un exemple typique de l'industrialisation. L'usine géante de Port-Gentil [Cie française du Gabon], une plus modernes du monde, équipée de machines américaines du dernier modèle, avec ses 130 techniciens européens et ses 1.000 ouvriers africains, a commencé en 1951 à fonctionner. Elle peut produire 50.000 mètres de contreplaqué en travaillant à deux chaînes (elle en possède trois). Avec ses trois groupes électrogènes, l'usine assure non seulement sa propre consommation, mais aussi celle du port et de la ville de Port-Gentil. Cette usine, qui ne peut manquer de provoquer l'admiration, est la plus importante et la mieux équipée de toutes les usines du même genre si l'on excepte celles des États-Unis. Le montage d'une installation de cette envergure, dans une région isolée du territoire, représente un effort auquel il serait injuste de ne pas rendre hommage. Les exploitants forestiers du Gabon, fiers de leurs exploitations, craignent que pour satisfaire les besoins de l'usine géante, qu'ils appellent le « monstre », on soit obligé d'écrémer leur production et qu'on fasse baisser la qualité des billes de bois exportées. L'avenir seul pourra départager les opinions. Il n'en est pas moins vrai que l'usine de déroulage des bois et de contreplaqué fonctionne et qu'elle représente pour l'A.-E. F. une incontestable réussite.

A vrai dire, le scepticisme de certains est souvent péremptoire, surtout quand il s'agit de ce qu'on a appelé la vocation agricole des territoires de l'A.-E. F. Ce scepticisme a été exprimé par un homme qui s'est toujours intéressé à cette question, le sénateur du Gabon, M. Luc-Reville [Luc Durand-Réville (SHO)], qui écrivait en 1950 à la suite d'un voyage en A.-E. F. : « Loin de moi l'idée de critiquer les expériences qui se multiplient. Je crois seulement qu'elles se dérouleront dans le cadre du dilemme agricole de l'A.-E. F. qui enferme la fédération entre les pôles extrêmes d'une culture intensive mécanisée, qui se heurte à la structure physique infiniment ténue des sols, et d'une culture largement extensive aux longues jachères améliorantes, qui se heurte à l'insuffisance de la main-d'œuvre ». Le sénateur du Gabon ajoute : « Pour moi, l'avenir économique de l'A.-E. F., les assurances d'équilibre de sa balance commerciale se trouvent davantage

dans les richesses minérales dont elle dispose... L'avenir de l'A.-E. F. est enfoui dans son sol ».

L'inventaire du « sac d'or » ne serait pas complet si l'on négligeait les « trésors » du sous-sol de l'A.-E. F. qui suscitent de grands espoirs. Il est probable en effet que l'essor économique de l'A.-E. F. reste conditionné par la découverte et l'exploitation de ressources minières.

Pour qu'un violent coup de fouet soit donné on songe d'abord au pétrole dont on a signalé la présence en A.-E. F. depuis plus de vingt ans. Les recherches portent actuellement sur le bassin sédimentaire du Gabon, d'une superficie utile d'environ 50.000 kilomètres carrés. Des études géologiques, des recherches géophysiques et des sondages doivent permettre de préciser, mais dans un délai de quelques années, les possibilités totales de ce bassin. Les travaux sur le bassin sédimentaire de Pointe-Noire, d'une superficie d'environ 7.000 kilomètres carrés, doivent être repris sous peu. Tout en ne sous-estimant pas les inconnues du problème pétrolier d'A.-E. F., on doit signaler l'existence d'indices favorables. La Société des pétroles de l'A.-E. F., si l'on en juge d'après l'organisation d'une base importante et de laboratoires modernes à Port-Gentil, nourrit de grands espoirs. Deux appareils de sondage avaient atteint des profondeurs impressionnantes, l'un de 3.189 mètres, l'autre de 1.952 mètres, dans les parages du lac Azengo, où l'on travaillait depuis une dizaine d'années. Au mois de janvier 1951, ces forages ont été abandonnés et on en a commencé un nouveau à M'Vily, au bord du fleuve Ogooué, qui, après quinze jours de travail, a atteint, au mois d'avril 1951, 295 mètres de profondeur. Le pétrole a jailli. L'aide administrative locale et la coopération financière de la métropole et du territoire devraient permettre de continuer et d'intensifier les recherches au milieu d'indices favorables.

L'OR, qui fit rêver tant de prospecteurs venus en A.-E. F. dans l'espoir de faire rapidement fortune, peut-il apporter à cette terre une richesse soudaine et durable ? Les districts aurifères sont nombreux en A.-E. F. dans l'ensemble des territoires. La production, d'environ deux tonnes par an, est, jusqu'ici, presque exclusivement fournie par les alluvions. Une petite usine des environs de Lambaréné au Gabon [Groupement gabonais], a commencé l'exploitation d'un filon dont on ignore encore l'importance. Il faut ajouter que la production réelle est sans doute et nécessairement plus importante que la production contrôlée.

Quant au diamant, qui, tant au point de vue industriel que de sa valeur unitaire, légitime l'intérêt qui se porte sur son exploitation en A.-E. F., où sa production croît régulièrement depuis 1938 et dépasse 120.000 carats, la mécanisation des entreprises, déjà amorcée en 1947, a été rendue indispensable par l'épuisement des gisements à haute teneur exploités à la main et par la nécessité d'exploiter de gros gisements à faible teneur.

On savait depuis longtemps qu'il existait en A.-E. F. des gisements de cuivre. On en avait commencé l'exploitation, mais la production des minerais de cuivre n'avait jamais dépassé 2.000 tonnes. Après une période d'abandon, une puissante société canadienne vient de recommencer avec des moyens modernes les sondages. Les premiers résultats paraissent encourageants.

La Compagnie minière du Congo français [CMCF] exploite une mine de plomb et de zinc. Cette mine se développe. Sa production est encore relativement peu importante et son exploitation est freinée par le manque de main-d'œuvre. D'autres minerais, étain, colombo-tantalite, corindon, manganèse surtout (les ressources sont, d'après les premières estimations, très importantes), ont été signalés par des géologues.

Enfin, les travaux poursuivis par le commissariat de l'Énergie atomique en ce qui concerne l'uranium paraissent devoir aboutir à des résultats, mais il n'est pas possible encore de connaître en cette matière la richesse réelle de l'A.-E. F.

On peut conclure en notant que la prospection minière est à peine ébauchée en A.-E. F., où, il faut le reconnaître, elle est rendue particulièrement difficile par l'existence d'une végétation abondante qui couvre le sol et empêche le relèvement des indices. Mais un grand espoir demeure. Et l'opinion des autorités qualifiées est « qu'il reste vraisemblable que d'importantes ressources soient encore inconnues ».

On ne saurait terminer ce rapide inventaire des ressources et des développements économiques de l'A.-E. F. sans signaler, au large des côtes gabonaises, l'activité d'une véritable industrie, la pêche à la baleine [Sopecoba]. Sur une langue de sable, un groupe de 20 chaudières de plusieurs tonnes ; au large, un bateau-usine. 200 Norvégiens en quatre mois de pêche capturent plus de 1.300 cétacés. L'usine produisit l'an passé plus de 8.000 tonnes d'huile, dont la vente dépassa 800 millions de francs C. F. A. Réussite inespérée qui inquiète même les exploitants puisqu'ils ont décidé de réduire leur production pour ne pas détruire le troupeau de baleines qui vient chaque année, en suivant le courant froid, jusqu'à l'Équateur.

M. Cornut-Gentille, qui fut jusqu'en 1951 haut commissaire de l'A.-E. F., a comparé cette vaste région à une jeune fille depuis longtemps désireuse de se marier, mais qui n'avait pas de dot pour acheter des meubles. Le plan décennal est cette dot que lui a offerte la France, aidée par le plan Marshall.

Peut-on déjà fixer avec précision l'incidence de ce plan décennal sur l'économie du pays ? Il est certainement beaucoup trop tôt. Ce n'est en effet que quand une infrastructure suffisante et des sources d'énergie équipées existeront que pourraient s'installer des industries dont on a d'ores et déjà envisagé la mise en place. C'est seulement alors que l'on pourra juger de l'essor économique de l'A.-E. F. et de son avenir.

TOUTEFOIS, comme le précise le mémoire sur l'exécution du Plan décennal, en orientant les créations d'entreprises, compte tenu des besoins de la métropole et des possibilités du marché mondial, il sera possible, dans une large mesure, d'éviter à un pays où rien n'existe de créer des entreprises non rentables. Il serait vain en effet de croire que l'A.-E. F. soit en mesure de produire n'importe quel produit à un prix de revient acceptable. Plus que tout autre territoire, elle est tenue par les impératifs de son sol et les conditions humaines et matérielles de son exploitation.

Mais les progrès indiscutables accomplis en quelques années ont permis de pénétrer enfin dans cette terre jusqu'alors à peu près inconnue. Ceux qui sont capables d'évaluer et d'exploiter les richesses encore cachées de l'A.-E. F. peuvent désormais, grâce aux efforts des pionniers et aux premiers résultats obtenus, l'explorer et établir sur place des plans solidement étudiés.
