

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 39 (1959)
Heft: 5

Artikel: Les investissements au Sahara
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

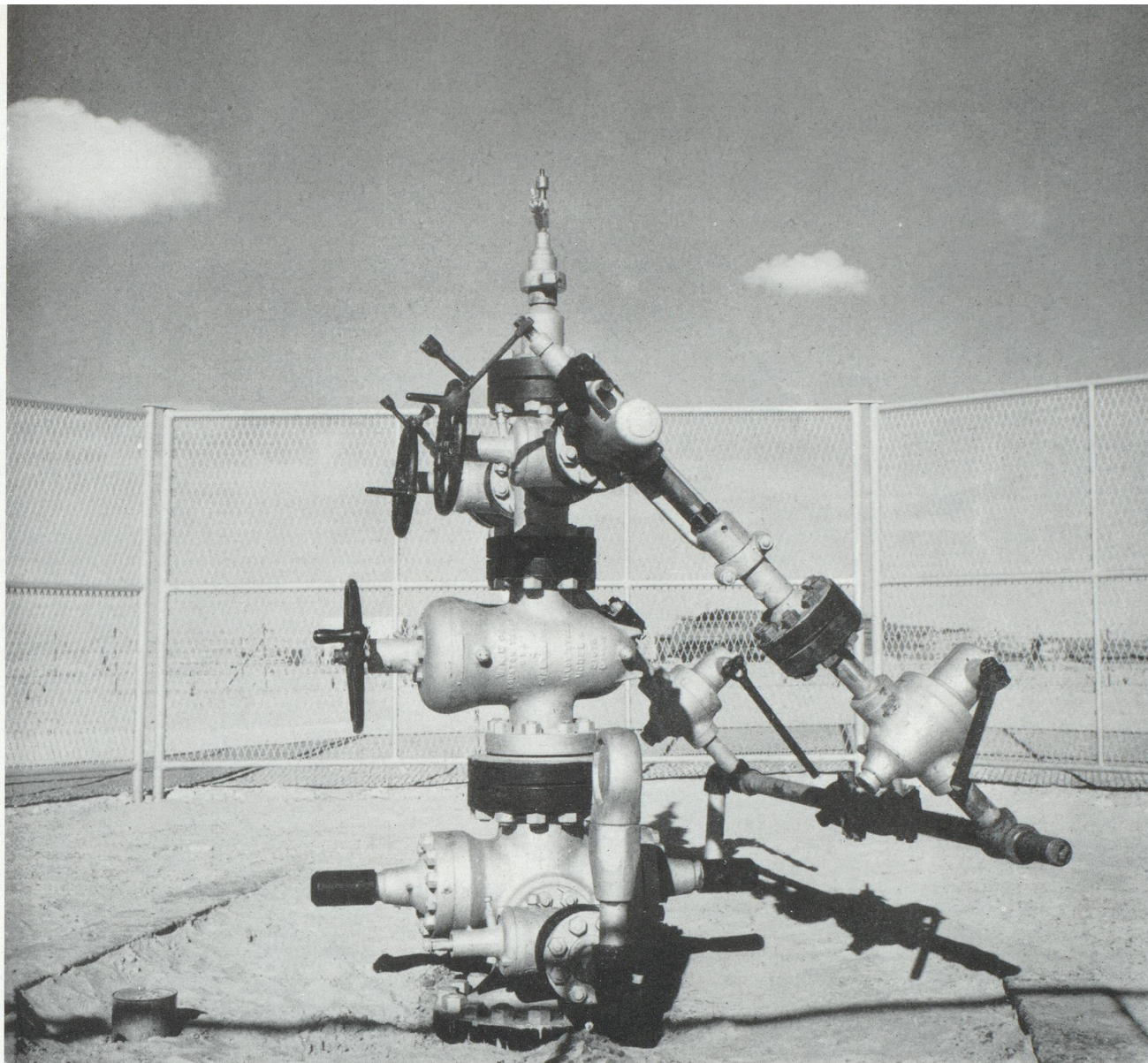
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Puits en production MD : le puits de la découverte du champ d'Hassi Messaoud. Il porte le nom de Jean Brenier, victime d'une explosion en cours de forage, qui causa sa mort et blessa plusieurs ouvriers
(Cliché B. R. P.)

LES INVESTISSEMENTS AU SAHARA

par

LES SERVICES D'INFORMATION DE L'O.C.R.S.

Le lecteur aura trouvé dans les chapitres qui précèdent, notamment en ce qui concerne les hydrocarbures, c'est-à-dire le pétrole et le gaz naturel — qui sont les principales richesses du Sahara, mais non les seules — une présentation objective de ces richesses et des perspectives ouvertes à leur exploitation. Il aura pu mesurer l'ampleur extraordinaire de l'œuvre qui a été entreprise et qui se poursuit là-bas sous le drapeau de la France. Il lui sera apparu que s'il y a eu, à l'origine de cette œuvre, beaucoup de science et de ténacité, elle a exigé et exigera encore beaucoup d'efforts à la fois sur le plan humain et sur le plan financier. En dernière analyse — car ni les hommes, ni les compétences, ni les énergies ne risquent de faire défaut — la condition préalable de la mise en valeur aujourd'hui commencée et de son développement rationnel, a été — et demeure — celle d'un financement adéquat aux nécessités. Quels investissements le Sahara entré dans l'ère industrielle a-t-il déjà demandés et comment ont-ils été employés? Quelle est l'importance de ceux qu'on peut y prévoir au cours des années qui viennent, et pour quel objet? De quelle origine sont-ils ou pourront-ils être, les uns

et les autres ? Une étude sur le Sahara d'aujourd'hui et de demain serait incomplète et pour ainsi dire privée de sens si l'on n'essayait d'apporter, au moins quant aux grandes lignes, quelques lumières sur ces questions.

Remarque préalable : les frais de premier établissement et d'exploitation sont naturellement nettement plus élevés au Sahara qu'en Europe. Cela tient aux distances, aux conditions de travail créées par le climat et par le caractère désertique du pays. Qu'il s'agisse du matériel industriel, des vivres frais nécessaires au personnel, ou de l'habitat qu'il faut assurer à celui-ci, de grosses dépenses de transport — par avion ou par camion — s'ajoutent aux prix de base de toutes choses. Ces frais supplémentaires sont d'autant plus élevés que l'éloignement de la côte est plus grand. L'exploitation du pétrole au Sahara, par exemple, présente sans doute à bien des égards d'étroites analogies avec celle des gisements du Moyen-Orient, mais quelques-uns des plus riches de ceux-ci se trouvent peu éloignés de la mer sinon même à sa proximité immédiate. Il en va différemment au Sahara, et ce facteur joue à tous les stades, celui de la recherche et de l'installation d'abord, celui de l'évacuation ensuite. Ces diverses données ne doivent jamais être perdues de vue quand il s'agit de calculer — ou simplement d'apprécier — l'effort financier dont le Sahara a été ou sera l'objet.

Hydrocarbures

Ce sont, on l'a dit déjà, les hydrocarbures, liquides ou gazeux, qui constituent la base de l'expansion économique du Sahara et qui par conséquent appellent la plus grosse part de cet effort financier.

Différents quant à leur valeur et quant aux conditions de leur exploitation et de leur commercialisation respectives, *pétrole* et *gaz* sont d'un premier point de vue — celui de la recherche — inséparables. Une société fait des forages, sur la foi d'indices jugés favorables, dans un périmètre donné dont le sous-sol paraît devoir receler des réserves d'hydrocarbures : elle y trouvera du pétrole, ou du gaz, ou les deux — comme à Hassi Messaoud — ou elle n'y trouvera rien. A partir de la découverte, ou plus exactement de l'exploitation, on pourra — il faudra — distinguer entre les investissements-pétrole et les investissements-gaz. Dans un premier stade, celui où nous sommes encore pour le gaz, ils se confondent. Ce que l'on vient d'écrire fera comprendre pourquoi les chiffres que l'on donnera ci-après se rapportent, sauf cas particuliers qui seront précisés, aux hydrocarbures dans leur ensemble, communément désignés sous la rubrique « pétrole ».

L'industrie pétrolière exige par définition des investissements très considérables. Le matériel qu'elle met en œuvre est fort coûteux. Ainsi, les appareils que nécessitent les opérations de forage valent de 100 à 500 millions de francs chacun, selon qu'il s'agit d'un appareil léger ou lourd, et leur journée d'activité coûte de 1 à 2 millions. Le nombre de ces appareils, qui est fonction à la fois de l'extension de la recherche, de la richesse des champs reconnus, du volume de production visé, est au Sahara en augmentation constante. L'activité de ce parc de quelque 130 appareils — dont les 2/3 appartiennent aux sociétés de forage et le reste aux sociétés de recherches et d'exploitation — progresse elle-même de façon continue puisqu'on est passé de 70.000 mètres forés en 1956 à 115.000 en 1957 et à 228.000 en 1958.

L'évacuation appelle à son tour d'énormes dépenses : le grand pipe de 24 pouces d'Hassi Messaoud, par exemple, sera revenu à plus de 65 millions par kilomètre. Il faut en outre construire des installations de stockage sur les lieux de production et dans les ports, et aménager ces derniers.

Enfin, la mise en place de tout ce matériel et le transport du personnel chargé de sa mise en place exigent l'utilisation de centaines de camions lourds et souvent la création d'aérodromes. Tout cela conduit à des totaux impressionnants. On ne s'étonnera pas que sur les quelque 50 milliards investis au Sahara entre 1952 et 1956, le pétrole soit intervenu pour plus de 80 %. Ces 40 milliards se rapportaient entièrement à l'exploration : on sait que les découvertes datent du printemps 1954 pour le gaz du Djebel Bergha, de janvier et de juillet 1956 respectivement pour le pétrole de Edjeleh et d'Hassi Messaoud, de novembre 1956 pour le gaz d'Hassi r'Mel.

A partir de 1957, en même temps que les travaux de recherche se poursuivent, apparaissent les charges de l'exploitation proprement dite. Compte tenu des programmes en cours de réalisation sur 1959, on peut résumer comme suit, par secteurs d'utilisation, les investissements pétroliers effectués au Sahara depuis 1957 :

	1957	1958	1959
	(en milliards de fr.)		
Exploration	24,6	35,1	41,3
Exploitation	12,5	35,7	50,9
Évacuation	1,5	14,1	51,5
Total	38,6	84,9	143,7

Les dépenses d'exploitation englobent les forages d'extension et le développement ainsi que les investissements corporels (matériels) et incorporels (travaux).

Les dépenses relatives à l'évacuation, dont la progression est frappante, se rapportent principalement à la construction des canalisations : petit pipe Hassi Messaoud - Touggourt mis en service au début de 1958, grand pipe Hassi Messaoud - Bougie, en cours d'achèvement, amorce du grand pipe Edjeleh - Golfe de Gabès.

S'il s'agit du proche avenir, il apparaît que sur la lancée qui a été prise, et compte tenu des seules réserves incontestablement reconnues et qu'il n'y a plus qu'à valoriser, les investissements nouveaux qui seront nécessaires dans les prochaines années devront au moins se maintenir au même niveau. On a ainsi avancé, au titre de la recherche et de l'exploitation, le chiffre de 145 milliards pour 1960 et celui de 150 milliards pour 1961. Ces derniers chiffres ne sauraient sans doute être pris pour absolus. Ils sont en tout cas vraisemblables et, tels qu'ils sont, ils conduisent pour les dix années 1952-1961, et pour les hydrocarbures, à un total d'investissements de l'ordre de 600 milliards.

Si l'on regarde au delà de 1961, les prévisions prennent évidemment un caractère tout conjectural. Parmi les projets à l'étude, il faut en effet distinguer entre ce qui est certain, ce qui est probable et ce qui est possible. Il est évident qu'en bien des cas, le possible et même le probable peuvent donner lieu à des options diverses, sans préjudice des facteurs nouveaux qui pourront découler des découvertes ou des circonstances (obser-

Construction de la station de pompage de la S. N. Repal à Hassi Messaoud
(Cliché B. R. P.)





vation qui, cela va sans dire, ne vaut pas seulement pour les hydrocarbures).

Nous savons par exemple que le coût du grand pipe Edjeleh - Gabès sera, comme l'a été celui d'Hassi Messaoud - Bougie, de l'ordre de 45 milliards, mais des raisons diverses — à commencer par l'abondance toujours plus grande révélée par les champs dont il s'agit d'évacuer la production — conduiront probablement à une solution de rechange, qui ne ferait qu'amorcer l'interconnexion, qui s'imposera un jour, des différents bassins pétroliers et de leurs réseaux de tuyaux.

Pour le gaz, dont l'exploitation, au moins à partir du gisement d'Hassi R'Mel, sera l'élément nouveau des prochaines années, la mise en place, aussi bien en ce qui concerne les installations locales qu'en ce qui concerne les feeders, se fera par étapes et en fonction de la production visée, elle-même subordonnée aux

Le bulldozer à chenillettes qui extrait le gypse et le dépose ensuite sur la piste pour constituer son infrastructure solide. Région d'Hassi Messaoud (Cliché B. R. P.)

besoins qui devront être satisfaits. Le premier de ces feeders, qui, à partir d'un tronc commun Hassi R'Mel-Relizane de 24 pouces, conduira le gaz vers Alger et Oran par deux branches de 16 pouces, sera réalisé en 1960 et coûtera à lui seul de 32 à 35 milliards. Pour la suite, on sait que de grandes choses, de très grandes choses même, sont appelées à se greffer sur l'exploitation d'Hassi R'Mel : d'abord la desserte de Bône et de sa région, où doit être installé un puissant complexe sidérurgique; à plus lointaine échéance, l'exportation, sous une forme ou sous une autre, du gaz vers la France Métropolitaine et l'Europe occidentale.

Ces projets, dont la réalisation, en particulier en ce qui concerne le second, suppose la solution de problèmes nombreux et complexes, d'ordre technique aussi bien que d'ordre économique, ne pourront évidemment prendre corps qu'au prix de nouveaux et très considérables investissements. Il serait prématuré et assez vain de tenter de les chiffrer ici, tant ils peuvent offrir de variantes, notamment pour ce qui est de la desserte européenne. Aussi bien, ces investissements ne seront proprement sahariens que pour une part relativement minime.

Au regard de la répartition *par secteurs d'utilisation* que nous avons donnée plus haut, quant aux 265 milliards investis au Sahara pour le pétrole pour les trois années 1957-1958-1959, il est d'un grand intérêt d'indiquer comment ces capitaux se répartissent *par origines*. Compte tenu naturellement des participations de l'État dans diverses Sociétés pétrolières, la ventilation des capitaux à cet égard se présente de la manière suivante :

	1957	1958	1959
	(en milliards de fr.)		
Capitaux publics	14,5	15	10
Capitaux privés	14,5	48	34,5
Capitaux étrangers	6	9	16
Emprunts	—	6	80
Total	35	78	140,5

Les différences, à tout prendre peu importantes, que l'on peut constater entre ce tableau et le précédent, tiennent au décalage qui intervient inévitablement, dans le temps, entre le financement et le paiement des travaux réalisés.

Une évidence se dégage clairement des chiffres ci-dessus : la diminution très nette, et progressive, de la part de la puissance publique française dans les investissements pétroliers sahariens. Nous y reviendrons plus loin.

Autres ressources du sous-sol

Ces ressources sont diverses mais fort inégales.

Il y a peu à dire, du point de vue qui est celui de cette étude, du *charbon du bassin de Colomb-Béchar*, exploité depuis le cours de la première guerre mondiale, dans des conditions de rentabilité à plusieurs titres peu favorables. La production n'a jamais dépassé 300.000 tonnes annuelles. La concurrence du gaz étant maintenant prochaine, la question reste posée de savoir s'il suffirait de reporter l'effort d'exploitation sur le gîte de Ksi-Ksou, comme cela a été envisagé, pour placer l'entreprise sur des bases économiquement saines. D'autres solutions sont à l'étude. En tout état de cause, il ne paraît pas que le charbon saharien doive appeler de sitôt, s'il les appelle jamais, de nouveaux investissements.

Le *manganèse de Guettara*, découvert en 1953, à 150 kilomètres au sud de Colomb-Béchar, pourrait permettre une production annuelle d'au moins 50.000 tonnes. Il faudrait, pour l'évacuation du minerai, prolonger d'Abadla à Guettara, c'est-à-dire sur 140 kilomètres, la ligne de chemin de fer de Nemours. Le financement de la mise en valeur est commandé par cette question. Ici encore, on en reste au stade des études.

D'une tout autre échelle sont les perspectives ouvertes par la découverte, en 1952, du *fer de Gara Djebilet* (ou

fer de Tindouf), dans le département de la Saoura. Ce gisement, le plus considérable du Sahara français, a révélé des réserves qui représentent 2 et peut-être 3 milliards de tonnes d'un minerai phosphoreux d'une teneur de plus de 50 %, dont plusieurs centaines de millions pratiquement exploitables à ciel ouvert. Il s'agit là d'un gisement d'importance mondiale. Son exploitation, pour être compétitive, devrait porter sur de très gros tonnages (12 à 15 millions de tonnes par an) dont l'introduction sur le marché appelle de sérieuses études préalables. Elle nécessiterait en outre la construction d'une voie ferrée d'environ 500 kilomètres aboutissant à un port à créer sur la côte atlantique, en principe au sud d'Ifni, au Maroc. On estime que les investissements demandés par la mise en valeur de Gara Djebilet (installations minières, chemin de fer et port) dépasseraient 125 milliards de francs. Par son importance et tout autant par la complexité des problèmes qu'elle pose, l'affaire se situe donc à un plan international. On ne s'étonnera pas que plusieurs grandes sociétés sidérurgiques européennes se soient associées aux organismes et aux groupes français intéressés pour en poursuivre l'étude. Il faut de toute façon prévoir qu'un délai de plusieurs années devra s'écouler, les décisions définitives étant prises, entre le début des travaux d'aménagement et le stade de l'exploitation effective.

Notons encore, pour achever ce rapide inventaire minier, les indices d'*uranium* découverts au Hoggar et, en dehors des départements sahariens (mais aujourd'hui dans la zone d'intervention de l'O.C.R.S.), les *mines d'étain de l'Air* qui donnent un minerai d'une excellente teneur mais dont la production (qui est évacuée par le Nigéria) est et restera sans doute très faible.

Une mention particulière doit être faite enfin des riches gisements miniers de Mauritanie. Ils se trouvent eux aussi en dehors des départements sahariens, comme de l'actuelle zone d'intervention de l'O.C.R.S.; mais ils appartiennent proprement au Sahara géographique, et l'on sait d'autre part que si la Mauritanie, lorsqu'elle était territoire de la France d'Outre-Mer, avait réservé son adhésion à l'O.C.R.S., la République Islamique de Mauritanie, désormais État membre de la Communauté française, vient à son tour d'exprimer par un vote de son Assemblée son désir d'établir des relations avec elle.

Ces gisements sont fort importants : *fer de Fort Gouraud* (plus de 100 millions de tonnes — peut-être 150 — d'un minerai d'exceptionnelle qualité, exploitable à ciel ouvert), *cuivre d'Akjoujt* qui, avec quelque 30 millions de tonnes de minerai reconnus (500.000 t. de métal), constitue le plus important bassin cuprifère de la Communauté française; *fer d'Akjoujt*, encore, qui pourrait donner dès la quatrième année un rendement d'au moins 1.500.000 tonnes de minerai.

De telles virtualités appelleraient des investissements d'autant plus considérables qu'ici encore les problèmes d'évacuation sont plus difficiles à résoudre, et partant plus coûteux, que les problèmes d'extraction. Port-Étienne qui, une fois aménagé, serait le port d'embarquement idéal des deux productions, est à vol d'oiseau à 350 kilomètres au Nord-Ouest d'Akjoujt, à 450 kilomètres au Sud-Ouest de Fort-Gouraud. On estime à 80 milliards les dépenses de mise en valeur du fer de Fort-Gouraud (installations minières, voie ferrée entre la mine et Port-Étienne, équipement du port). Pour le bassin d'Akjoujt, dans une hypothèse « courte » où ne seraient d'abord exploités que les 10 millions de

tonnes de minerai oxydé — les concentrés étant ensuite transportés par camions à la côte — les investissements seraient de l'ordre de 8 milliards; dans une hypothèse « longue », que la précédente n'exclut naturellement pas, et qui, l'exploitation portant sur l'ensemble du gisement, nécessiterait la construction d'une ligne qui se raccorderait au chemin de fer Fort-Gouraud-Port-Étienne, les investissements passeraient à 30 milliards.

Si le financement du cuivre d'Akjoujt (Micuma) est assuré par des capitaux français publics et privés, avec une participation de la Mauritanie elle-même, celui du fer de Fort-Gouraud (Miferma) comporte une part minoritaire mais importante (de l'ordre de 45 %) de capitaux étrangers fournis par divers groupes sidérurgiques européens (britanniques, italiens et allemands) auxquels pourraient se joindre par la suite des intérêts espagnols. En fait, le démarrage de la Miferma demeure lié au prêt de 65 millions de dollars qu'elle a demandé à la B.I.R.D., mais la *Banque Internationale*, de toute évidence intéressée par le projet, subordonne elle-même l'octroi de ce prêt à son appréciation définitive de la rentabilité de l'affaire.

Pour le cuivre d'Akjoujt — et bien que la France puisse en absorber la production entière et réduire d'autant ses importations de l'étranger — la Micuma doit tenir compte elle-même de la forte baisse qui a affecté depuis deux ans les cours du métal rouge. Elle n'a cependant pas cessé de poursuivre ses expériences dans son usine-pilote et tout donne à penser que la décision de mise en exploitation, sur les bases limitées que nous avons indiquées, sera prise maintenant à bref délai.

De toute façon, pour Akjoujt comme pour Fort-Gouraud, il faut prévoir un délai de plusieurs années entre le moment de la décision et celui de la production effective.

Infrastructure économique et sociale

La mise en valeur du Sahara exigeait une infrastructure qui était jusqu'à ces dernières années embryonnaire ou inexistante, selon les régions, et qui de toute façon devait être conçue ou aménagée en fonction d'une situation toute nouvelle. Il fallait d'autre part sauvegarder ou plus justement revaloriser, développer, les ressources locales traditionnelles, celles de l'agriculture et de l'élevage, qui conditionnent et continueront de conditionner, quelle que puisse être l'expansion pétrolière du Sahara, la subsistance même de ses populations dans leur ensemble.

C'est à l'O.C.R.S., prenant ici et là la suite des Services de l'Algérie, partant ailleurs de zéro et innovant, qu'il appartenait, en tant qu'organe de la puissance publique, d'entreprendre cette double tâche, qui embrasse des domaines très divers. Après une période de mise en place qui devait d'ailleurs favoriser les transitions et les études nécessaires, elle peut agir aujourd'hui dans le cadre budgétaire d'un programme triennal (1958-1959-1960) qui, à la fois, définit ses objectifs et la met en mesure d'aborder en toute sécurité des travaux nécessairement étalés sur plusieurs années. Ce programme propre à l'O.C.R.S. se totalise à 41 milliards 700 millions, dont, par une seule exception, une petite partie (3,4 milliards) des crédits affectés au secteur des routes déborde sur 1961.

Dans l'ordre économique, le problème des *liaisons* et des *transports* devait évidemment prendre la première place. Un chiffre fixera les idées à cet égard : on évalue

à 1 million de tonnes pour 1957-1960 le volume global du matériel pétrolier-forages et pipe-lines qu'il aura fallu transporter par un moyen ou par un autre, mais pour une part très importante par voie routière. (Ce trafic routier, en augmentation continue, est passé de 70 millions de tonnes kilométriques en 1956 à 110 millions en 1957 et à 200 millions en 1958). Autres chiffres non moins éloquentes : un kilomètre de route de type moderne coûte entre 15 et 20 millions; un kilomètre de piste carrossable, entre 4 et 8 millions... S'agissant d'un pays vierge comme le Sahara, à la fois immense, difficile et pauvre, il ne saurait être question, au moins dans l'immédiat, d'un programme exhaustif d'équipement : le coût des investissements impose des limites, c'est-à-dire des choix, que l'on doit s'attacher à accorder avec la satisfaction des besoins les plus pressants.

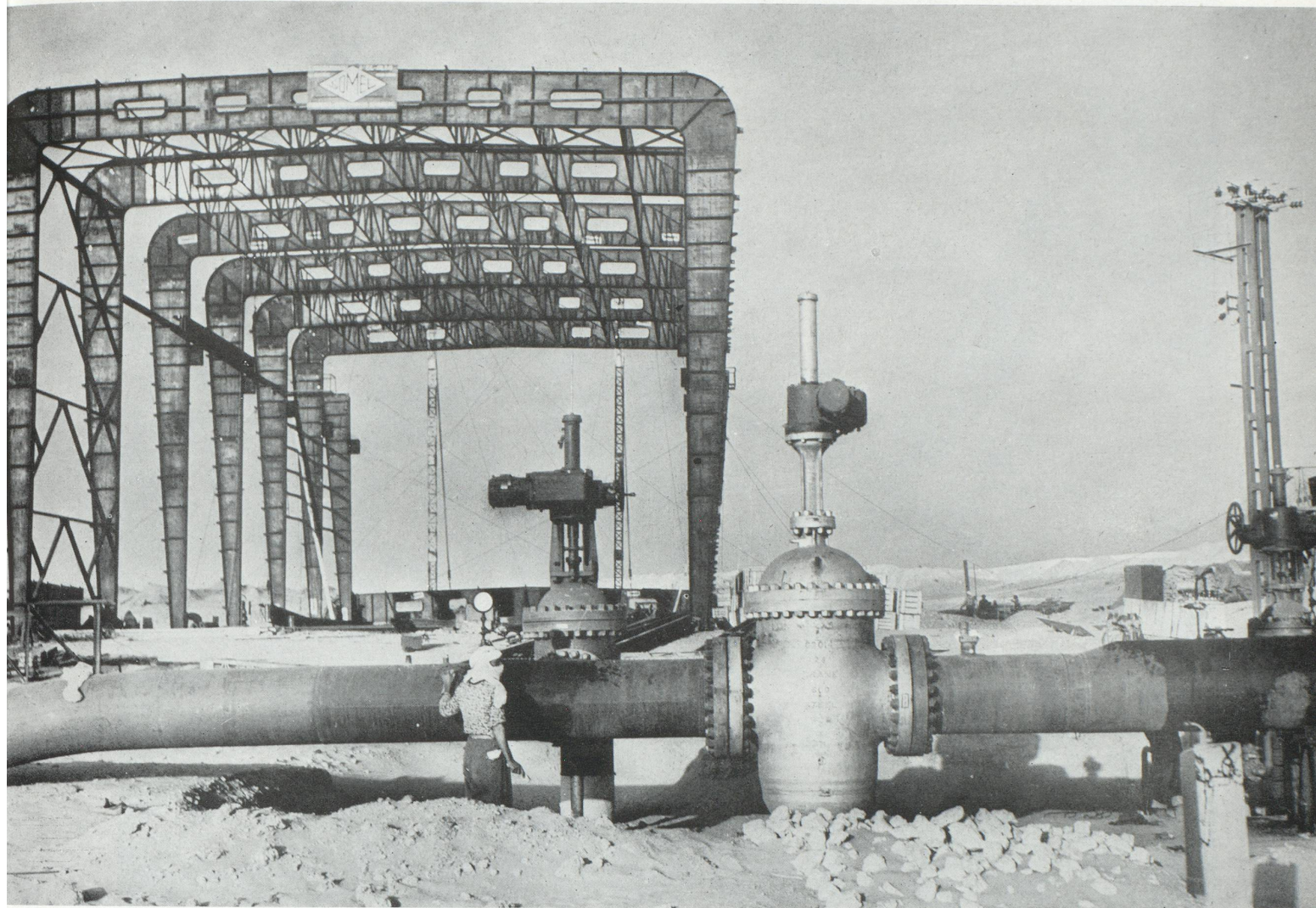
Déjà cependant, les réalisations sont substantielles. Avant l'implantation de l'O.C.R.S., il existait au Sahara 855 kilomètres de routes, dont 325 anciens, et environ 10.000 kilomètres de pistes, généralement en très mauvais état. En 1958, on a construit 540 kilomètres de routes modernes et 113 kilomètres de pistes carrossables. Au programme de 1959 figurent la construction de 670 kilomètres de routes (475 km. de routes neuves 195 km. de routes anciennes en réfection totale) et de 200 kilomètres de pistes routières carrossables, et l'amélioration de diverses pistes anciennes.

En matière de *transports aériens*, eux-mêmes de plus en plus utilisés, il fallait assurer aux avions — et le plus souvent possible aux avions gros porteurs — l'infrastructure et les installations de sécurité sans lesquelles ils ne pourraient jouer leur rôle. Il avait été dépensé à ce plan près de 1.600 millions de francs entre 1953 et 1957. Le programme en cours, qui porte sur tous les aérodromes importants des deux départements, se monte pour les trois ans à 4 milliards, dont 3,5 pour l'infrastructure.

Dans le domaine des *télécommunications* (3 milliards prévus), le plan mis en œuvre concerne dans sa partie essentielle l'établissement d'un vaste système radio-électrique à diffusion troposphérique, donc à grande capacité. Simultanément, seront modernisées, complétées ou étendues les liaisons télégraphiques et téléphoniques de type classique que le réseau hertzien ne saurait remplacer. Ainsi seront partout assurées les liaisons rapides et sûres nécessaires au nouveau Sahara.

A l'*hydraulique*, condition première de l'équipement rural, est faite une part très considérable, puisqu'elle entre dans le programme triennal pour 6 milliards et demi, dont plus des 2/3 sont consacrés à l'aménagement des palmeraies anciennes et à la création de périmètres irrigués. Très réparti géographiquement, très varié dans ses modalités, cet effort ne fait cependant qu'amorcer une œuvre immense, qui s'étendra sur de longues années et qui est de toute première importance humaine. En résolvant le problème de l'eau — qui existe, en nappes très riches, mais souterraines et souvent très profondes — l'O.C.R.S. apportera les éléments de solution fondamentaux aux questions agricoles, d'élevage et de conditionnement de l'être humain dans le désert. Rien ne saurait contribuer plus efficacement à modifier, dans le sens d'une amélioration irréversible, la géographie économique et humaine du Sahara.

Enfin, l'*équipement social et culturel* (installation de centres de formation professionnelle, notamment), l'*urbanisme* et l'*habitat*, la *recherche scientifique*, qui sont également de la compétence de l'O.C.R.S., sont



Haoud el Hamra. — Armature de la centrale électrique en construction.
Au premier plan, élément de l'oléoduc Hassi Messaoud-Bougie
(Cliché B. R. P.)

eux-mêmes dotés de crédits qui doivent permettre, soit des études approfondies soit déjà des réalisations d'une certaine envergure.

Le tableau ci-après reprend, concernant le programme triennal de l'O.C.R.S., les diverses rubriques que l'on vient d'énumérer et en précise les proportions respectives :

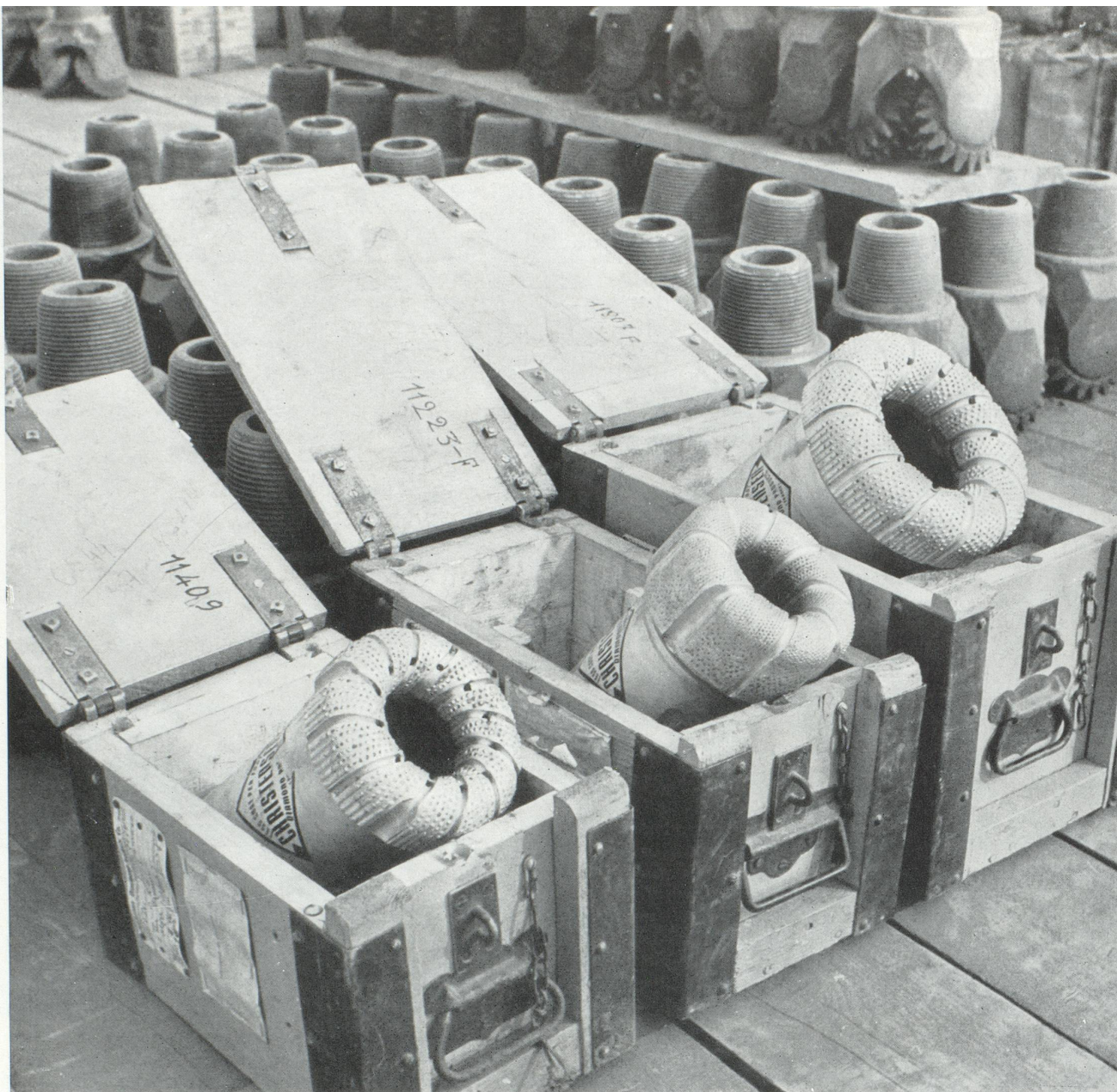
	<i>En milliards de francs</i>
Routes et pistes	26,3
Aéronautique.	4
Télécommunications.	3
Hydraulique	6,5
Divers.	1,9
Total	41,7

De même que les dépenses d'équipement général (travaux publics essentiellement) qui étaient antérieurement à la charge de l'Algérie au titre des Territoires du Sud (en gros, 1 milliard en 1955, 2 en 1956, 3,5 en 1957) et pour lesquelles l'O.C.R.S. a pris le relais, de même que les dépenses d'équipement administratif

(santé, enseignement, bâtiments publics) qui incombent aujourd'hui à la Direction des Affaires administratives et sociales du Sahara — et qui sont de l'ordre de 3 à 4 milliards par an — l'effort financier que représentent ces 42 milliards de programme triennal de l'O.C.R.S. est exclusif de tout souci de rentabilité directe. Supporté tout entier par le budget national français — c'est-à-dire par les contribuables français — en attendant que viennent le relayer dans l'avenir, progressivement, les redevances de l'exploitation pétrolière, il constitue, parallèlement à l'effort propre des sociétés minières et industrielles, le préalable et la garantie de l'introduction effective du Sahara dans le monde moderne. C'est par lui en effet que seront assurées aux entreprises qui y travaillent les saines conditions d'exploitation qui autrement leur feraient défaut, et aux hommes qui y vivent des conditions de vie meilleures.

Intérêts français et intérêts étrangers

Bien des projets, on l'a vu, s'inscrivent encore en pointillé sur la carte du nouveau Sahara. C'est en tenant compte de plusieurs de ceux-ci, et non des



Les « couronnes à diamant » destinées au « carottage » (Cliché B.R.P.)

moindres (Gara Djebilet et les mines mauritaniennes, notamment), qu'une étude publiée au début de 1958 et documentée à bonne source, évaluait le financement de l'exploitation industrielle du Sahara à quelque 540 milliards de francs, y compris les 40 milliards investis pour le pétrole entre 1952 et 1956 et les dépenses prévues pour une première tranche de l'infrastructure générale. La même étude estimait à 385 millions de dollars, dont 200 millions pour le pétrole, la valeur de la production *annuelle* que ces investissements rendaient possible.

Deux ans et demi plus tard, le total des investissements réalisés ou prévus a considérablement augmenté, puisque l'addition des sommes indiquées sous les diverses rubriques traitées plus haut s'élève à plus de 850 milliards de francs. Les autres postes n'ayant pas sensiblement varié, c'est aux hydrocarbures que l'augmentation

est due : extension des recherches, réserves certaines plus riches, exploitation prochaine du gaz... Mais, parallèlement, les prévisions de production se sont élargies plus encore. Les 14 millions de tonnes de pétrole que débiteront dès 1961 probablement les deux grands pipes correspondront à une commercialisation que l'on peut estimer en chiffres ronds à 140 milliards de francs; les 28 millions de tonnes de leur pleine capacité, un ou deux ans plus tard, à 280 milliards de francs. On sera alors loin encore (et sans tenir compte du gaz) du « plafond » probable. Jamais sans doute investissements réalisés outre-mer n'auront été plus rapidement rentables.

C'est la France, certes, qui est appelée la première à tirer profit de ces richesses qu'elle a découvertes au Sahara. Celui-ci représente désormais pour elle la sécurité de son ravitaillement énergétique : la production pétrolière saharienne devrait en effet être dès 1964 très près de notre consommation métropolitaine et probablement la dépasser à partir de 1965. Il représente

aussi, par voie de conséquence, la certitude d'une amélioration rapide sinon d'un renversement de sa balance des comptes : alors que le pourcentage des devises dans le coût de nos importations pétrolières s'élevait en 1955 à 83 % du total, on prévoit que dès 1962, et pour des besoins sensiblement plus importants, il aura été réduit à 40 % au maximum.

La puissance publique française aura été, dans cette « invention » et dans ce développement du Sahara, le moteur et la conscience. Par ses organismes et par ses capitaux, elle est à l'origine de la prospection et de l'exploitation. Dans une mise en valeur aujourd'hui infiniment élargie, qu'elle a amorcée, et où l'ont rejointe en nombre croissant des intérêts privés, elle demeure, à la fois par son action et par son contrôle, la garantie de l'intérêt national. Elle n'a jamais entendu se réserver de monopole ni pour les sociétés qu'elle a créées ni pour celles auxquelles elle est associée. Bien au contraire — on a pu le voir par un des tableaux que nous avons donnés plus haut — la proportion des capitaux publics dans les investissements pétroliers est depuis plusieurs années en diminution très nette par rapport à celle des capitaux privés, et cette tendance ne peut que s'accroître. Le relais est donc pris, et il était naturel et nécessaire qu'il le fut. Parmi ces capitaux privés, les uns proviennent de sociétés d'exploitation dont certaines sont déjà anciennes, les autres de nouvelles sociétés d'investissement spécialisées (les sociétés du type « Rep »). Entre celles-ci et celles-là, comme entre les capitaux privés qu'elles mettent en jeu et les capitaux publics, les imbrications sont nombreuses, complexes et à la vérité assez difficiles à suivre pour le profane. Mais il y a à cela une raison fort simple : l'énorme importance des capitaux qu'exige l'industrie pétrolière, les risques que celle-ci comporte, l'immensité du territoire à prospecter, ont conduit les sociétés qui opèrent au Sahara à obéir justement au principe du « partage des risques » soit en se groupant pour constituer des sociétés mixtes nouvelles, soit par le moyen d'association ou d'accord de « joint venture », où chacun des intéressés garde sa pleine personnalité, les résultats se partageant au prorata des capitaux respectifs. On l'aura remarqué, les ressources d'emprunt (principalement emprunts à moyen terme auprès des banques) interviennent pour une large part dans la couverture des dépenses de 1959 (1). Dans la mesure de leur réussite — ce qui au départ était hypothétique pour toutes mais est aujourd'hui certain pour beaucoup — les sociétés pétrolières pourront par la suite s'autofinancer sur leurs propres bénéfices d'exploitation. L'apport de capitaux frais sera donc encore et assez longtemps nécessaire. Ces capitaux trouveront au Sahara, dans toute la mesure du possible, les garanties de stabilité et de sécurité que leur assurent les dispositions du Code pétrolier de l'O.C.R.S. qui fixe le statut juridique et fiscal des investissements.

Ni lorsque la prospection était incertaine, ni depuis que son succès s'est révélé éclatant, les pouvoirs publics français n'ont pensé qu'ils devaient écarter *a priori* les concours étrangers. Techniquement, financièrement et économiquement (car le marché du pétrole est organisé de longue date, et il est par définition, international), toutes les raisons au contraire militaient pour

qu'ils les acceptassent. Ils devaient simplement en contrôler la qualité et l'action, et, de telle façon qu'ils ne puissent porter atteinte à l'indépendance nationale, en fixer les limites.

Dès 1953, le groupe anglo-hollandais Royal Dutch-Shell était entré au Sahara en participant à la constitution de la Compagnie des Pétroles d'Algérie (pour 65 %) et de la C.R.E.P.S. (pour 35 %). Ce n'est qu'en 1958 que l'on verra apparaître d'autres associations à participations étrangères, américaines, anglaises et italiennes, toutes d'incontestable qualité. A la fin de 1958, sur 42 sociétés de recherches et d'exploitation, titulaires au Sahara de permis exclusifs de recherches et de concessions, soit individuellement, soit en association, on dénombrait : 24 sociétés constituées par des capitaux exclusivement français, 5 par des capitaux à majorité française, 4 par parts égales de capitaux français et étrangers, 3 par des capitaux à majorité étrangère, 6 par des capitaux étrangers. Sur ces 42 sociétés, l'État était présent dans 26 et majoritaire dans 15. (La participation étrangère est nettement plus forte dans les sociétés de service-géophysique et forage, mais celles-ci ne font que prêter aux précédentes un concours localisé et circonstanciel, et l'origine de leurs capitaux ne change en aucune manière ce que l'on peut appeler le « cadastre » pétrolier du Sahara.)

Dans cet ordre d'idées, le grand événement des derniers mois allait être l'intervention de la *Standard Oil of New-Jersey*, la plus grosse affaire pétrolière du monde, qui a récemment obtenu, en association à 50 % avec Petropar et la C.F.P.(A.), un permis de recherche de 20.000 kilomètres carrés dans le Grand Erg Oriental. Il est significatif qu'en entrant au Sahara, la grande compagnie américaine ait pour la première fois accepté de participer à une association où elle ne soit pas majoritaire, encore que la filiale qui l'y représente doive y jouer pendant les cinq premières années le rôle de « maître d'œuvre ». On a justement pu voir, dans cette opération longuement méditée — et longtemps différée — la véritable consécration du Sahara en tant que « province pétrolière » d'intérêt mondial.

Telle est cependant l'étendue des périmètres concédés (environ 570.000 km. il y a quelques semaines) que ce fait nouveau n'a modifié que dans des proportions très faibles la répartition des permis entre intérêts français et intérêts étrangers : la part faite à ces derniers était de 23,6 %; elle reste, avec l'arrivée de la Standard, inférieure à 25 % (environ 15,7 % au groupe Royal-Dutch-Shell, 6,5 % aux groupes américains, 2,5 % aux groupes européens). S'agissant, non plus des surfaces, mais des capitaux, la part des étrangers est encore sensiblement moindre.

Même si cette part devait s'accroître dans l'avenir, absolument ou même relativement, ce ne serait que dans la mesure où de nouveaux concours extérieurs, techniques ou financiers, apparaîtraient opportuns à la puissance publique française. En tout état de cause, celle-ci demeure à la barre du Sahara économique; elle y garde des participations considérables souvent prépondérantes; les dispositions du Code pétrolier lui assurent de surcroît, quels que soient les exploitants et leur nationalité, 50 % des bénéfices que donnera le pétrole saharien. On ne saurait sans injustice lui reprocher d'avoir compromis ou aliéné en quoi que ce soit l'intérêt national, alors qu'une saine collaboration internationale ne peut, au contraire, qu'être profitable à celui-ci.

Aussi bien, l'œuvre qui se poursuit au Sahara n'en est qu'à ses premières étapes. Nul ne saurait encore lui

(1) Au stade de la recherche, il n'aurait pu même être question de ce mode de financement, celui-ci portant par définition sur les dépenses amortissables de façon certaine. L'apparition de ces emprunts, à l'occasion notamment des installations de pipe-lines, est à elle seule une preuve des progrès accomplis.

assigner de limites. Qu'il s'agisse du pétrole et du gaz — dont on ne voit pas ce qui pourrait leur disputer la première place — des mines, dont nous avons dit l'importance, de telles ou telles activités de service, auxquelles est ouvert un champ très large, il n'est pas douteux que l'effort financier qui permettra de la conduire à son plein accomplissement est loin d'être achevé. Quel que soit le rôle que doive jouer encore à cet égard l'épargne française, on ne saurait oublier que cette œuvre n'importe pas seulement pour la France mais aussi pour l'Europe et pour le monde libre lui-même tout entier. Alors qu'il était hier le vide, le Sahara est dès aujourd'hui devenu une des pièces maîtresses, et peut-être la pièce maîtresse, de la construction de l'Eurafrique. Il serait étonnant que l'intérêt

que le Sahara suscite aujourd'hui dans le monde à ce titre — et qui n'exclut ni ne contredit celui qu'il peut susciter aussi, non moins sérieusement, du seul point de vue du placement — ne se traduise pas à plus ou moins bref délai, et dans des proportions plus ou moins larges, par de nouvelles offres d'investissements de capitaux étrangers. S'il faut formuler la doctrine de la France à cet égard, compte tenu sans doute des principes de sélection et de contrôle que l'on a rappelés plus haut, il n'est que de reprendre la déclaration parfaitement claire de M. Antoine Pinay, Ministre des Finances, parlant justement du Sahara lors d'un récent voyage aux U.S.A. : « Les capitaux étrangers ne sont pas sollicités; ils sont les bienvenus. » Et d'ajouter qu'ils y travaillent à chance égale avec les nôtres.

