

PLAN D'ÉQUIPEMENT ET DE RECONSTRUCTION DE L'OUTILLAGE PUBLIC (fin)

LES PORTS AÉRIENS

Une décision prise l'an dernier par le Gouvernement Métropolitain a mis à la charge de la Tunisie, en totalité ou en partie, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'un certain nombre d'aérodromes à caractère local.

Le programme d'ensemble des travaux incombant à la Tunisie est le suivant :

— TUNIS : création d'un aérodrome local;

— BIZERTE : création d'un aérodrome local;

— SOUSSE : création d'un aérodrome local;

— SFAX : équipement de la base de Sfax El-Maou pour les besoins de l'aviation de tourisme et des lignes intérieures tunisiennes;

— GABES, déplacement de l'aérodrome actuel, et construction d'un aérodrome plus important dans le voisinage de Bou-Chemma;

— DJERBA : déplacement de l'aérodrome actuel, inutilisable en période de pluies, et création d'un nouvel aérodrome local;

— KEBILI : création d'un aérodrome local;

— LE KEF, THELEPTE, GAFSA, TOZEUR, MEDENINE, KAIROUAN : conservation de l'aérodrome actuel et compléments d'infrastructure nécessaires pour les besoins de l'aviation civile et de l'aviation de tourisme (abris, logements du personnel, poste de ravitaillement, etc...).

Dans chaque cas particulier, la Métropole peut aider la Tunisie, sous la forme de subventions partielles, lorsque les installations intéressent les liaisons impériales au titre des terrains de secours, ou

lorsqu'elles intéressent l'aviation militaire.

Dans le programme ci-dessus, l'aérodrome nouveau de Djerba se présente avec une urgence particulière.

En effet, la liaison aérienne Tunis-Sfax-Djerba constitue la plus importante de nos lignes intérieures tunisiennes. Elle améliore d'une façon considérable les liaisons entre Djerba et le Continent. Enfin elle est susceptible d'une exploitation rentable.

Etant donné les tendances actuelles en matière de transports aériens, il est nécessaire que l'aérodrome de Djerba soit accessible à des avions moyen porteur, type Dakota par exemple. La création du nouvel aérodrome de Djerba doit donc être envisagée le plus tôt possible. Parallèlement, nous poursuivons l'étude et les acquisitions de terrains de l'aérodrome de Sousse, cette importante agglomération étant jusqu'ici privée de port aérien. Enfin, plusieurs améliorations ont été apportées sur les autres terrains, notamment celui de Sfax-El-Maou dont les installations ont été entièrement remises en état.

INDUSTRIALISATION

Les combustibles et les carburants ont été traités à l'occasion de l'Énergie.

La présente section traite des industries de base :

— Mines et Carrières;

— Traitement des minerais;

— Sels et matières connexes;

— Matériaux de construction.

Un plan d'équipement industriel ne saurait présenter le même caractère de précision qu'un plan

d'outillage public. Il touche en effet à des domaines où la technique est très spécialisée, où les problèmes de l'économie financière des exploitations priment, dans une large mesure, le problème d'assurer à tout prix le service.

Le premier rôle de l'Etat en matière d'équipement industriel est de prendre à son compte la coordination des études théoriques dont la rentabilité n'est pas évidente, en particulier l'inventaire méthodique de toutes les ressources minières et industrielles dont dispose le pays.

Une organisation de ce genre n'existait en Tunisie qu'à l'état fragmentaire. Il a donc fallu la développer, la réorganiser et lui donner les moyens d'action nécessaire. Ainsi donc fut constitué un Bureau des Recherches Minières et Industrielles (B.R.M.I.) rattaché au Service des Mines avec le programme suivant d'études à entreprendre :

- 1.) *Phosphates* :

Surveillance et contrôle des études faites par les phosphatiers et la STECDIP pour le traitement des phosphates et leur enrichissement. Le financement de ces études est assuré par le Comptoir des Phosphates, et par une ristourne de 33% sur le produit de l'impôt sur les transports de phosphates.

Contrôle des études faites par les phosphatiers pour mécaniser leurs installations.

- 2.) *Plomb et zinc* :

- Inventaire des gisements;
- Etudes de la concentration des laveries;
- Etudes de la récupération des stocks pauvres;
- Etudes pour une meilleure utilisation des fonderies;
- Etudes pour l'installation d'un laminoir.

- 3.) *Fer* :

- Contrôle des études faites par les exploitants pour mécaniser les mines;

- Etudes d'une petite industrie de construction mécanique avec four électrique;

- Etudes pour l'installation d'une grosse industrie sidérurgique.

- 4.) *Sels marins et matières connexes* :

- Etudes pour l'extension et la mécanisation des salines actuelles;

- Etudes pour la remise en exploitation des salines de Zarzis;

- Etudes pour le traitement en Tunisie des produits de Zarzis.

- 5.) *Carrières* :

- Recherches de gisements de bon matériaux pour les agrégats, les liants (ciment, chaux, plâtre), les céramiques (tuiles, briques, hourdis);

- Etudes pour l'installation d'usines nouvelles produisant les matériaux suivants :

- ciment,
- chaux,
- plâtre,
- céramique.

Le Bureau des Recherches Industrielles et Minières fut mis en route très rapidement et équipé avec un noyau d'ingénieurs, de géologues et de chargés de mission venus de France pour des missions temporaires, après accord du Ministère Métropolitain de la Production Industrielle.

Dès 1946, le Bureau des Recherches Minières et Industrielles a amorcé un certain nombre d'études générales et d'études de détail dont les principales sont les suivantes :

- inventaire et examen des industries céramiques,

- inventaire des carrières de calcaire et de gypse susceptibles d'être exploitées par des usines de fabrication de ciment, de chaux et de plâtre,

- étude de détail pour la construction d'une seconde cimenterie,

— étude d'avant-projet pour le développement de l'industrie du plâtre et de la chaux,

— inventaire et étude critique des mines de plomb,

— étude de détail sur les salines de Tunisie,

— étude de détail concernant les salines de Zarzis.

En 1947, l'activité du Service s'est poursuivie et s'est portée plus principalement sur l'inventaire des ressources en minerais de plomb et de zinc. Des résultats très intéressants ont été obtenus par les études de synthèse faites par le Service.

D'autre part, deux réalisations en cours :

— la création à Tunis d'une seconde cimenterie,

— la constitution d'une Société d'études pour la remise en exploitation de la saline de Zarzis.

CONCLUSION

Au début de cet exposé, nous avons signalé la nécessité, pour la Tunisie, d'entreprendre, en même temps que sa reconstruction, un programme résolu comportant la rénovation et la modernisation de son outillage public.

Les hausses massives de salaires, la reprise accentuée de l'activité du pays dans le domaine des transports et des besoins en énergie, la sécheresse qui, une fois encore, a réduit notre production agricole, montrent que les arguments développés sont plus que jamais d'actualité.

La Tunisie a réalisé un effort considérable pour remettre en route, dès la fin des hostilités, ses services publics. L'effort de reconstruction provisoire peut être actuellement considéré comme achevé. Un tel effort peut donner immédiatement satisfaction. Il ne doit pas être considéré comme définitif. Déjà, malgré des difficultés qui n'affectent pas la Tunisie seule, mais le monde entier, dans la plupart des secteurs concernant l'outillage public, les reconstructions définitives combinées avec des améliorations sont entreprises et marquent des réalisations positives : l'achèvement du quai des Phosphates à Sfax, l'arrivée du matériel électrique américain à la C.F.T., l'accès aux gros bateaux des ports de La Goulette et de Sfax marquent des étapes dans le développement de cet effort.