

N° 56

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 14 novembre 1961.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1962, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

SAHARA

Par M. René JAGER

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, *vice-présidents* ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Marette, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuill, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 23), 1459 (tomes I et II, annexe XVI), 1506 et in-8° 331.

Sénat : 52 et 53 (tome III, annexe 22) (1961-1962).

SOMMAIRE

	PAGES
Avant-propos	3
I. — Le gaz d'Hassi-R'Mel	5
A. — Consommation - Prix de vente - Condensat.....	5
B. — Le gaz au service de l'Europe.....	6
C. — Le transport par méthanier.....	7
II. — Les houillères du Sud-Oranais	8
A. — Débouchés	9
B. — Situation financière.....	9
C. — Autres richesses minières du Sahara.....	10
III. — L'exploitation pétrolière	11
A. — La production.....	11
B. — La recherche.....	12
C. — La commercialisation.....	13
D. — Les redevances pétrolières.....	14
IV. — La mission économique de l'O. C. R. S.	14
A. — Le programme d'équipement 1962.....	15
1° Départements sahariens.....	15
2° Etats ayant passé convention.....	16
B. — Un réseau routier moderne.....	17
C. — Activités du B. I. A.....	18
V. — L'expansion économique et sociale du Sahara	19
A. — La mise en valeur agricole.....	19
B. — Les perspectives de mise en culture.....	20
C. — Logement et urbanisme.....	21
D. — Cherté du transport des denrées.....	22
E. — Implantation d'un cordon douanier.....	22
VI. — Les concurrents	23
A. — Le pétrole soviétique sur le marché européen.....	23
B. — Un apport nouveau: le pétrole lybien.....	25
Conclusions	27

AVANT-PROPOS

Le Sahara est, dans l'Histoire, une merveilleuse épopée économique française. La mission économique du Sénat qui, en février 1961, a fait la tournée des gisements gazifères et pétroliers du désert a vu à l'œuvre les pionniers de cette industrie, elle a vu jaillir « l'or noir », elle a vu s'engouffrer dans les canalisations les millions de mètres cubes de gaz et de pétrole qui débouchent sur les côtes de la Méditerranée, elle a senti sur place l'enthousiasme de nos ingénieurs, techniciens, contremaîtres, ouvriers. Elle a vu s'ouvrir les cités et planter les palmeraies et les pépinières. Elle a compris que les méthodes de forage et de cracking et de pompage, affinées à l'expérimentation n'avaient plus rien à envier aux meilleures méthodes internationales. Elle s'est rendue à l'évidence que de jour en jour les couches de sables brûlants et les profondeurs de ces immensités séculairement réputées arides continuaient à livrer les secrets de leurs entrailles sous le harcèlement et la ténacité des entreprises dont une grande partie sont d'origine et d'essence françaises.

Elle a aussi — faut-il le souligner — enregistré — très loin de nos remous — l'inquiétude qui pèse sur tous : savants, ingénieurs, techniciens et, surtout, sur cette pléiade de jeunes Français, magnifiques d'esprit, de talent et de conscience professionnelle qui, au prix d'innombrables fatigues, dans une chaleur torride, souvent loin d'un quelconque point d'eau, ont montré les derricks et ont creusé la terre pour lui faire révéler ses richesses. Faut-il souligner l'état d'esprit de ces Français conscients d'avoir apporté par leurs sacrifices trop méconnus un apport décisif à la libération et à l'expansion de l'économie de notre pays et par delà nécessairement bénéfique à l'ensemble de l'Europe libre ?

Mais combien l'on comprend les hésitations conjointes des membres de la Commission des Finances et de celle des Affaires économiques et du Plan quand les uns et les autres hésitent, en dépit des déclarations officielles, trop variées et trop contradictoires, à démunir la Métropole de crédits d'investissements importants au profit d'une terre lourdement convoitée et qui ne saurait valable-

ment entrer dans les vues et le système de décolonisation pour la simple raison qu'elle n'avait guère été « colonisée » qu'à partir de 1950.

Il y a trois ans, l'auteur de ce rapport avait, au nom de ses collègues du Sénat, accepté l'honneur d'introduire le chapitre économique du Sahara dans la discussion budgétaire. Il avait été animé par l'enthousiasme qu'affichaient avec la presse et l'opinion les milieux officiels sur les perspectives extraordinaires qu'offraient les découvertes sahariennes à l'expansion et à la consolidation de la puissance et de la grandeur françaises en Europe et dans le monde.

Aujourd'hui, découragé devant l'imbroglio, les incertitudes, les flottements de notre politique, il se demande avec beaucoup de ses collègues, si ce qui fut à l'origine un conte de fées ne demeure finalement pour nous, notre génération, notre jeunesse, qu'un faux mirage. Et par delà, il se demande comment la France assoierait sa sécurité et sa liberté, sans avoir dans l'avenir, un accès garanti aux sources d'énergie trouvées par elle, financées par elle, exploitées par elle. Il est terrible de songer qu'un enfant conçu par nous dans la douleur, porté sur les fonts baptismaux de l'espérance française, à peine épanoui au-delà du berceau se trouve revendiqué par toute une série de paternités et menacé de nous être ravi.

Que l'on excuse cet exorde. Il ne pouvait pas ne pas avoir sa place dans l'exposé économique saharien qui va suivre et dans lequel, pour rester fidèle à la tradition, nous négligerons les aspects proprement budgétaires de l'exercice 1962 dont nos collègues trouveront tous les éléments déjà excellemment rapportés par mon collègue Jean-Marie Louvel et à l'Assemblée Nationale par M. Max Lejeune. Le présent rapport n'aura pour ambition que de familiariser le Sénat avec l'évolution de l'économie saharienne sous ses divers aspects et aussi avec le contexte des efforts accomplis sur le même plan par des puissances étrangères dans le voisinage saharien — éléments qui, tôt ou tard, pèseront de tout leur poids sur le marché pétrolier de l'Europe et dans le cadre du Marché Commun.

Aussi étudierons-nous successivement les problèmes du gaz, du pétrole, les efforts d'équipement dévolus à l'O. C. R. S. et une série de questions qui demeurent la préoccupation stricte et essentielle de la Commission des Affaires économiques et du Plan du Sénat.

I. — Le gaz d'Hassi-R'Mel.

A. — PRODUCTION, CONSOMMATION, PRIX DE VENTE

La mise en production du gisement d'Hassi-R'Mel, avec traitement du gaz, a commencé en février 1961. Le gazoduc de 60 cm permettant l'évacuation du gaz traité a été mis en service au début de mars 1961 ; sa capacité actuelle est de 2,8 milliards de mètres cubes par an. De son côté, la conduite de 20 cm évacuant les condensats vers Haoud-el-Hamra a été mise en service effectif fin mars 1961.

L'alimentation des régions d'Alger et d'Oran a commencé en mai 1961.

Les mises en service des antennes secondaires des régions algéroise et oranaise s'échelonneront jusqu'à la fin de l'année 1961.

Consommations.

Les quantités effectivement livrées (jusqu'ici exclusivement à Electricité et Gaz d'Algérie) sont actuellement d'environ 25 millions de mètres cubes par mois, dont un peu plus de la moitié est vendue à Relizane et transportée vers Alger, le reste allant à Damesme, puis Oran.

Les prévisions pour l'année 1961 sont de 240 millions de mètres cubes, dont :

- 130 millions vers Alger ;
- 110 millions vers Oran.

Pour les années suivantes, les prévisions de consommation, en millions de mètres cubes, s'établissent comme suit :

1962. — 575, dont :

- 315 vers Alger ;
- 260 vers Oran.

1963. — 750, dont :

- 420 vers Alger ;
- 265 vers Oran ;
- 65 pour la zone industrielle d'Arzew.

1964. — 840, dont :

- 430 vers Alger ;
- 270 vers Oran ;
- 140 pour la zone industrielle d'Arzew.

Prix de vente.

Les quantités actuellement vendues à Electricité et Gaz d'Algérie le sont au tarif dit « privilégié » de 3,15 anciens francs par mètre cube : le prix moyen départ champ résultant de l'application de ce tarif est d'environ 1,76 ancien franc par mètre cube.

Les industries de base soumises au régime dit « 7 d » (d'après le numéro de l'article de l'ordonnance sur le transport du gaz saharien en Algérie) bénéficieront de ce même tarif privilégié, le prix moyen pour l'ensemble de ces clients devant ressortir à 3,15 anciens francs par mètre cube.

Condensat.

Le condensat du gaz d'Hassi-R'Mel s'écoule, par simple gravité, vers Haoud-el-Hamra, où il est mélangé, dans une proportion d'environ 2 %, avec le brut d'Hassi-Messaoud ; il en a été vendu, depuis mars 1961, environ 10.000 tonnes par mois à un prix de cession, à Haoud-el-Hamra, voisin du prix départ champ du brut local (environ 80 NF par tonne).

B. — LE GAZ D'HASSI-R'MEL AU SERVICE DE L'EUROPE

Les réserves gazifères d'Hassi-R'Mel, toujours évaluées à 2.000 milliards de mètres cubes, n'ont de sens utilitaire que si, par-delà l'Algérie et l'Afrique du Nord, elles peuvent être amenées soit à l'état liquéfié, soit à l'état naturel sur le continent européen.

Le transport du gaz par *canalisations sous-marines* a été abordé parallèlement par Segans (Société d'études du transport et de la valorisation des gaz naturels du Sahara, filiale de S. N. Repal, C. F. P. (A) et du B. R. P.) et par Gaz de France.

— Segans a axé ses efforts sur l'étude du passage par le détroit de Gibraltar : un passage a été reconnu acceptable, dans l'Atlantique, à quelque 20 km à l'Ouest du détroit, avec 20 à 30 km de traversée et des fonds de 450 mètres. L'examen des fonds a été effectué par un observateur immergé. Des essais en vraie grandeur sont prévus en 1962.

— Gaz de France, de son côté, a étudié la pose de canalisations de diamètre plus réduit, par grands fonds, *entre Mostaganem et Carthagène* et — autre variante — entre Oran et Almeria. Les trajets les plus propices ont été reconnus grâce à des caméras blindées. Les observations ont montré que la fosse sous-marine, à 2.700 mètres de profondeur, présentait souvent un relief peu accentué, les fonds de vases, peu corrosives, enfouissant les aspérités rocheuses. Des essais de lancement, d'assemblage et de pose en mer ont été réalisés près de Mostaganem ; ils seront poursuivis activement en 1962. L'itinéraire Mostaganem—Carthagène permettrait un gain de quelque 800 km sur la partie terrestre du trajet, au prix, cependant, d'une multiplication du nombre de conduites (la grande profondeur obligerait à l'immersion de dix tuyaux de 10 pouces contre un seul de 30 pouces pour le trajet passant par Gibraltar).

Dans l'état actuel des études techniques, un choix définitif entre ces deux types de solutions ne paraît guère possible.

On peut indiquer que le coût de la traversée sous-marine Mostaganem-Carthagène a été évalué grossièrement à 100 millions de nouveaux francs par milliard de mètres cubes/an transporté.

Il faut enfin citer une autre idée, qui fait actuellement l'objet d'études : *la traversée par la Sicile* entre Cap-Bon, en Tunisie, et Mazara del Vallo. La profondeur est inférieure à 400 mètres, et même à 100 mètres sur les trois quarts du parcours, mais la longueur est de 160 km.

C. — LE TRANSPORT DU GAZ PAR NAVIRE MÉTHANIER

Le transport, par bateaux, du méthane liquéfié est activement étudié par la société « Méthane Transport » (qui groupe la Segans, Gaz de France, Le Méthane liquide, des armateurs et des banquiers). La mise au point d'un navire méthanier expérimental est en cours et des essais auront lieu à Nantes en 1962.

Parallèlement, les derniers projets relatifs à l'usine Camel (Compagnie algérienne du méthane liquide) ont été mis au point : on sait que cette usine doit traiter 1.150 millions de mètres cubes de gaz et que sa mise en service est prévue dès 1963. Le début effectif des travaux avait été lié à la conclusion définitive des

accords avec le groupe Conch et les Gas Boards : ces accords viennent d'être signés et sont soumis à la ratification du Gouvernement britannique.

Ils envisagent l'importation annuelle d'environ 700.000 tonnes de méthane saharien par gazoduc depuis Hassi-R'Mel jusqu'à l'usine de liquéfaction, qui doit être construite à Port-Arzew, et par bateau de Port-Arzew à l'île de Canvey, dans l'estuaire de la Tamise, où des installations vont être spécialement érigées à cet effet.

Ajoutons que la France est en train de construire le *Beauvais*, premier navire méthanier expérimental, permettant de transporter le méthane à -160° en trois cuves d'une contenance totale de 665 mètres cubes, dont le montage sera terminé en avril prochain.

De son côté, Gaz de France étudie la construction d'une seconde usine de liquéfaction, capable elle aussi de traiter au moins 1 milliard de mètres cubes/an, et qui pourrait entrer en service dès 1964 : le gaz atteindrait ainsi le marché européen plusieurs années avant qu'une canalisation sous-marine puisse être mise en exploitation. Les études en cours sont complétées par la prospection du marché potentiel de ce gaz, notamment en Autriche, Allemagne, etc.

Les résultats de cette prospection seront connus dans un avenir proche et permettront de prendre les décisions nécessaires.

II. — Un non-sens économique : les Houillères du Sud oranais (H. S. O.).

Dès l'an dernier, nous faisons entrevoir la nécessité de mettre fin à l'exploitation coûteuse, économiquement intenable des Houillères du Sud oranais. Depuis lors, sans que la fermeture, pour des raisons d'ordre social, ait pu être envisagée, la situation n'a cessé de se détériorer, comme on le verra ci-dessous :

En 1960, la production nette s'est élevée à 118.149 tonnes, soit 8.600 tonnes comme moyenne mensuelle. Le rendement moyen par homme-poste était de 351 kg.

La production nette a été de 54.488,700 tonnes au cours des huit premiers mois de 1961, soit 6.800 tonnes comme moyenne mensuelle.

Le rendement par homme-poste est passé de 324 kg en janvier à 121 kg en juillet et à 249 kg en août.

Conformément à une décision gouvernementale relative à la réorganisation de l'entreprise, le siège du Ksi-Ksou et le lavoir de Kenadsa ont cessé toute activité le 29 juillet 1961, l'extraction se trouvant dès lors concentrée sur le siège de Béchar-Djedid.

D'après la décision précitée, la structure des H. S. O. au 31 décembre 1961 devrait être ramenée à celle que prévoit un programme appelé « 12 b », qui fixe la production nette annuelle à 67.000 tonnes, soit 5.600 tonnes environ comme moyenne mensuelle.

A. — DÉBOUCHÉS

Au cours des huit premiers mois de 1961, la mine et la centrale électrique ont consommé 27.036.200 tonnes (moyenne mensuelle : 3.380 tonnes) contre 49.195 tonnes en 1960 (moyenne mensuelle : 4.100 tonnes).

Au cours de ces huit mois, 29.168,600 tonnes ont été expédiées vers l'Algérie (moyenne mensuelle : 3.646 tonnes) et 154 tonnes vers le Maroc (moyenne mensuelle : 20 tonnes).

Lorsque la diffusion du gaz, prévue pour la région d'Oran, sera achevée (début ou courant 1962), les H. S. O. se trouveront avoir perdu leurs deux principaux clients des dernières années, qui étaient la centrale E. G. A. et la cimenterie d'Oran, dont l'ensemble représentait 5.000 tonnes par mois environ. Dans ces conditions, le programme « 12 b », avec ses 67.000 tonnes annuelles de production, apparaîtra comme excédentaire par rapport aux débouchés existants, ce qui risque de poser un nouveau problème d'adaptation. La recherche de nouveaux débouchés n'a pas jusqu'à présent été couronnée de succès notables. C'est ainsi que des essais industriels de création d'une cellule sidérurgique produisant de la fonte et du ciment (ou du clinker) se sont traduits par des conditions de marche très différentes de celles qui étaient prévues et nettement plus défavorables du point de vue de l'économie du projet.

B. — SITUATION FINANCIÈRE

Le déficit atteindra 12.300.000 NF en 1961 contre 13.320.000 NF en 1960 et 16.280.000 NF en 1959.

La subvention contractuelle concernant la période antérieure au 31 mai 1961 a été perçue par l'entreprise.

Les demandes présentées régulièrement par les H. S. O. depuis 1956 au sujet de la part du déficit non couverte par la subvention contractuelle ont été honorées jusqu'à l'exercice 1958 inclus.

Les prévisions budgétaires des H. S. O. relatives à l'année 1962 aboutissent, dans le cadre du programme « 12 b » précité, à 10.360.000 NF de dépenses contre 2.260.000 NF de recettes seulement, soit à un déficit de 8.100.000 NF.

Précisons que le personnel total, au nombre de 1.221, se décompose, par nationalité, en : 25 métropolitains, 1.087 Algériens et Sahariens, 105 Marocains, 1 Italien, 2 Espagnols, 1 Belge.

C. — AUTRES RICHESSES MINIÈRES AU SAHARA

La production minière et minérale des départements sahariens, autre que le pétrole et le charbon, semble très faible.

Des exploitations coutumières, tolérées en application de la loi du 16 juin 1851, subsistent encore dans le Hoggar (sel) ainsi que dans les régions de Touggourt et de Ghardaïa (gypse pour plâtre).

Des exploitations coutumières de l'Amador, dans le Hoggar, les Touaregs extraieraient près de 1.000 tonnes de sel chaque année.

L'ensemble des exploitations coutumières de gypse de la région de Touggourt fournirait 6.000 tonnes de plâtre par an environ.

La plâtrière industrielle démarrée à Noumerate, à une vingtaine de kilomètres de Ghardaïa, le 1^{er} octobre 1960, par la Société des plâtrières nord-africaines (Platna), a produit, du 1^{er} janvier au 31 août 1961, 4.670 tonnes de plâtre, dont 1.034 tonnes ont été vendues au Sahara et 3.636 tonnes en Algérie.

Sont également extraits, en divers points des départements sahariens, des matériaux d'empierrement (plusieurs centaines de milliers de tonnes), des sables et graviers (plusieurs dizaines de milliers de tonnes) et des argiles (quelques centaines de tonnes).

Il convient cependant de souligner l'importance de l'effort poursuivi dans les départements sahariens en matière de recherche minière autre que pétrolière.

Les travaux effectués par la Société d'études et de réalisations minières et industrielles (S. E. R. M. I.), filiale du Bureau d'investissement en Afrique (B. I. A.), sur le gisement de fer de Gara-

Djebilet, au Sud-Ouest de Tindouf (Saoura), ont permis de démontrer des réserves certaines de l'ordre de 750 millions de tonnes de minerai à plus de 57 % de fer, exploitables à ciel ouvert. La S. E. R. M. I. a sollicité en juillet 1961 l'attribution d'une concession de 1.000 kilomètres carrés de superficie pour mine de fer et substances connexes.

Le Bureau de recherches géologiques et minières (B. R. G. M.) poursuit de son côté les études géologiques et la prospection générale du Hoggar, ainsi que les travaux miniers importants entrepris sur les formations wolframifères de l'Adrar-Renaissance (région de Laouni, à 250 km au Sud de Tamanrasset). L'exploitabilité ou l'inexploitabilité des filons et amas minéralisés dont l'étude est en cours devrait, semble-t-il, être démontrée au plus tard vers la fin de la campagne de travaux 1961-1962. Par décret du 24 août 1961, un permis exclusif de recherches (superficie = 3.736 kilomètres carrés) a été accordé au B. R. G. M. pour mines de tungstène, étain, molybdène et substances connexes dans la région de Laouni.

Les travaux de recherches pour minerais radioactifs effectués dans les départements sahariens par le Commissariat à l'énergie atomique (C. E. A.) n'ont abouti jusqu'ici à aucune découverte susceptible de donner lieu à exploitation de mine dans la présente conjoncture.

III. — L'exploitation pétrolière.

Production. — Recherche. — Commercialisation. — Redevances.

A. — PRODUCTION

La production pétrolière probable du Sahara en 1961 sera légèrement supérieure à 15,5 millions de tonnes.

En 1962, on prévoit de produire 21 à 22 millions de tonnes de pétrole et environ 25 millions à partir de 1963.

Le rythme de la production saharienne a été en septembre de 11,1 millions de tonnes par an, correspondant en fait à une capacité de production de 20,5 millions de tonnes par an, en tenant compte des gisements de la C. R. E. P. S., alors fermés.

La production cumulée des douze derniers mois était, début octobre, de 14,33 millions de tonnes.

La fermeture passagère de la canalisation In Amenas—la Skhirra a entraîné pour la C. R. E. P. S. une perte de production qu'on peut évaluer à 2 millions de tonnes et une diminution du chiffre d'affaires de l'ordre de 180 millions de nouveaux francs. Pour la Tunisie, les redevances non perçues ont représenté 5 millions de nouveaux francs environ.

B. — RECHERCHE

En 1961, on prévoit des dépenses de recherches au Sahara de l'ordre de 500 millions de nouveaux francs, contre 430 en 1960. Les dépenses seront en 1962 du même ordre de grandeur qu'en 1961.

Les principaux résultats obtenus en 1961 sont, jusqu'à présent, les suivants :

Région d'Edjeleh.

Le succès le plus intéressant a été obtenu par la C. R. E. P. S. au sondage de Tin-Fouyé-I, au toit du Dévonien inférieur, à 80 km au Nord de Fort-Flatters. Douze puits, dont neuf producteurs, ont confirmé cette première découverte.

La C. E. P. a continué le développement du champ d'Ohanet : quatorze puits, tous producteurs, ont été forés.

Cinq autres découvertes sont venues confirmer l'intérêt pétrolier du Dévonien inférieur de la zone de flexure Ohanet, Tesselit, Tin-Fouyé : pour la C. E. P., Tamadanet, Garabrune et Oued-Ahaba ; pour la C. R. E. P. S., Timédratine et Djoua.

Nord-Sahara.

Pour la première fois une venue d'huile intéressante a été obtenue dans le Trias par la Société Africa Cities Service, associé à Prepa et Francarep, au sondage d'Oulougga. La Société Saharienne de Recherche Pétrolière (S. S. R. P.) a, d'autre part, mis en évidence des indices d'huile, également dans le Trias, au sondage El Allendaïa.

Copefa a obtenu, à partir des grès triasiques, de fortes venues de gaz humide au sondage Gassi-Touil qui se sont transformées ces derniers jours en éruption non maîtrisée de 15 millions de mètres cubes par jour.

Des recherches très activement menées se poursuivent dans le bassin de Fort-Polignac, et notamment en bordure de la fron-

tière libyenne et en bordure du plateau de Tinrhert où les possibilités du Dévonien inférieur ont été confirmées par les découvertes d'Ohanet et de Timelouline.

C. — LA COMMERCIALISATION DU PÉTROLE SAHARIEN

Compte tenu de l'interruption des expéditions de la Skhirra, du 21 juillet au 4 octobre 1961, correspondant à une diminution de production de 1,5 à 2 millions de tonnes, les quantités de pétrole saharien à écouler en 1961 pourraient représenter environ 15.240.000 tonnes :

GISEMENTS	QUANTITES (T)	VENDEURS
Hassi Messaoud	8.035.000	S. N. Répal-C. F. P. A. S. N. P. A. R. A. P.-Shell. C. E. P.-Mobil. Coparex-Eurafrep. Francarep-Amif.
El Gassi, El Agreb	490.000	
Edjeleh-Zarzaitine	6.635.000	
Ohanet	80.000	

Le placement de cette production pourrait être assuré dans les conditions suivantes pour l'ensemble de l'année 1961 :

1° Raffineries françaises : 10.200.000 tonnes ;

2° Raffineries étrangères : 4.890.000 tonnes,

essentiellement traitées en Allemagne et aux Pays-Bas (au cours du premier semestre 1961, la République fédérale allemande a reçu 792.460 tonnes de pétrole brut saharien, les Pays-Bas 543.774 tonnes, la Belgique 305.409 tonnes, l'Italie 173.812 tonnes, la Grande-Bretagne 97.413 tonnes, le Portugal 59.841 tonnes ;

3° Transactions en cours : 150.000 tonnes.

Les reprises font l'objet de contrats entre producteurs et raffineurs selon les usages commerciaux. Certains contrats seront à renouveler à la fin de 1962, d'autres sont à plus long terme. D'une manière générale du reste, les contacts pris par les producteurs avec les repreneurs tendent à assurer l'ajustement permanent des possibilités d'écoulement à celles de la production.

Les pétroles du Sahara ont représenté 92 % des produits pétroliers commercialisés par l'U. G. P. depuis sa création, en novembre 1960, dans les réseaux dont elle a acquis le contrôle.

D. — LES REDEVANCES PÉTROLIÈRES

La redevance pétrolière est égale à 12,5 % de la valeur départ champ du brut produit. La valeur départ champ d'un brut donné est égale à son prix commercial moyen réel de vente Fob à Bougie ou à la Skhirra diminué du coût de transport et de stockage depuis le gisement jusqu'à la côte méditerranéenne.

La recette globale attendue en 1961 est de l'ordre de 140 millions de nouveaux francs et atteindra entre 150 et 190 millions de nouveaux francs en 1962.

Cette redevance est affectée à l'Organisation commune des Régions sahariennes à charge pour celle-ci d'en attribuer 25 % à la Caisse d'équipement pour le Développement de l'Algérie, et 15 % à la Caisse saharienne de Solidarité.

IV. — La mission économique de l'O. C. R. S.

La répartition des tâches entre l'O. C. R. S. et le Ministère du Sahara n'a pas sensiblement été modifiée depuis le décret n° 59-453 du 21 mars 1959. Cette répartition a évolué pour tenir compte de l'expérience et de la mise en place progressive des divers rouages administratifs et de la création de collectivités locales dans les deux départements sahariens.

Le Ministère du Sahara exerce ainsi les tâches traditionnelles administratives de la puissance publique à l'exception de la gestion de certains services techniques qui est assurée par l'O. C. R. S. (Ponts et Chaussées, Hydraulique, etc.). Ces services sont d'ailleurs placés par arrêté ministériel sous l'autorité du Préfet pour l'exercice de leurs tâches proprement administratives (décret n° 60-538 du 10 juin 1960).

L'O. C. R. S. exerce en outre une mission économique dans ces deux départements en élaborant des programmes de mise en valeur qui, une fois approuvés par la puissance publique, sont réalisés par ses soins. De plus, elle intervient dans le secteur social selon les directives qui lui sont données par le Gouvernement (décret n° 60-537 du 10 juin 1960).

A. — LE PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT 1962

Le projet de budget pour 1962 traduit une augmentation importante des ressources normales de l'O. C. R. S. par rapport à la contribution demandée au budget général.

— redevances pétrolières et prélèvement sur le Fonds de réserves : 135 millions de nouveaux francs, soit environ 57 % ;

— subventions budgétaires : 100 millions de nouveaux francs, soit environ 43 %.

De 1961 à 1962 l'évolution en pourcentage est ainsi la suivante :

	1961	1962
Ressources propres.....	36 %	57 %
Subventions	61 %	43 %
Emprunt	3 %	0 %

Le projet de programme 1962 s'élève à 175 millions de nouveaux francs d'autorisations de programme assorties de 71,5 millions de nouveaux francs de crédits de paiement 1962.

1. Programme des départements sahariens.

L'orientation donnée à l'action de l'O. C. R. S. dès 1960-1961 se trouverait considérablement amplifiée ainsi que le montrent les pourcentages du tableau ci-après :

	1958-1959.	1960.	1961.	PROJET 1962.
Infrastructure	82,4 %	50,4 %	42,4 %	32 %
Investissement contribuant directement à l'amélioration des conditions de vie des populations.....	16,3 %	45 %	44,5 %	53 %
Action en faveur de l'industrie et du crédit	0,25 %	2 %	3,6 %	8,2 %
Recherches minières	1 %	2,6 %	4,5 %	4,8 %

a) En 1958-1959, les opérations d'infrastructure destinées à ouvrir le Sahara à la pénétration des techniques de la civilisation moderne absorbaient plus de 82 % de l'ensemble du programme ; en 1961, ce pourcentage n'était plus que de 42,4 % ; en 1962, il se trouve ramené à 32 %, se décomposant ainsi :

— Travaux publics.....	30,5 millions de NF.	
— Aéronautique	9	—
— Télécommunications	6	—

La diminution importante de ces investissements trouve une compensation relative dans l'augmentation des charges d'entretien des ouvrages inscrits au budget de fonctionnement ;

b) Par contre, les investissements contribuant directement à l'amélioration des conditions de vie des populations atteindraient 53 % du programme, contre 44,5 % en 1961.

— Hydraulique	32 millions de NF.	
— Centres de vie nouveaux à vocation agricole.....	14,9	—
— Urbanisme et habitat urbain...	15,1	—
— Electrification	11	—
— Equipement social et tourisme.	3	—

Au total, et compte tenu des réévaluations de dépenses sur les programmes antérieurs, le projet de budget 1962 traduit pour les départements sahariens une augmentation de l'activité dans les secteurs de l'hydraulique et de l'aménagement agricole, de l'habitat (urbain et rural) et, accessoirement, de la recherche minière

2. Programme des Etats ayant passé Convention avec l'O. C. R. S.

En pourcentage du programme total de l'O. C. R. S., la part de ces Etats augmenterait très légèrement, passant en valeur absolue de 14 à 15 millions de nouveaux francs pour chacun d'eux (Niger et Tchad).

Cette évolution traduit une prise de conscience plus nette de l'importance relative des populations existant dans les zones sahariennes du Niger et du Tchad et de la nécessité d'assurer une authentique solidarité économique intersaharienne.

C'est ainsi qu'à la demande des Etats, l'élevage constituant la principale ressource des zones O. C. R. S., les interventions concernant l'hydraulique pastorale, le développement du cheptel, la réalisation des ranchs, l'abattage, la congélation et la commercialisation des viandes demeurent du ressort des programmes de l'O. C. R. S.

De même, l'O. C. R. S. s'intéresse tout particulièrement aux problèmes de l'enseignement en zones nomades et oasiennes ainsi qu'aux communications intersahariennes.

B. — UN RÉSEAU ROUTIER MODERNE

La fin de l'année 1960 et le début de 1961 ont vu le démarrage d'importants travaux routiers au Sahara : trois nouveaux chantiers ont été en effet ouverts entre novembre et janvier pour améliorer les liaisons avec l'intérieur du désert et les trois grands ports du littoral Nord : Oran, Alger et Philippeville.

Jusqu'en 1955, en effet, le désert saharien était traversé par 10.000 kilomètres de pistes plus ou moins régulièrement entretenues et par 350 kilomètres de routes « légères » tracées là où l'établissement de pistes permanentes s'était révélé impossible. Mais ces liaisons n'atteignaient pas nécessairement les régions pétrolifères et l'infrastructure des pistes n'avait pas été calculée pour supporter un intense trafic.

Depuis cinq ans donc, un remarquable effort a été fourni pour doter le Sahara d'un réseau routier digne de son importance capitale dans le domaine économique et de son avenir.

C'est ainsi que 8.650 kilomètres d'anciennes pistes ont été améliorés et que 175 kilomètres de pistes nouvelles ont été construits. Pour les routes, le résultat est également encourageant : il ne reste plus aujourd'hui que 24 kilomètres de liaisons anciennes pour la plupart détériorées ou détruites lors de l'augmentation du trafic. Par contre, 1.632 kilomètres de routes modernes ont été mis en service. Si l'on veut ajouter à ces chiffres le kilométrage des pistes et des routes en construction, on arrive à un total de 9.675 kilomètres pour les premières et de 1.792 kilomètres pour les secondes.

Quant aux projets à l'étude, ils intéressent 5.000 kilomètres d'itinéraires divers.

C. — L'ACTIVITÉ DU BUREAU D'INVESTISSEMENT EN AFRIQUE

Le B. I. A., connu jusqu'en 1959 sous le nom de Bureau d'organisation des ensembles industriels africains ou Bureau industriel africain, est devenu, par décret du 21 mars 1959, le *Bureau d'investissement en Afrique*. A ce titre, il peut constituer des sociétés, prendre des participations au nom de l'Etat, donner des garanties, contracter des emprunts, accorder des prêts et effectuer toutes études financières et missions, conformément aux programmes de l'O. C. R. S., pour contribuer à la mise en valeur des régions sahariennes et des régions limitrophes.

Il ressort de ce texte que le B. I. A. qui, jusque-là, intervenait dans les régions où il exerçait son activité dans les mêmes conditions qu'une société d'études, de recherches et d'exploitation, avec son parc et son équipe de techniciens, a été appelé à un rôle nouveau :

— un rôle *d'établissement financier*, chargé notamment de prendre des participations au nom de l'Etat ;

— un rôle de *promoteur et de catalyseur* en matière d'études et d'opérations qui nécessitent la collaboration des entreprises publiques et des sociétés privées.

De ce fait, le B. I. A. a abandonné au profit de l'O. C. R. S. toutes les opérations qui avaient un caractère d'intervention de puissance publique et auxquelles il consacrait jusqu'alors une partie de son activité : aménagement de pistes sahariennes, études des problèmes humains dans les zones arides, centres d'apprentissage.

Sans entrer dans le détail, signalons les principales activités du B. I. A. :

— financement de la S. E. R. M. I. (Société d'études et de réalisations minières et industrielles) qui a opéré des études sur le gisement de fer de Gara Djebilet, sur les conditions d'évacuation du fer et de son amenée vers un port ;

— financement de la SODETEP (Société de développement des techniques de pluie provoquée).

Les résultats de 1960 ayant confirmé la justesse de la ligne adoptée dès l'origine par SODETEP en fondant son programme sur des bases scientifiques, les études de 1961 n'en ont donc pas dévié.

Après les études de laboratoire — générateurs et compteurs de noyaux glaucogènes — on passe actuellement aux essais dans l'atmosphère.

Les travaux et les méthodes de la Sodetep ont entraîné le concours d'E. D. F. à partir de 1961 en France et du Service de l'Hydraulique et de l'Équipement rural en Algérie en 1960 et 1961.

Participation au « Djebel Onk ».

Le prochain épuisement du Djebel Kouif met en relief l'importance du gisement de phosphate tricalcique du Djebel Onk, qui s'étend sur plus de 15 kilomètres et dont les réserves dépassent 500 millions de tonnes.

Les études d'enrichissement ont donné de bons résultats ; les travaux de la voie ferrée ont avancé et permettront son ouverture avant la date prévue.

Par ailleurs, le B. I. A. a participé financièrement à diverses sociétés d'études, d'exploitation, d'équipement, grâce aux crédits ouverts par des budgets précédents.

V. — L'expansion économique et sociale du Sahara.

Grâce à la loi-programme sociale, votée récemment par le Parlement à l'initiative de l'ancien Ministre M. Robert Lecourt, les préoccupations des responsables du secteur saharien vont désormais, avec des réalisations accrues, au sort des populations du désert, dont le total, nomades compris, s'élève à environ 600.000. Plus de la moitié du budget est consacrée directement ou indirectement à la promotion sociale, à travers de nombreuses réalisations dans lesquelles il faut citer en premier lieu les efforts tentés et réussis en vue de fertiliser le sol, de créer et de développer des palmeraies, d'augmenter le nombre des points d'eau, etc. Nous ne pouvons ici qu'analyser sommairement l'essentiel de ces efforts à travers quelques chapitres :

A. — LA MISE EN VALEUR AGRICOLE DU SAHARA

Pour aboutir à une vision plus complète des prix de revient de la mise en valeur agricole au Sahara, il convient d'examiner, non

seulement le coût des opérations de drainage et d'assainissement, mais encore celui des opérations d'irrigation et de nivellement.

— *Irrigation* : Ces travaux comprennent tous les ouvrages d'aménée de l'eau, du point de jaillissement au pot d'irrigation de chaque parcelle. Il convient d'y inclure tous ouvrages annexes indispensables : bassins de répartition, jets d'irrigation, etc.

Cela représente, au total..... 5.100 NF/ha

— *Nivellement* : Est en tous terrains indispensable pour la bonne exécution des réseaux d'irrigation et de drainage. Il est difficile de dégager un chiffre de valeur générale. On peut atteindre des chiffres variant entre 1.500 et 1.900 NF/ha..... 1.900 NF/ha

— *Drainage et assainissement des sols* :

Comprend :

— des drains principaux et collecteurs..... 1.100 NF/ha
appelés à reprendre l'eau à la sortie des parcelles irriguées et à l'évacuer par un système de drains et de collecteurs en un exutoire convenable.

— des drains secondaires : il y a lieu de distinguer les palmeraies et les céréales :

Palmeraies : 1 drain pour 36 m soit 280 m drains/ha,
représentant 350 m³ de terrassement, soit.... 1.300 NF/ha

Céréales : les drains sont espacés du double..... 650 NF/ha

Au total, le coût de l'ensemble des opérations ci-dessus apparaît comme étant de l'ordre de..... 10.000 NF/ha

En ajoutant à ce chiffre le coût des forages qui est variable suivant les conditions, mais qu'on peut estimer à 8.000 NF/ha pour les grands forages, on obtient le coût total d'investissement avant façons culturales.

B. — LES PERSPECTIVES DE MISE EN CULTURE

Elles dépendent :

— des débits d'eau susceptibles d'être mis à jour annuellement par le Service de l'Hydraulique,

— des possibilités d'équipement en hydraulique des surfaces susceptibles d'être normalement irriguées avec cette eau (0,8 ls/ha),

— des possibilités d'aménagement agricole et de mise en culture par les Services agricoles et par la C. A. P. E. R. des surfaces ainsi livrées par l'Hydraulique.

Jusqu'ici, le rythme des surfaces livrées à la culture pour les années 1959 et 1960 a atteint le chiffre de 600 lots de 3/4 ha, soit 450 ha/an d'équivalent palmier.

A la suite des mesures de coordination et d'harmonisation des programmes des Services de l'Hydraulique de l'O. C. R. S. et des Services agricoles de la C. A. P. E. R., il y a lieu d'estimer que, dès la fin de 1961 le rythme des livraisons à la culture sera porté à 800 lots, soit 600 ha/an d'équivalent palmier, pour atteindre ultérieurement le chiffre de 1.000 à 1.200 lots.

Pour apprécier ces chiffres, il y a lieu de tenir compte du fait que s'y ajoutent les opérations de revivification et d'amélioration des palmeraies et cultures existantes.

C. — LOGEMENT ET URBANISME

Les crédits dont l'ouverture est prévue en 1962 au chapitre 68-50, subventions pour le logement et l'urbanisme (autorisations de programme : 4.600.000 NF ; crédits de paiement : 1.600.000 NF) sont destinés en fait exclusivement à poursuivre le financement et la réalisation du programme de construction de logements pour fonctionnaires dans les principaux centres urbains du Sahara où l'implantation de nouveaux services administratifs a été décidée.

Depuis 1957, plus de 500 logements de types divers, sis à Colomb-Béchar, Ouargla, Laghouat et Touggourt ont été construits pour le compte de l'Etat par la Compagnie immobilière pour le logement de fonctionnaires (C. I. L. O. F.). Une partie des crédits ouverts en 1962 devra être réservée pour parfaire le financement de ces opérations dont le coût réel, par suite notamment des hausses de prix, excède les évaluations initiales.

Sous cette réserve, les crédits ouverts en autorisations de programme doivent permettre de lancer, en 1962, la construction d'au moins quatre-vingts logements nouveaux destinés principalement à Laghouat.

D. — CHERTÉ DU TRANSPORT DES DENRÉES ALIMENTAIRES

Au cours d'une enquête qu'il avait effectuée au Sahara, M. Léménager, Inspecteur général des Enquêtes Economiques, avait constaté (en juillet dernier) combien était élevé le niveau général des prix dans ces deux départements.

Ayant recherché les causes de cette situation, il en avait retenu essentiellement que les majorations de prix étaient dues à l'importance des frais de transports consécutifs aux tarifs pratiqués et aux distances à parcourir.

Aussi l'amélioration du niveau de vie des populations locales, constamment recherchée par les pouvoirs publics, s'en est trouvée quelque peu contrariée et cela graduellement dans le temps.

En vue de pallier cet état de choses et apporter une solution sur le plan de l'amélioration des conditions de vie des populations des centres les plus éloignés, il semble bien, après une étude approfondie de la question, que le seul moyen consiste en la mise sur pied d'un régime de tarification des frais de transport et d'octroi de subventions destinées à atténuer l'incidence des frais d'approche sur le coût de la vie.

Pratiquement, seuls sont subventionnés les transports afférents aux trajets effectués entre les frontières du Sahara et les localités les plus importantes. Demeurent par contre hors des subventions les transports d'éclatement effectués de ces localités jusqu'au lieu de consommation.

Un crédit majoré de 10.000 NF a été inscrit à cet effet au projet de loi de finances de 1962.

E. — IMPLANTATION D'UN CORDON DOUANIER SAHARIEN

Malgré les dispositions de l'article 9, paragraphe 5, de l'ordonnance n° 58-896 du 23 septembre 1958 qui a prévu, à compter du 1^{er} janvier 1958, la perception au profit du budget de l'Etat des impôts, droits et taxes antérieurement perçus au profit du budget de l'Algérie, cette dernière a continué à percevoir, au lieu et place du Sahara, les droits et taxes afférentes aux marchandises sur son territoire ou y transitant, et destinées à être consommées dans les départements des Oasis et de la Saoura.

En raison des conséquences qu'entraîne cette situation sur les plans budgétaire, économique et administratif, il a paru indispensable de réorganiser les services et d'effectuer une implantation territoriale permettant d'assurer, conformément aux dispositions de l'ordonnance précitée, la perception au profit du budget de l'Etat des droits et taxes frappant les marchandises consommées au Sahara, à l'exception des droits de douane proprement dits, l'Algérie et le Sahara faisant partie du territoire douanier français.

Enfin, cette nouvelle organisation doit permettre de faire face à la fraude de régression vers l'Algérie, en raison du régime préférentiel dont bénéficie un certain nombre de produits destinés à la consommation saharienne.

Dans cette perspective et afin de « saisir » le trafic commercial à l'entrée des départements sahariens, il a été nécessaire de prévoir l'installation de bureaux sur les grandes voies d'acheminement existantes et qui sont essentiellement la route, le chemin de fer, la voie aérienne et, subsidiairement, le trafic particulier des colis postaux. Le lieu d'implantation de ces bureaux a été en outre déterminé en fonction des lieux ou régions de consommation ou de production, ceci afin de concilier la notion de « plein emploi du personnel » et le souci de permettre à celui-ci de vivre dans des centres présentant des conditions de vie acceptables.

La zone septentrionale du Sahara étant la plus peuplée et celle qui est reliée par les voies les mieux aménagées avec l'Algérie, le Maroc et la Tunisie, comportera donc la majorité des bureaux appelés pratiquement à contrôler la quasi-totalité du trafic et à effectuer la majeure partie des perceptions. L'implantation est prévue à Colomb-Béchar, Béni-Ounif-Laghouat, Ghardaïa, Ouargla, Touggourt, El-Oued, Adrar, Tamanrasset.

VI. — Les concurrents.

A. — LE PÉTROLE SOVIÉTIQUE SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN

Dès l'an dernier, la Commission des Affaires économiques avait porté le plus vif intérêt aux problèmes de la concurrence pétrolière dans le monde et, singulièrement, à la pression de plus en plus forte des hydrocarbures soviétiques sur le marché continental et notamment l'Europe des « Six ». Cette pression s'est, du reste,

concrétisée en accord italo-soviétique, selon lequel, dans les quatre ans à venir, l'U. R. S. S. livrera à la République italienne 11 millions de tonnes de pétrole et 1.500.000 tonnes de fuel.

L'accord commercial italo-soviétique.

Que contient, en fait, l'accord commercial italo-soviétique qui, non sans raison, a ému et surpris les esprits avertis des pays du Marché Commun ?

L'accord commercial italo-russe (1962-1965) signé à Rome le 7 juin prévoit un volume d'échanges réciproques augmentant progressivement de 1962 à 1965 : 260 millions de dollars en 1962, 270 millions en 1963, 285 millions en 1964, 300 millions en 1965. L'accord énonce qu'en fonction de l'expérience les listes de contingents précisant les marchandises à échanger seront revues et mises à jour annuellement.

L'accord prévoit également qu'au cours des quatre années en cause, les exportations de l'Italie vers l'U. R. S. S. devraient dépasser d'au moins 40 millions de dollars les exportations.

Les exportations italiennes comprendront entre autres :

— Equipement et tubes pour l'in-	} 40 milliards de liras.
— Navires (pétroliers, cargos, etc.).	

Les exportations soviétiques comprennent surtout des matières premières, parmi lesquelles le pétrole brut (en millions de lire) :

1962	1963	1964	1965
4.200	4.300	4.400	4.500

l'huile combustible :

1962	1963	1964	1965
700	700	700	700

et des machines et équipements (machines-outils, machines pour le forage) :

1962	1963	1964	1965
1.240	1.550	1.860	2.330

Les importations italiennes de pétrole soviétique devraient représenter 14 % des importations globales italiennes en provenance d'autres pays fournisseurs.

Le monde occidental s'interroge sur la politique pétrolière soviétique et enregistre, faute de mieux, les prix de vente exceptionnellement bas qui, comparés aux prix mondiaux du pétrole sont généralement interprétés comme faisant partie d'une politique de dumping. Les sociétés de pétrole américaines viennent de pousser un cri d'alarme devant cette politique de bas prix qui, disent-elles, vise essentiellement à conquérir les marchés mondiaux par l'élimination brutale de la concurrence. Les Soviétiques exportent déjà une moyenne quotidienne de l'ordre de 450.000 barils d'hydrocarbures. Dans l'accord commercial avec l'Italie, le pétrole serait fourni sur la base du tarif dit du « Golfe Persique », au prix de 3,75 NF.

On enregistre, en vérité, une grande souplesse de tarification et si, à l'usage « externe », l'U. R. S. S. joue effectivement du très bas tarif pour s'assurer des monopoles de vente, l'on constate qu'à l'intérieur de ses sphères de rayonnement économique et notamment chez ses satellites — Pologne, Finlande, Tchécoslovaquie — voire Cuba et le Pakistan, les prix de vente du pétrole représentent parfois le double du prix des cours mondiaux. Ainsi les prix de vente soviétiques se trouvent-ils en quelque sorte « péréqués ».

L'Union soviétique n'a pas besoin d'une manœuvre politico-économique pour baisser ses prix ; elle a cet avantage sur les grandes sociétés pétrolières de l'Occident de ne pas avoir un seul rouble « de royalties » à verser aux pays producteurs de pétrole alors qu'en Amérique du Sud et en Arabie ces royalties représentent environ la moitié du prix du pétrole brut.

Par sa politique d'intensification de livraison de pétrole en Occident l'U. R. S. S., outre qu'elle perturbe de plus en plus les marchés, exercera un contrôle sur les approvisionnements en énergie de l'Europe et par voie de conséquence de l'O. T. A. N. On aurait tort de ne pas suivre de près cette orientation de l'offensive soviétique.

B. — UN APPORT NOUVEAU : LE PÉTROLE LIBYEN

Le gisement qu'Esso a découvert à Zelten, en Libye, est maintenant relié au terminal marin de Mars-El-Brega, dans le golfe de Pyra, par une canalisation de 30 pouces de diamètre et débitera sans doute 1 MT d'ici la fin de 1961 et de l'ordre de 6 MT en 1962.

Une deuxième canalisation de même diamètre est en cours de construction entre les gisements découverts par Oasis à Bahi-Dahra et le terminal marin d'Es-Sider. Elle entrera en service vers le milieu de 1962 à un rythme sans doute inférieur à celui de Zelten.

D'autres découvertes ont également été faites en Libye, notamment dans la partie Nord-Ouest, par une filiale de la Compagnie française des pétroles, mais aucune autre décision de construction de canalisation n'a encore été prise.

Le port de Marsa-El-Brega est constitué par une tour plantée en mer sur des pilotis de 30 mètres de profondeur, d'où émerge une canalisation lancée depuis la côte, et à laquelle pourront s'approvisionner, un par un, les bateaux-citernes du plus gros tonnage. Le port, à côté duquel sera construite une petite raffinerie de 400.000 tonnes, largement suffisante pour couvrir les modestes besoins du marché intérieur libyen, est raccordé par une canalisation de 171 kilomètres de long au champ pétrolifère de Zelten, en Cyrénaïque. Cet « Hassi-Messaoud » de la Libye a été découvert au printemps 1959 par l'Esso Standard Libya, filiale à 100 % de la Standard de New-Jersey, principale compagnie pétrolière mondiale.

A cette conduite doit être raccordée, dans le courant de 1962, une canalisation venant du champ de Raguba, découvert également en Cyrénaïque par Esso Sirte, autre filiale de la Standard. La production du champ sera de 2 millions de tonnes en 1963.

Un autre oléoduc doit évacuer jusqu'à la côte de Tripolitaine, à Es-Sider, à partir de juin 1962, la production des champs de Dhara et de Mabrouk, découverts par l'Oasis Oil, société encore américaine regroupant en Libye les activités de Ohio, Continental et Amerada.

Les deux canalisations réunies pourront débiter par simple gravité 12,5 millions de tonnes de pétrole par an à partir de 1963 — et bien davantage lorsqu'elles seront équipées de stations de pompage.

Outre les gisements cités plus haut, un grand nombre des quelque vingt compagnies, surtout américaines, à l'œuvre en Libye ont eu le trépan heureux. C'est le cas notamment de Total Libye, filiale de la Compagnie française des pétroles, qui a découvert deux bons puits producteurs le long de la frontière orientale de Tunisie, à une centaine de kilomètres de la côte. On peut signaler au passage que la C. O. R. I., filiale de l'Office italien des pétroles, de M. Mattei,

n'a encore rien trouvé pour sa part sur le permis de 40.000 kilomètres carrés qui lui a été octroyé dans l'Est du pays.

Toutes ces compagnies, attirées par la loi minière alléchante de 1955, ont été stimulées par les découvertes d'Esso et le désir de bien inventorier des concessions dont elles doivent restituer périodiquement des fractions au gouvernement libyen. Les investissements réalisés depuis le début sont de 218 millions de livres libyennes, soit environ 250 millions de nouveaux francs.

Conclusions.

Les prévisions de l'apport énergétique saharien telles qu'elles avaient été établies il y a plusieurs années déjà, demeurent parfaitement valables. Même si le débit du secteur d'Hassi Messaoud — de l'ordre de 8 millions de tonnes — ne réalise pas entièrement les espoirs escomptés, il est largement compensé par les découvertes de pétrole du bassin de Polignac, de sorte que 1962 permettra de livrer environ 22 millions de tonnes de pétrole, soit près des deux tiers de nos besoins annuels nationaux. Dès 1965, le Sahara pourrait fournir près de 50 millions de tonnes, mais cela suppose réglé le problème de l'évacuation par une série d'oléoducs à l'heure actuelle insuffisants.

Le gaz d'Hassi R'Mel — dont le gisement est évalué à 2.000 milliards de mètres cubes dont 1.000 milliards facilement récupérables — pose lui aussi les problèmes d'évacuation et de commercialisation. L'Algérie et l'Afrique du Nord s'avèrent être d'ores et déjà les premiers bénéficiaires de cet apport, mais ne consommeront qu'une partie dérisoire par rapport aux disponibilités. La liquéfaction du gaz et son transport par bateaux méthaniers est un précieux adjuvant, mais ce n'est qu'à partir du moment où les gazoducs — encore à l'étude — auront franchi la Méditerranée que l'on pourra véritablement ouvrir les vannes et permettre une production annuelle allant jusqu'à 20 milliards de mètres cubes.

Jusqu'en 1963, il ne semble pas se poser de problèmes ardues. Les difficultés surgiront à partir de 1965, avec la concurrence alors largement ouverte du pétrole libyen et davantage encore du pétrole russe qui déjà commence à peser sur le marché européen.

La production soviétique est, en effet, passée de 37 millions de tonnes en 1950 à 70 millions en 1955 et 148 millions en 1960. Elle

doit atteindre 280 millions de tonnes en 1965 et 375 millions de tonnes en 1972. Les ventes à l'exportation ont atteint 20 millions de tonnes en 1960. Elles sont appelées à se développer, les besoins en huile de la consommation intérieure soviétique étant faibles en raison, d'une part, des dimensions réduites du parc automobile et, d'autre part, de l'utilisation du gaz naturel dans l'industrie.

Il est symptomatique de constater que déjà 23 % de la consommation du pétrole brut en Italie vient des puits russes et que, durant l'année écoulée, l'Allemagne de l'Ouest a importé d'U. R. S. S. 2 millions et demi de tonnes. Le prix de ce pétrole, inférieur de 20 à 35 % au prix mondial, est évidemment attractif, et ce n'est pas le moindre paradoxe de voir certaine clientèle occidentale se précipiter sur le pétrole russe en application des règles du capitalisme libéral et de l'achat au moindre prix. Il y a là, de toute évidence, un problème grave, qui doit être posé à nos partenaires du Marché commun et qui doit trouver sa solution dans le cadre des institutions de la C. E. E.

Enfin, toujours dans le domaine économique, une dernière observation doit être présentée. Il se développe au Sahara un réseau de transports, oléoducs et gazoducs, d'une longueur d'ores et déjà supérieure à 3.000 kilomètres. On aimerait que la géographie des transports paraisse guidée par des impératifs logiques. Or, si les considérations économiques semblent l'avoir emporté dans le choix du tracé In-Amenas—la Skhirra, on ne peut admettre que celui d'Ohanet—Hassi-Messaoud ait obéi à des critères analogues. Et l'on peut se demander si de telles variations ne risquent pas d'handicaper l'exploitation future du Sahara, notamment par rapport aux gisements libyens.

Il n'est pas de la compétence de la Commission des Affaires économiques et du Plan de poser le problème politique. Mais tout est lié et s'il demeure vrai qu'un pays n'est libre, indépendant et fort que dans la mesure où il aura réussi à régler la sécurité de ses approvisionnements énergétiques, le pétrole et le gaz sahariens posent des problèmes sérieux, voire inquiétants. Et d'abord le maintien de la présence française sur les gisements divers découverts par elle. Ce n'est pas tellement le problème de la souveraineté qui semble être le facteur prédominant. On peut toujours concevoir un statut international pour l'exploitation. Mais lorsqu'on sait que le pétrole et le gaz ne peuvent parvenir en Europe qu'en traversant

le territoire africain, on se demande si les approvisionnements ne peuvent pas être à la merci d'un quelconque « coup de Suez » ou encore d'une fermeture brutale telle que M. Bourguiba nous l'a fait vivre de juillet à octobre 1961. Le drame serait d'autant plus grave que du jour au lendemain une bonne partie de l'économie française, déjà largement convertie à l'usage du fuel, risquerait d'être paralysée. Aussi bien se pose à l'échelon du Gouvernement le problème des garanties à obtenir pour l'évacuation des hydrocarbures et davantage encore le respect des garanties.

L'économiste ne peut rester insensible au fait que la concomitance de l'apport énergétique saharien, libyen, soviétique sur le marché européen va poser sous peu, avec une évidente acuité, le problème de la concurrence énergétique, à l'échelon national d'abord, où de toute évidence le charbon est menacé et avec lui la vie de 180.000 mineurs et d'une population d'un million d'habitants concentrée sur les charbonnages. A l'échelon du Marché commun ensuite, où par une coordination de l'énergie, il doit être mis fin à la disparité des prix de l'essence et défini une politique permettant à toutes les énergies de maintenir leur place. Les efforts tentés dans ce sens n'ont guère avancé vers une solution. Or, dans l'Europe de demain, la compétition sera dominée largement et par le prix de l'énergie et les frais de transports de marchandises, dans lesquelles l'énergie joue un rôle de premier plan. Les responsables à l'échelon européen d'une coordination de l'énergie n'ont pas non plus le droit de sous-estimer l'influence accrue du pétrole soviétique, dont les prix de dumping visent à s'assurer des marchés solides, à les monopoliser et par voie de conséquence à contrôler les approvisionnements de l'Europe. Le problème est d'autant plus sérieux que certains pays du Marché Commun semblent littéralement alléchés par les bas tarifs soviétiques. Ils semblent avoir perdu la notion d'une morale internationale et jouent aveuglément à terme les risques de leur propre indépendance.

Il apparaît donc plus que jamais nécessaire d'aboutir dans l'Europe libre à la coordination de l'énergie, si l'on ne veut pas se résoudre à une terrible bataille de « l'or noir » dans laquelle nos peuples se résigneraient *nolens, volens*, à jouer leur existence.

Enfin, les problèmes posés par nos apports d'énergie tant sahariens que métropolitains, l'expansion du gaz, de l'électricité, la menace de la concurrence étrangère sont autant de facteurs nouveaux dont le Parlement n'a jusqu'à cette heure que des vues nécessairement fragmentaires.

La Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite que dès la première session de 1962 une large confrontation s'instaure entre le Parlement et le Gouvernement pour arriver à définir une politique énergétique audacieuse. Cette politique sera seule capable de mettre fin aux concurrences aveugles et aux luttes sourdes ; elle permettra aussi à nos Charbonnages d'établir un programme de production pour les années à venir qui ne risquera pas d'être bouleversé par l'invasion du gaz ou du pétrole, sources de richesse dans la mesure où elles n'asphyxient pas un large secteur de notre économie et ne compromettent pas — en raison de l'insécurité créée par l'éloignement de leurs sources — notre indépendance nationale liée au sort commun de l'Europe.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances voté par l'Assemblée Nationale, soumises à votre examen à l'occasion du budget du Sahara.