

LES PRODUITS PÉTROLIERS ET LA TUNISIE

INTRODUCTION

Dans cet article d'un volume forcément limité, nous n'avons pas la prétention d'étudier toutes les questions pétrolières mondiales et même tunisiennes.

Nous avons essayé, dans le minimum de place, d'exposer au lecteur les points essentiels des questions pétrolières propres à la Tunisie laissant à d'autres plus qualifiés le soin d'exposer les problèmes de la recherche.

Si nous avons pu donner au lecteur une idée générale de l'évolution des produits pétroliers en Tunisie nous aurons atteint notre but.

Le pétrole sous ses différents aspects (gazeux, liquide, solide : bitume de Judée) est connu depuis la plus haute antiquité par les civilisations anciennes et chinoises en particulier, mais ce n'est que vers 1770 qu'il est recherché en Europe, dans la plaine alsacienne, à Pechelbronn où on le retire des sables, par galeries de mine, pour des buts thérapeutiques, les huiles de pétrole étant considérées alors comme une panacée universelle.

L'exploitation industrielle ne débute vraiment que par la découverte du « Colonel » Drake qui fore le premier puits de Titusville (Pensylvanie) en 1859. Cette « découverte » (1) importante entraîne une véritable ruée vers l'or noir, qui permettait alors de faire très rapidement fortune, la chance aidant, à de nombreux aventuriers bien souvent sans scrupule.

En moins d'un siècle, le pétrole a pris dans le monde de l'énergie une place de plus en plus importante et depuis son unique utilisation pour l'éclairage tous ses sous-produits se sont imposés et s'imposent chaque jour par la venue sur les marchés d'un produit nou-

(1) Le mot découverte n'est pas trop fort puisqu'il n'existait alors aucune technique de recherche et la localisation d'un forage relevait du plus pur hasard et parfois de la plus haute fantaisie

veau ; combustible : liquide ou gazeux, carburant, lubrifiant, détergent, paraffine, solvant, plastique, etc...

Cette extension des divers marchés du pétrole et de ses dérivés a occasionné une demande accrue de produits bruts, entraînant pour les techniciens de la recherche, du forage, de la transformation et de la distribution un dur et patient effort, source dans ces diverses branches des découvertes et des perfectionnements qui permettent de rechercher le pétrole à des profondeurs dépassant 6.000 mètres, par des travaux des plus rapides, de réaliser des produits de haute qualité et de les distribuer aux meilleurs prix et dans les meilleures conditions pour l'utilisateur.

C'est ainsi que les wagons porteurs de tonneaux qui évacuaient le « crude-oil » de Titusville sont devenus les wagons citernes que nous connaissons, que les modestes charrettes à tonneaux de la fin du XIX^e siècle ont été remplacées par les camions gros porteurs qui sillonnent nos routes, que les voiliers transporteurs de tonneaux sont devenus les « Tankers » de 40.000 tonnes et plus lancés actuellement par les chantiers maritimes et utilisant d'ailleurs des perfectionnements techniques que possédaient les jonques chinoises affectées il y a des siècles au même usage, que les modestes tuyaux de bambous sont devenus les énormes pipes-lines qui traversent tous les champs pétrolifères du monde.

Enfin, nous avons tous connu les bidons de cinq litres qui ont été remplacés d'abord par les pompes installées le long des trottoirs, elles-mêmes détrônées par les distributeurs autocalculateurs de nos stations services aux formes et aux couleurs caractéristiques des produits des diverses sociétés de distribution.

Tous ces perfectionnements ont permis la distribution de l'énergie nécessaire à l'activité de notre civilisation moderne aux points les éloignés des sources du pétrole brut et les plus déshérités du monde terrestre.

Cette rapide progression des marchés des produits pétroliers constatée dans les diverses contrées de notre globe permet de juger de la rapidité et du degré d'évolution des peuples (2).

LE PETROLE ET LA TUNISIE

S'il était nécessaire d'apporter la preuve de l'importance du pétrole et de ses dérivés dans l'évolution d'un pays, la Tunisie ne ferait pas exception à la règle, car il semble bien que l'histoire de ce territoire et particulièrement l'histoire de ses heures fastes soit étroitement liée à la présence de produits du pétrole.

Les Phéniciens qui occupèrent la Tunisie n'y ont apporté une certaine activité que grâce à leur puissance maritime qu'ils devaient à la possession d'un « secret » et ce secret, aux dires des historiens,

(2) Nous donnerons plus loin un aperçu de l'évolution de la Tunisie comparée à l'importance de la consommation en France et aux Etats-Unis.

était le pétrole sous sa forme la moins noble : le bitume, vraisemblablement recueilli en Judée et qui permettait de réaliser l'étanchéité des rudimentaires coques en bois de l'époque.

Par la suite et grâce aux travaux gigantesques de l'époque carthaginoise et de l'époque romaine, l'eau a apporté à la Tunisie des périodes de relative prospérité, mais une très faible proportion de la superficie tunisienne profitait des avantages de cette distribution d'eau et là encore il a fallu attendre le pétrole pour que cette eau pompée abondamment soit mise à la portée de tous en quantités de plus en plus importantes.

Si les indices pétroliers de surface avaient été ceux de gisements liquides abondants, le pétrole aurait été connu en Tunisie depuis très longtemps puisqu'une cinquantaine d'indices de surface ont été dénombrés depuis le début du protectorat, mais il a fallu attendre la fin du XIX^e siècle pour que la Tunisie, aidée dans cette tâche par l'énergie du pétrole importé, avec l'aide financière, technique et morale de la France, s'industrialise et progresse rapidement.

ORIGINE DES PRODUITS

Avant la dernière guerre mondiale et jusqu'en 1945, les grands produits vrac (essence, pétrole, gas-oil, fuel-oil), étaient importés en Tunisie des zones dollar et sterling. Depuis 1950, à quelques rares exceptions près, ces produits sont importés de la zone franc, ce qui assure à la Tunisie une grande souplesse d'approvisionnement.

Actuellement, ne sont importés des zones dollar et sterling, que des produits très particuliers que les raffineries françaises ne fabriquent pas encore. Il en est ainsi pour l'essence aviation. Toutefois, les produits pour appareils à réaction sont couramment fabriqués et achetés en France.

L'effort des raffineries françaises profite ainsi directement à la Tunisie, qui n'a aucune difficulté de change pour se procurer les produits qui sont à la base de son énergie.

D'autre part, la proximité des ports de la zone franc permet une grande souplesse dans la livraison.

EVOLUTION DES BESOINS DU TERRITOIRE TUNISIEN

Les débuts des produits pétroliers en Tunisie

De nos recherches, les premières cargaisons connues de produit pétrolier : pétrole lampant, ont été débarquées en Tunisie en 1886 — ces cargaisons avaient été déclarées à la douane pour une valeur de 303.000 francs. Si l'on admet la valeur du pétrole lampant égale à 0,15 franc le kilogramme (prix de gros de l'époque) les cargaisons devaient représenter un total de 2.000 tonnes environ, ce qui était considérable puisqu'il ne s'agit que de pétrole destiné à l'éclairage. D'ailleurs, le marché n'absorbait pas annuellement ces quantités puis-

que l'année suivante les importations ne s'élevaient qu'à 1.000 tonnes environ pour une déclaration à la douane de 178.000 francs.

En 1888, les importations reprenaient et augmentaient pour atteindre 237.000 francs, soit 1.500 tonnes environ.

De 1886 à 1891 les importations de six années ont totalisé 2 millions de francs, soit 11.000 tonnes environ.

Mais déjà les besoins augmentant, les prix suivaient une course ascendante et passaient de 0,15 franc le kilogramme en 1886 à 0,17 franc le kilogramme en 1891. Le marché du pétrole était né.

Une nouvelle source d'énergie s'implantait en Tunisie et allait rapidement évoluer, parallèlement au charbon d'abord, pour remplacer ce dernier progressivement et l'éliminer lentement dans les jours que nous vivons et sous diverses caractéristiques marchandes : essence, pétrole lampant, gas-oil, fuel-oil, produits spéciaux.

L'essence auto

L'essence considérée longtemps comme un sous-produit qu'il fallait détruire devait attendre l'utilisation des moteurs à explosion, pour être employés couramment et la Tunisie n'a réalisé ses premières importations que vers 1905 en faibles quantités.

En 1909, il n'était importé que 785 tonnes d'essence, encore cette quantité était-elle exagérée pour le marché. Il était nécessaire de diminuer les importations en 1910 et 1911.

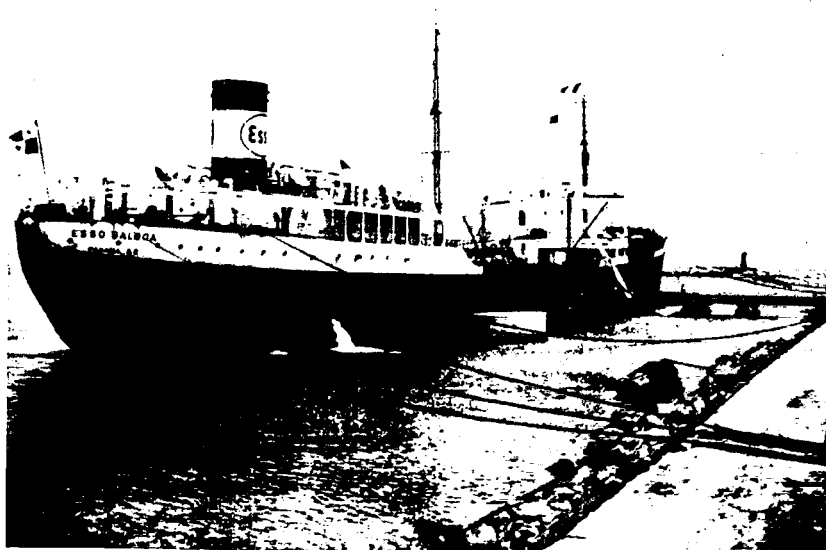
Ce n'est qu'en 1920 que les importations atteignent et dépassent 3.000 tonnes pour augmenter ensuite progressivement pour égaler et dépasser enfin en 1928 (avec 21.700 tonnes contre 21.397 tonnes) les importations de pétrole lampant, puis atteindre 54.844 tonnes en 1940 et 87.500 tonnes en 1954.

Mais cette croissance rapide des consommations n'a pas été sans progrès techniques et l'essence aux explosions brutales, utilisée par les premiers moteurs à explosion a fait place progressivement aux supercarburants actuels à 88 d'indice d'octane, et qui pour la jeune et active industrie du pétrole ne sont sûrement que des produits que nous considérerons demain comme mauvais, car ne possédant pas les qualités apportées à leurs frères puînés destinés à des moteurs aux caractéristiques plus poussées.

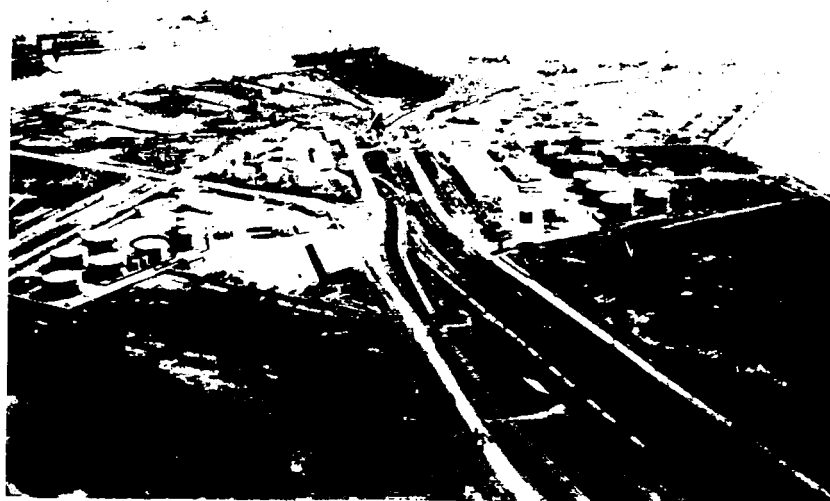
Le pétrole lampant

Le pétrole lampant, nous l'avons vu plus haut, a été le premier produit pétrolier utilisé en grosses quantités ; mais d'un emploi limité la courbe d'évolution des importations et des consommations tend vers une relative stabilisation de leur importance : 35.768 tonnes ont été importées en 1954.

Son dérivé le plus proche et mieux filtré est à l'ordre du jour comme combustible pour les turbines d'aviation et les importations tunisiennes de « Turbines fuel » sont passées de 247 tonnes en 1950 à 1.980 tonnes en 1953.



1. — Un pétrolier de 15.000 tonnes dans le port de Bizerte (Zarzouna)



2. — Le port pétrolier actuel de La Goulette

Le gas-oil

Le gas-oil comme l'essence était à l'origine un sous-produit de la distillation du pétrole voué à la destruction, il est devenu, par la découverte de Rodolphe Diesel un grand produit indispensable.

Utilisé primordialement et presque exclusivement par la marine pour ses sous-marins, le moteur diesel a rapidement envahi l'activité civile d'après 1918, pour équiper tous les gros engins.

La Tunisie a réalisé ses premières importations civiles de gas-oil en 1921 (1.091 tonnes) cinq ans après en 1926 elle en importait cinq fois plus (5.582 tonnes) en 1936 23 fois plus (24.792 tonnes) soit autant que de pétrole en 1934 (24.837 tonnes), enfin 96.829 tonnes de gas-oil ont été importées en 1954, ce qui représente pour la même année 9.300 tonnes de plus que les importations d'essence.

Le fuel-oil

Sous cette appellation sont groupés tous les liquides noirs plus ou moins visqueux à température ordinaire, certains, les moins chers en général doivent être fortement réchauffés pour être employés. Il fallait donc des installations nouvelles relativement onéreuses pour les utiliser économiquement, ce qui explique que la Tunisie ne se soit tournée qu'assez tard vers ces produits.

Les premières importations datent de 1931 (131 tonnes), en 1938 le marché du fuel-oil ne dépassait pas 3.500 tonnes par an. Après la deuxième guerre mondiale, la pénurie et les prix des charbons donnaient un essor puissant à l'utilisation de ce produit pétrolier dont 175.501 tonnes ont été importées en 1954, dont 23.000 tonnes pour les soutages de navires marchands.

Tous les gros consommateurs de calories en Tunisie (Centrale de La Goulette, les cimenteries et les phosphates) utilisent en 1954 ce combustible qui ayant remplacé le charbon dans les locomotives à vapeur, a été ensuite éliminé par le gas-oil utilisé dans les autorails et les locomotives diesel-électriques des réseaux ferrés tunisiens.

Les lubrifiants

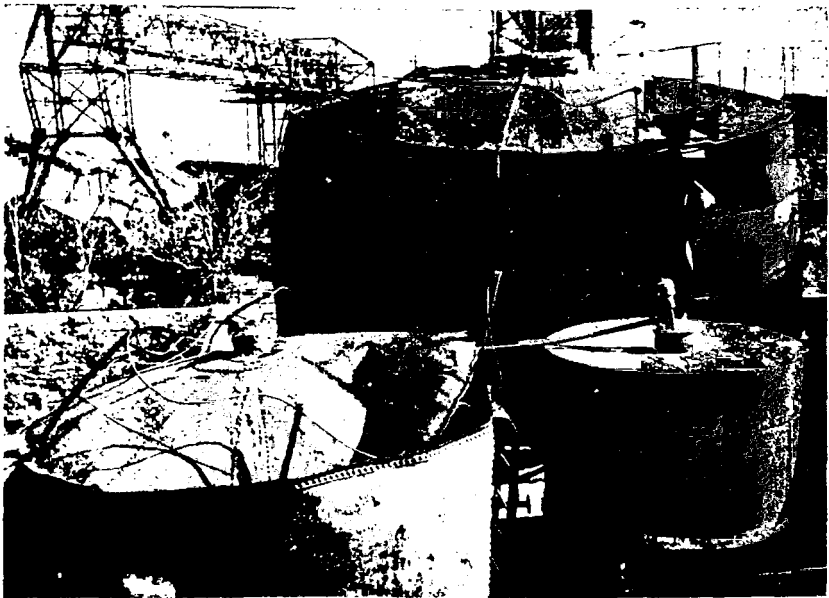
Les lubrifiants ont apporté, eux aussi leur contribution à l'évolution de la Tunisie. La Régence qui en importait 1.427 tonnes en 1909 a augmenté sa consommation et ses importations parallèlement à sa mécanisation industrielle et agricole pour atteindre 5.803 tonnes en 1939 et 10.164 tonnes en 1952, année record.

Encore doit-on remarquer que les qualités des lubrifiants actuels sont totalement différentes de celles des lubrifiants fabriqués en 1909 et que de ce fait, les lubrifiants ont acquis une durée d'utilisation bien plus élevée qui diminue relativement les besoins, ce qui explique la faible augmentation des importations réalisées depuis 1909. D'ailleurs, les qualités des lubrifiants de type 1909 seraient totalement incompatibles avec les besoins du matériel que la Tunisie de 1954 a à sa disposition à tel point que certaines sociétés importent nécessairement plus de 30 qualités de lubrifiants de leur marque correspondant à des besoins très précis.



3. — Dépôt après les bombardements de 1942-1943

(Document ESSO - Photo J.-D. Bossoutrot)



4. — Réservoirs après les bombardements de 1942-1943

(Document ESSO - Photo J.-D. Bossoutrot)

IMPORTANCE DES PRODUITS SPECIAUX

Le traitement (1) du pétrole brut permet d'obtenir divers produits que nous rangeons sous le terme général de produits spéciaux.

Nous entendons par là, le white-spirit, le butane, le propane, les alcools divers d'origine pétrolière, les détergents, etc...

Le white-spirit

Ce produit utilisé comme solvant dans certaines peintures et pour certaines opérations de dégraissage a vu ses besoins croître de 2 tonnes en 1938 à 156 tonnes en 1954, soit 78 fois plus.

Le butane

Ce gaz bien connu est très populaire et apporte partout le confort apprécié et l'économie du gaz de ville. Le marché croît donc rapidement depuis la fin des hostilités et la Tunisie qui consommait 204 tonnes de gaz butane en 1937 en a consommé 3.000 tonnes en 1954, soit 15 fois plus. Ce marché qui ne justifie pas encore la construction d'une usine de mise en bouteille en Tunisie, entraîne les sociétés à renvoyer les bouteilles vides en France où sont assurés leur entretien et leur remplissage.

Le propane

Ce gaz a fait son apparition sur le marché tunisien en 1951 et depuis les tonnages consommés, bien que faibles, 86 tonnes en 1954, ont quadruplé.

Le teepol

est utilisé commercialement comme savon liquide; son apparition en 1950 a été une révélation et, malgré son prix qui paraît élevé à la ménagère, il est adopté par tous ceux qui en font l'essai; c'est ainsi que les besoins de 28 tonnes en 1950 ont quadruplé en 1954.

Les bitumes

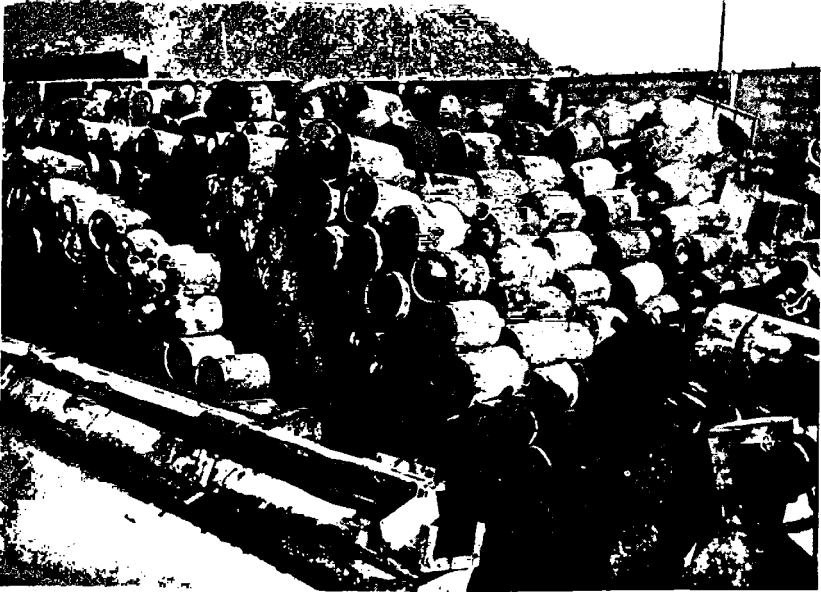
Ces produits sont destinés à deux sortes d'activités.

1° *Les bitumes industriels* destinés à l'étanchéité et à la protection des pièces exposées aux agents atmosphériques;

2° *Les bitumes routiers*, ainsi que leur nom l'indique, ces produits sont destinés aux revêtements des routes et les besoins de la Tunisie sont pratiquement régis par les besoins de la Direction des Travaux Publics, soit à l'importation 7.500 tonnes par an environ.

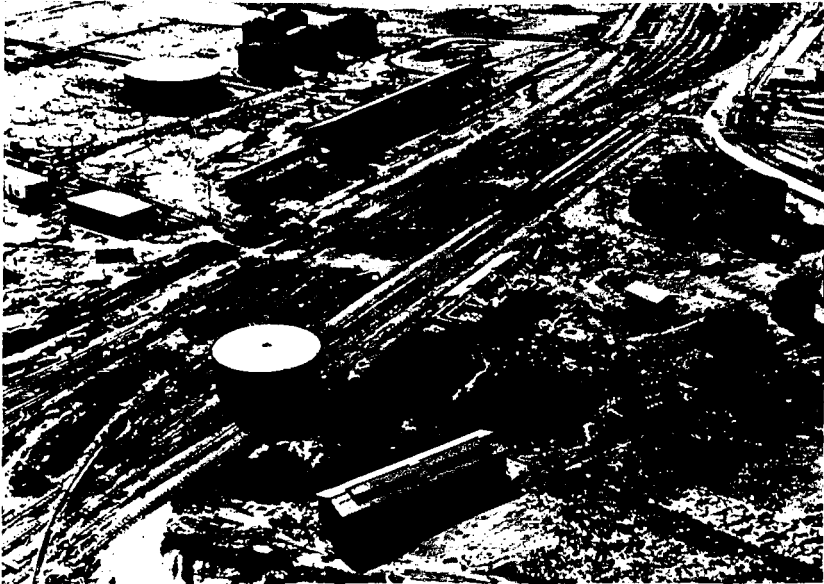
Nous ne pouvons que signaler pour mémoire, les paraffines, vaselines, alcools dont les besoins des utilisateurs tunisiens, bien que grandissants, sont relativement faibles, et nous sommes obligés de passer sous silence, de très nombreux produits retirés du pétrole, mais qui n'ont pas encore leur emploi, en Tunisie.

(1) On n'ose plus dire « distillation » tant les opérations sont devenues complexes.



5. — Les bouteilles de Butane après les bombardements de 1942-1943

(Document ESSO - Photo J.-D. Bossoutrot)



6. — Transfert d'un réservoir de 3.000 m³ sans démontage

(Document OZO - Photo J.-D. Bossoutrot)

LA DISTRIBUTION DES PRODUITS PETROLIERS EN TUNISIE

La distribution des grands produits vrac en Tunisie est assurée actuellement par six sociétés :

- ESSO STANDARD TUNISIE (ESSO) ;
- SOCIETE SHELL DE TUNISIE (SHELL) ;
- OMNIUM TUNISIEN DES PETROLES (OZO) ;
- SOCONY VACUUM D'ALGERIE ET DE TUNISIE (MOBILGAS) ;
- SOCIETE TUNISIENNE DES PETROLES MORY ;
- SOCIETE TUNISIENNE DES PRODUITS DU PETROLE (PURFINA) auxquelles il convient d'ajouter la Coopérative de Motoculture de Tunisie. Chacun de ces organismes possède :

1°) Ses entrepôts de mer dans différents ports et en particulier Tunis-La Goulette (Photo 2), Bizerte et Sfax.

2°) Ses dépôts de l'intérieur, à partir desquels les produits sont distribués aux clients importants par fer ou par la route.

3°) Son réseau de revendeurs (stations services — kiosques — pompes isolées).

EVOLUTION DES CAPACITES DE STOCKAGE

Nous avons vu que parallèlement à la mécanisation de la Tunisie croissaient ses besoins en combustibles liquides et en carburant.

En 1938-1939 la Tunisie qui consommait annuellement :

Essence :	40.000 T. =	55.000 m ³
Pétrole :	24.000 T. =	29.000 m ³
Gas-oil :	22.500 T. =	33.500 m ³
Fuel-oil :	3.500 T. =	3.600 m ³
	<hr/>	<hr/>
Totaux :	96.000 T. =	121.000 m ³

possédait des capacité de stockage (entrepôt de mer) s'élevant à 91.000 mètres cubes.

En 1948, malgré le contingentement la Tunisie consommait :

Essence :	45.900 T. =	61.000 m ³
Pétrole :	28.400 T. =	25.000 m ³
Gas-oil :	46.400 T. =	60.000 m ³
Fuel-oil :	38.660 T. =	40.000 m ³
	<hr/>	<hr/>
Totaux :	159.360 T. =	196.000 m ³

alors qu'elle ne possédait plus, après les destructions (1) dues aux

(1) Voir photos n° 3, 4 et 5 (Photos ESSO)

bombardements alliés et aux destructions systématiques allemandes, que 63.000 mètres cubes de capacité de stockage portuaire.

Un besoin urgent se faisait sentir. L'Administration et les Sociétés de distribution se devaient de réaliser dans les délais les plus brefs non seulement des capacités de remplacement mais des capacités nouvelles permettant de faire face aux besoins sans cesse croissant et pour cela il fallait déplacer les entrepôts de La Goulette que l'agrandissement du port rejetait d'un kilomètre vers le Sud.

Un plan d'ensemble était conçu dès 1948 après étude des besoins estimés pour les années à venir. Ce plan, véritable acte de foi, a été réalisé et est en cours de perfectionnement. Il présentait en particulier une difficulté sérieuse qui était le démontage des réservoirs de La Goulette et leur remontage sur les nouveaux emplacements au moment même où leur besoin se faisait sentir avec le plus d'acuité.

Les techniciens des Sociétés de distribution ont réalisé toutes ces opérations d'une manière magistrale et sans accident, malgré parfois, le déplacement sur plus d'un kilomètre de distance de réservoir (2) de 3.000 mètres cubes entièrement monté.

Au 1^{er} janvier 1954, dans le seul complexe portuaire Tunis-La Goulette, 96.000 mètres cubes de capacités sont réalisés chez les seules Sociétés de distribution et sont en cours d'augmentation.

Les capacités totales portuaires ont donc évolué comme suit pour toute la Tunisie :

— 1938 :	91.000 m ³
— 1948 :	63.000 m ³
— 1954 :	141.000 m ³

D'autre part, les dépôts (4) de l'intérieur dont l'importance commerciale est relativement moins grande qu'en 1938 compte tenu de l'évolution des moyens de transport ont vu leur capacité passer de 6.500 mètres cubes en 1938 à 14.500 mètres cubes en 1954 cela grâce à l'application judicieuse des textes de la Direction des Travaux Publics prévoyant la dispersion des ressources énergétiques du pays pour les mettre à l'abri de bombardements éventuels.

Il convient d'ajouter à ces capacités des dépôts appartenant à certains gros consommateurs et installés dans les ports de Tunis-La Goulette et Sfax et sur les lieux de consommation. En particulier :

Compagnie Tunisienne d'Electricité et

Transports (C. T. E. T.)..... 10.000 m³ à La Goulette.

Chemin de fer 5.000 m³ à Sfax (Sfax-Gafsa)

A partir des divers dépôts et entrepôts, la distribution est assurée jusque chez le client par une flotte de camions citernes dont les volumes unitaires croissent parallèlement à l'importance des capacités

(2) Voir photo n° 6 (Photo OZO).

(4) Non compris les citernes installées chez les clients et les stations services, kiosques et revendeurs.

destinées à recevoir les produits, cela dans le but de ne pas fractionner les livraisons et d'obtenir ainsi pour le consommateur le prix de revient le plus bas.

Les capacités de stockage importantes sont ravitaillées en général directement à partir des entrepôts de mer à l'aide de camions gros porteurs (15.000 à 20.000 litres) ou par wagons complets.

Ces capacités, qui permettent aux Sociétés distributrices, dans le cadre des textes en vigueur, de conserver à chaque instant, sensiblement trois mois de stock représentant un quart de la consommation annuelle de la Tunisie, évoluent continuellement pour s'adapter aux besoins sans cesse croissants du territoire.

PRIX DES PRODUITS PETROLIERS

Tout utilisateur de quelque produit que ce soit estime toujours payer trop cher l'objet qu'il achète et les automobilistes du monde entier, sauf peut-être l'automobiliste américain (peut-être parce qu'il est des plus avantagés), n'échappent pas à cette règle. Nous ne voulons pas entrer ici dans cette polémique et nous nous contenterons d'exposer l'évolution des prix depuis 1938.

Le 20 avril 1938 : le prix de l'essence était fixé à 2,10 francs le litre. Le 20 avril 1955 : le prix de l'essence à Tunis est fixé à 41 francs le litre. Soit moins de 20 fois plus.

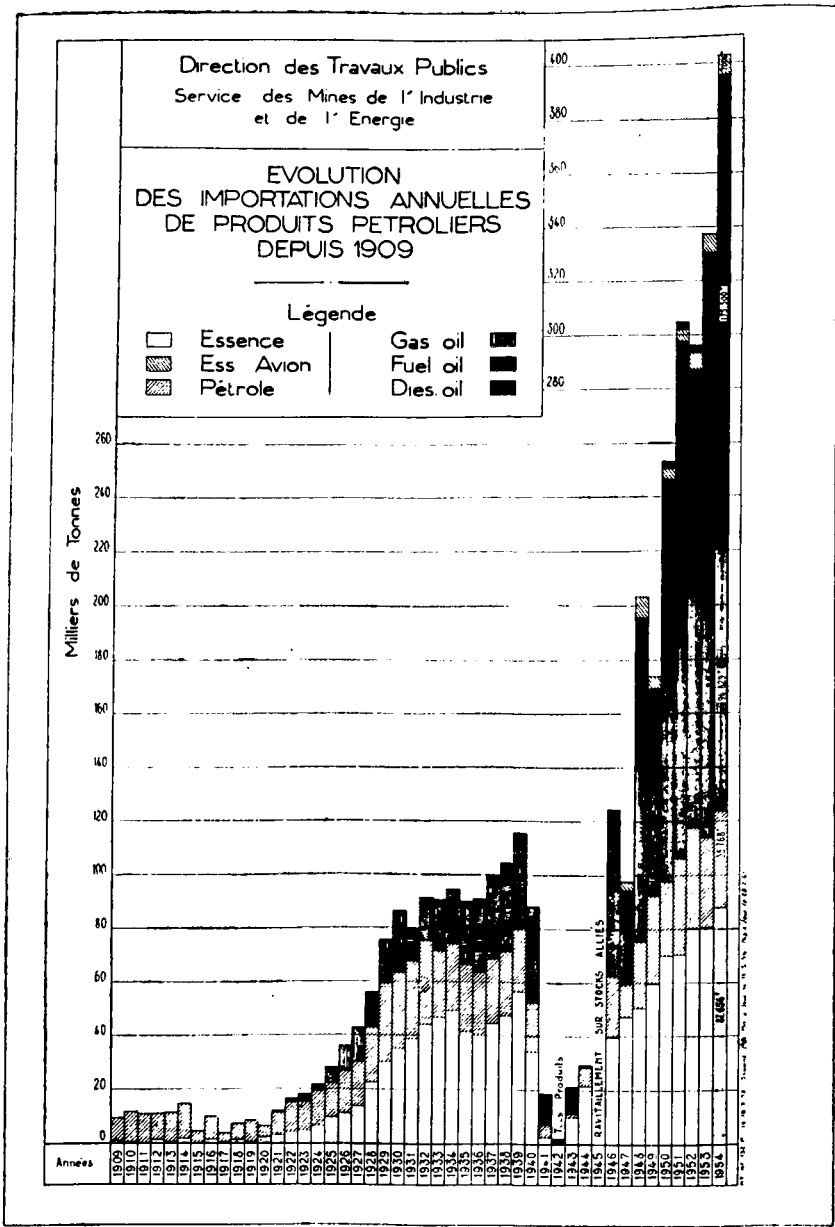
Le 20 avril 1938 : le prix du pétrole était fixé à 1,37 franc le litre. Le 20 avril 1955 : le prix du pétrole à Tunis est fixé à 30 francs le litre. Soit moins de 23 fois plus.

Le 20 avril 1938 : le prix du gas-oil était fixé à 0,89 franc le litre. Le 20 avril 1955 : le prix du gas-oil à Tunis est fixé à 28,40 francs le litre. Soit 33 fois plus.

Les prix de ces produits de première nécessité, malgré les droits et taxes divers n'ont donc pas augmenté proportionnellement au coût de la vie, il n'en est pas moins vrai que l'utilisateur tunisien, algérien et européen est fortement désavantagé par rapport à l'utilisateur Nord-Américain pour lequel fin 1953, la comparaison était la suivante :

- New-York 27,25 francs le litre
- Paris : . 64,10 francs le litre
- Tunis : . 40,60 francs le litre
- Alger : . 40,40 francs le litre
- Karachi : 74,78 francs le litre, prix le plus élevé mondialement.
- Rome : . 73,00 francs le litre

Dans ce qui précède, nous n'avons tenu compte, pour la Tunisie, que des prix officiels ; il est évident que les gros consommateurs possédant des capacités de stockage importantes obtiennent des diverses Sociétés distributrices, des prix plus bas qui sont dus à une concurrence active et qui sont fonction des facilités de livraison.



CONSOMMATION MOYENNE DE PRODUITS PETROLIERS PAR AN ET PAR HABITANT

En 1948, malgré le rationnement en France et en Tunisie :
 le Français consommait : 179 kilogrammes de produits pétroliers;
 le Tunisien consommait : 52 kilogrammes de produits pétroliers;
 l'Américain (U.S.A.) consommait : 2.264 kilogrammes de produits
 pétroliers.

Actuellement :

le Français consomme sensiblement : 500 kilogrammes de produits
 pétroliers;

le Tunisien consomme sensiblement : 125 kilogrammes de produits
 pétroliers,

alors qu'avant la guerre de 1939-1945 le Tunisien consommait sen-
 siblement : 40 kilogrammes de produits pétroliers.

Ces chiffres montrent bien l'évolution de la Tunisie qui reste tout
 de même nettement moins rapide que l'évolution de la France, car il
 ne faut pas oublier que l'augmentation de la consommation de pro-
 duits pétroliers a été en grosse partie équilibrée par la diminution
 des besoins en charbon de la Régence (importation charbon 1937 :
 290.000 tonnes ; 1954 : 75.000 tonnes ; prévisions 1955 : 40.000 tonnes).

Nous avons vu par les chiffres exposés ci-dessus que la Tunisie est
 devenue un consommateur relativement important de produits pétro-
 liers qui ont apporté en tous points de la Régence l'énergie qui man-
 quait partout, pour rendre la fertilité à son sol.

Aujourd'hui, grâce à l'effort conjugué

— de la France qui, après avoir assuré par une répartition judi-
 cieuse des devises la vie de l'après-guerre, assure, par ses raffine-
 ries importantes et rapprochées un ravitaillement souple et sans
 aléas ;

— de l'Administration de la Régence qui a fait réaliser de grands
 travaux ;

— des Sociétés de distribution de carburants bien souvent décriées
 à tort qui, par des efforts techniques et financiers lourds mais heu-
 reux, distribuent dans les meilleures conditions les produits de leur
 marque, sur toute l'étendue du territoire ;

chaque jour qui passe assure l'évolution certaine de cette terre d'A-
 frique, particulièrement déshéritée puisqu'elle ne possède pas encore
 de ressources d'énergie locales utilisables économiquement (1).

Henri BLANC,

Ingénieur des Travaux Publics.

(1) Les mines de lignite ne sont exploitables qu'en cas de guerre. Le gaz naturel
 apporte un appoint sérieux mais limité. Les barrages sont encore en cours de
 réalisation et apporteront un appoint non négligeable de K.W.H.