

CHRONIQUE DU MOIS DE FEVRIER 1950

M. Jean Mons, Résident Général de France, a ouvert, le 23 février 1950, au Palais des Sociétés Françaises, la 26^e Session ordinaire du Grand Conseil de la Tunisie. Il était assisté de MM. Bèna et Victor Guez, doyens, et de MM. Attal et Bou Habbane, benjamins des deux sections.

Au banc du Gouvernement avaient pris place M. de la Chauvinière, Ministre Plénipotentiaire, Délégué à la Résidence Générale, Son Excellence Mustapha Kaak, Premier Ministre du Gouvernement Tunisien; M. Brouillet, Secrétaire Général du Gouvernement Tunisien; le Général Molle, Commandant Supérieur des Troupes de Tunisie; les Ministres les Directeurs d'Administration, les Conseillers et M. Nullet, Contrôleur Civil de Tunis.

Dans son discours inaugural, que nous publions d'autre part, le Résident Général a défini les caractères du budget soumis à l'Assemblée et a exposé ensuite la situation économique et sociale de la Tunisie.

Les deux sections ont procédé ensuite à l'élection de leurs présidents.

— M. Marcel Casabianca a été réélu Président de la Section Française.

— M. Tahar ben Ammar a été élu Président de la Section Tunisienne.

L'Institut Pasteur de Tunis vient de célébrer son cinquantenaire.

Diverses cérémonies ont eu lieu les 20, 21 et 22 février, sous la présidence de M. Jean Mons, Résident Général de France à Tunis et en présence des plus hautes autorités de la Régence, ainsi que de Mme Vve Charles Nicolle et de ses enfants, du Docteur Tréfouel, Directeur de l'Institut Pasteur de Paris, et des représentants des Instituts Pasteur d'Afrique du Nord et des Services de Santé militaires.

A la vérité, c'est en 1893 que le Résident Général René Millet, demanda à Pasteur d'envoyer en Tunisie un de ses élèves pour y étudier les moyens d'améliorer la vinification, que les circonstances climatiques rendaient difficile. Un laboratoire de vinification fut donc créé le 7 septembre 1893 par décret de S. A. Ali Pacha Bey. Le Directeur en fut le propre neveu de Pasteur, Adrien Loir.

Quelques mois après, le 4 avril 1894, le Résident Général Rouvier présente au sceau du même Bey un nouveau décret par lequel s'adjoint au premier laboratoire un laboratoire de bactériologie et un Institut pour le traitement antirabique. En novembre 1894 est fondé un centre vaccino-gène. En octobre 1895, à la suite d'une souscription due à l'initiative du journal « La Dépêche Tunisienne », est créé un service antidiphthérique.

C'est seulement le 14 février 1900 que le Résident Général René Millet et S. A. Ali Pacha Bey mettent un terme à cette longue gestation, le premier en présentant, le second en scellant le décret qui donne au nouvel établissement le nom d'Institut Pasteur de Tunis et lui attribue la personnalité civile.

Avant ce décret, le nom d'Institut Pasteur avait peut-être été prononcé dans le public; il ne figure dans aucune pièce officielle. C'est ainsi que le décret du 27 juin 1898 rend membre de droit du Conseil Central d'Hygiène le directeur de l'Institut antirabique de Tunis.

L'année 1950 constitue donc bien le cinquantenaire de notre Institut Pasteur.

L'œuvre accomplie par l'Institut Pasteur de Tunis est considérable. Œuvre scientifique d'abord : qu'il nous suffise de rappeler les travaux du Dr Nicolle et de ses collaborateurs sur le typhus exanthématique, la fièvre récurrente, la fièvre jaune, la rougeole, la fièvre méditerranéenne, le trachome, etc... Mais, depuis sa fondation, l'Institut Pasteur de Tunis a partagé son activité entre les travaux de recherches et les services pratiques. En dehors du traitement antirabique qui est la fonction la plus caractéristique de l'Institut Pasteur (un millier de personnes étaient traitées chaque année avant la guerre, plus de 2.000 depuis) il contrôle, du point de vue bactériologique, les eaux d'alimentation des grandes villes. Le service des fermentations met à la disposition des viticulteurs des levures perfectionnées; le service antipaludique, créé en 1905, a pris une extension de plus en plus grande et a été rattaché en 1921 au service de l'Hygiène, aujourd'hui Ministère de la Santé Publique.

Enfin, l'Institut Pasteur prépare régulièrement un grand nombre de vaccins, notamment le vaccin antityphique du Dr Durand, l'actuel Directeur de l'Institut, le vaccin contre la typhoïde et les paratyphoïdes et le vaccin antituberculeux B.C.G. qui est en ce moment utilisé par des équipes qui parcourent toute la Régence. Il est intéressant de noter, d'autre part, que, lors de l'épidémie de choléra qui a sévi en Egypte en 1947, l'Institut Pasteur de Tunis a fait parvenir dans ce pays des quantités très importantes de vaccin anticholérique.

« L'observateur le plus averti, le critique le plus sévère, a déclaré dans son discours du 21 février S. E. Sidi Ali Bouhageb, Ministre de la Santé Publique, ne peut que s'incliner devant l'équipe pastoriennne prise en son entier, et déclarer que tous ces hommes et ces femmes font exception très nette au sein de l'humanité, car ils se sont tous donnés corps, âme, esprit et génie à leurs semblables et que ce qui les caractérise tous et toutes, c'est le dédain le plus serein pour tout ce qui peut s'appeler récompense humaine.

« Les Pastoriens et les Nicolliens ont traqué le mal, la douleur et la mort en Tunisie. Qu'ils trouvent en ce jour l'hommage que leur offre la Tunisie pour leur peine. »

C'est en termes à peu près semblables que le Résident Général a terminé le discours qu'il a prononcé au cours de la même cérémonie.

« L'Institut Pasteur de Tunis, a dit M. Jean Mons, doit continuer à être, comme il l'était du temps de Nicolle, le bastion de la défense sanitaire du pays. Sous la haute direction scientifique de l'Institut Pasteur à Paris, personnifié ici aujourd'hui par le professeur Tréfouel, avec la collaboration du corps médical de Tunisie, il développera l'action humaine qu'il a entreprise au début du siècle. Il sera l'un des meilleurs outils dont dispose ici le Ministère de la Santé Publique pour remplir sa généreuse mission.

« Héritiers d'une magnifique tradition, ceux qui, aujourd'hui comme demain, ont ou auront la charge exaltante de poursuivre, sur cette terre, l'œuvre admirable des Pasteur, des Roux, des Nicolle, ne manqueront pas de s'inspirer de l'exemple de leurs maîtres. Ils le font déjà sans autre préoccupation que celle de servir, de bien servir tout à la fois la science et les hommes.

« Qu'ils sachent que leur effort n'est pas vain. Qu'ils sachent qu'il est compris par les élites de ce pays où les recherches médicales sont en honneur depuis les temps lointains où, de Kairouan, des savants tunisiens révélèrent au monde la valeur de leurs découvertes et de leur enseignement.

« Qu'ils sachent, aussi et surtout, pour le mériter davantage, que le développement qu'ils mettent au service de la science, leur vaut ou leur vaudra, tôt ou tard, la meilleure des récompenses, celle que constitue la reconnaissance fervente de la foule anonyme de tous ceux que leurs travaux préservent ou guérissent ».

LA VIE ADMINISTRATIVE

CONSEIL DES MINISTRES

Le Conseil de Cabinet s'est réuni le 10 février 1950, sous la présidence de M. Jean Mons, Résident Général de France à Tunis.

L'ordre du jour a été consacré à l'ensemble des problèmes budgétaires qui seront soumis à la prochaine session du Grand Conseil.

CONSEIL DE CABINET

Le Conseil de Cabinet s'est réuni le 10 février 1950, sous la présidence de Son Excellence Mustapha Kaak, Premier Ministre du Gouvernement Tunisien, pour examiner le projet de budget pour l'exercice 1950-1951, rapporté de Paris par Monsieur le Directeur des Finances.

Au cours de sa réunion du 21 février 1950, le Conseil a examiné les questions financières appelées à l'ordre du jour par la fin de l'exercice budgétaire.

LA VIE ÉCONOMIQUE

CONFÉRENCES DE LA FÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'INGÉNIEURS DE TUNISIE

Le 11 février dernier, la Fédération des Associations d'Ingénieurs de Tunisie a inauguré, sous la présidence effective de M. Jean Mons, Résident Général de France à Tunis, une série de conférences destinées, selon les termes employés à cette occasion par son président, M. Coupin, à « montrer la place que l'Ingénieur tient en Tunisie » et à faire connaître au grand public comment « dans le calme de son cabinet d'étude, dans son bureau ou dans son usine bourdonnante, dans son atelier, dans les steppes désertiques ou dans les galeries des mines, que ce soit dans l'air, sur mer, sur terre, l'Ingénieur, dans tous les domaines travaille dans le silence pour le plus grand bien de l'humanité. »

Le Résident Général a pris la parole le premier pour féliciter la Fédération des Ingénieurs d'avoir organisé cette série de conférence. « Il m'a souvenant paru, a dit M. Jean Mons, qu'en Tunisie les techniciens des industries privées, accaparés par leur travail, vivaient un peu à l'écart du grand public, qui ne pouvait ainsi bénéficier de leurs connaissances. Aussi ai-je accueilli avec empressement le projet de conférences que vous m'avez récemment soumis. Car ces conférences ne seront pas seulement un moyen de rapprocher les techniciens entre eux et de confronter les techniques : elles permettent aussi de rapprocher les techniciens des profanes et de vulgariser les techniques ».

L'ÉQUIPEMENT DE LA TUNISIE : SES MOYENS DE COMMUNICATION

Conférence faite par M. Meunier, ingénieur en chef
Adjoint au Directeur des Travaux Publics, le 11 février 1950

M. Meunier rappelle tout d'abord que depuis les premières années du protectorat jusqu'en 1914, la Tunisie a connu une période de développement économique intense dans le domaine de l'outillage public; trois œuvres maîtresses ont marqué cette période : les chemins de fer, les mines et les adductions d'eau des grandes villes.

La période postérieure à 1914 a connu la réduction des investissements et l'outillage public ne s'est pas renouvelé. Toutefois, grâce à MM. Brunache et Gosselin des réalisations importantes ont pu être faites dans le domaine des routes et de l'hydraulique.

Une Commission d'Études Financières et Techniques instituée par arrêté du 25 mai 1929 avait établi un plan d'équipement; l'exécution en a été amorcée, mais les difficultés financières de 1934 ont entraîné, peu après, un arrêt brutal de tous ces efforts et, jusqu'à la guerre, on s'est borné « à faire de l'entretien », de sorte que, à la fin des hostilités, compte tenu des destructions, on s'est trouvé, dans la plupart des domaines, en face d'un outillage public hors de service. Cepen-

dant, différents facteurs exigeaient une révision complète de l'équipement de la Régence et le développement de son industrialisation.

C'était d'abord l'accroissement très rapide de la population, qui comptait 3.230.000 habitants en 1946 et qui s'accroît régulièrement à une cadence d'environ 70.000 habitants par an; c'était l'augmentation du standing de vie des ouvriers qui, par l'augmentation des salaires qu'il provoque, exige des industriels le recours à un outillage moderne et perfectionné.

Le plan d'équipement actuel, présenté par M. Bonnenfant, alors Directeur des Travaux Publics, a été adopté par le Grand Conseil lors de sa session de 1945-1946.

Routes

M. Meunier expose ensuite la situation du réseau routier. Il comprend actuellement 8.472 km. de routes, 1.492 km. en terre améliorée et 6.980 km. avec revêtement en macadam ordinaire ou gravier-ar-gile bitumé ou non; il faut y ajouter 5.422 km. de pistes entretenues. Il n'y avait pas 400 km. de routes en 1890.

Le développement du réseau routier correspond à celui des véhicules automobiles; le nombre des automobiles en service en Tunisie est en effet passé de 1.700 en 1920, à 15.000 en 1930 et à 24.000 environ en 1950.

La densité du réseau routier pour l'ensemble du pays, soit 8.472 km. pour 3.440.000 habitants correspond à 1 km. pour 408 habitants ou à 1 km. pour 14,8 kilomètres-carrés de superficie; compte tenu des pistes, ce dernier chiffre devient 1 kilomètre pour 248 habitants ou pour 9 kilomètres-carrés. En France, les densités correspondantes sont de 1 km. pour 66 habitants ou pour 0,9 kilomètre-carré. Il ne faut pas oublier qu'une partie de la Tunisie du sud est désertique.

Vanter la qualité du réseau routier tunisien est devenu un lieu commun; cette qualité est due, d'une part à l'importance des crédits dont a pu disposer, de 1926 à 1934, l'Office des routes et, d'autre part, à l'effort des Ingénieurs pour l'utilisation de techniques appropriées au climat, à la main-d'œuvre locale et à la nature du sol.

Les principales techniques utilisées sont :

1.) Le macadam classique, rénové par le souci de ne l'exécuter que sur de bons terrains de fondation, sur des routes dont la plateforme aura préalablement reçu une couche d'amélioration en tuf ou autres matériaux susceptibles de se combiner au sol pour lui donner une valeur portante suffisante.

Sur le sol, le hêrisson classique a été remplacé par du ballast, qui comporte moins de vides.

Les niveleuses ont permis de régler mécaniquement les épaisseurs de ballast et de macadam; le recours aux engins mécaniques et la recherche des procédés plus modernes pour obtenir un réglage satisfaisant a devancé de près de dix ans les recherches analogues entreprises dans la Métropole.

2.) Le revêtement en gravier-argile; il s'agit d'un béton de gravier, sable et argile, dans lequel l'argile remplace le ciment du béton ordinaire. Cette technique, toute spéciale, permet d'obtenir des revêtements moins chers que les macadams partout où la pierre de qualité n'existe pas à proximité; les études qui ont été faites en Tunisie à ce sujet ont été à l'avant-garde de la technique.

Pour obtenir de bons rendements, l'organisation systématique du travail est étudiée dans tous les cas et on emploie des « groupes de cylindrage ou de bitumage » convenablement encadrés et fortement mécanisés.

Quant aux pistes, elles sont construites ou entretenues à peu de frais, grâce à l'utilisation de niveleuses, soit tractées, soit automotrices (motorgraders, speed patrols, auto patrols).

M. Meunier montre ensuite sur une carte la situation actuelle du réseau routier et précise les différents stades de la construction d'une route dans le temps : une piste sommaire sans ouvrage est tout d'abord réalisée, puis on établit une plateforme améliorée avec ouvrages d'art, puis enfin on exécute un revêtement.

Parmi les principales réalisations de routes neuves en cours il faut citer les suivantes :

Oued-Zarga-Mateur, Mateur-Béja, Ferryville-Teskraïa-Sedjenane, Souk-el-Khemis-Fernana et prolongement sur Bône, Pont-du-Fahs-Le Krib, Tadjerouine-Ouenza, Goubellat-Pont-du-Fahs-Zaghouan-Hammamet, Pont-du-Fahs-Maktar, Maktar-Pichon, Kairouan-Sfax, Djilma-Gafsa, El Hamma-Kebili, Zarzis-Houmt-Souk avec la chaussée d'El-Kantara.

La Tunisie, en avance sur la plupart des pays pour la technique routière, est en retard sur un point : la modernisation des grands itinéraires.

Pour permettre une circulation rapide, il faut hâter la suppression des passages à niveau et augmenter la largeur, trop souvent insuffisante, des ponts; les abords de la ville de Tunis doivent être, en outre, dégagés et des projets d'autoroutes ont été établis à ce sujet, une au Nord, reliant la route de Bizerte en contournant El-Ariana et une au Sud prolongeant la rue de Turquie au-dessus des voies de la C.F.T., passant en tunnel sous Sidi-bel-Hassen et assurant la jonction dans les directions de Zaghouan et de Sfax.

Il faut souhaiter, dans l'intérêt de tous, que la situation des crédits s'améliore pour qu'on puisse rapidement passer à l'exécution.

Chemin de fer

Aucune construction de ligne, aucun travail important d'infrastructure n'est envisagée; c'est surtout la modernisation du matériel roulant et de traction qui doit être effectuée d'urgence.

Les programmes antérieurement établis dans ce sens sont en voie de réalisation.

Aéronautique

L'aérodrome d'El-Aouina, qui permet de recevoir les plus gros avions actuellement en service, est l'un des mieux équipés de l'Union Française. M. Meunier signale que toutefois l'avion à réaction, grand consommateur de carburant, nécessitera probablement la construction de pistes supplémentaires.

On doit, par ailleurs, équiper pour recevoir les avions de transport type courant les aérodromes de Sfax, Kairouan, Gabès, Djerba, Melita, Médenine, Kebili, Tozeur, Gafsa, Souk-el-Arba et Bizerte et un certain nombre d'autres pour avions de tourisme.

A El-Aouina, le nombre des passagers embarqués était de : 12.377 en 1945, 30.266 en 1946, 73.519 en 1947, 83.586 en 1948, 89.057 en 1949.

A titre de comparaison, le nombre de passagers maritimes n'était, en Tunisie, pour l'année 1948, que de 103.853.

Le trafic postal « Avion » était en 1948 de 437.267 kg. et le fret de 4.062.690 kg.

Ports

Le trafic total des ports maritimes, importation et exportation a varié, en Tunisie entre 3.000.000 de tonnes en 1932-1933 et 5.700.000 tonnes en 1929.

Il a atteint 4.145.000 tonnes en 1948 et 4.327.000 tonnes en 1949, mais les conditions de ce trafic ont considérablement évolué.

En 1925-1928 on notait 5.234 navires; en 1948, 2.041 seulement et en 1949, 2.805. Les dimensions des navires augmentent considérablement, ce qui impose l'accroissement du tirant d'eau disponible dans les ports et une accélération des cadences de chargement et de déchargement.

La nécessité de reconstruire les quais détruits et d'assurer le trafic des navires à grand tirant d'eau a conduit à entreprendre simultanément les travaux d'aménagement des bassins à Sfax, à Sousse et à Tunis-Goulette.

A Sfax. — Les anciens bassins étaient avant la guerre bordés par des quais à 6 m. 60 seulement de tirant d'eau; l'approfondissement du port a dû être entrepris à 10 m. 50.

Au quai à phosphates on a utilisé pour le faire un procédé assez original; on a creusé la souille avec un excavator fonctionnant à l'air comprimé et établi des empilements de blocs de petites dimensions, qui ont été liaisonnés verticalement par des rails. La jonction entre le nouveau et l'ancien quai a été faite par remplissage de béton avec dalles de répartition supérieure en béton armé.

Au Quai du Commerce, on a profité de la reconstruction pour agrandir les terre-pleins, d'une largeur par trop insuffisante; le nouveau quai est constitué par un empilement de blocs posés sur un matelas de déchets de carrière.

L'appontement du M'Dilla a été réalisé par une succession de massifs espacés de 22 m. 50 supportant des charpentes métalliques et réunis à la terre ainsi qu'entre eux par des passerelles. Ces massifs

sont continués par quatre caissons en béton armé superposés formant coffrage; les caissons ont été remplis de moellons à l'intérieur et on y a injecté un mélange de sable et de ciment appelé colcrete, procédé qui a fait ses premières armes en Tunisie et qui est très intéressant, puisqu'il permet d'apporter successivement les deux matériaux constituant le béton dans des conditions économiques; il est actuellement utilisé, en particulier, à Bône, pour la reconstruction d'un quai.

A Sousse. — Les installations phosphatières ont été détruites pendant la guerre ainsi que le musoir. Les musoirs ont été reconstruits en ripant la passe d'environ 20 mètres par rapport à son emplacement ancien et les quais, antérieurement fondés à la cote —6,50, ont été reconstruits à la cote —9,50. Des ducs d'Albe ont été aménagés pour le trafic du sel, qui doit remplacer celui des phosphates.

Le procédé utilisé consiste au creusement d'une souille et à son remplissage par des déchets de carrière jusqu'à la cote —9,50; sur ces déchets sont posés des blocs de près de 40 tonnes.

Il reste encore à effectuer à Sousse un travail de dragage de l'ensemble du bassin.

A Tunis-Goulette. — Le trafic comprend trois éléments :

— Les passagers, dont le nombre est passé de 102.899 en 1927 à 158.056 en 1938; il a été en 1949 de 103.853.

— Les pondéreux, minerais de fer et les phosphates, soit environ 1 million de tonnes par an.

— Les marchandises diverses dont le tonnage, inférieur à 1 million de tonnes avant la guerre, a atteint 1.009.199 T. en 1949.

Pour faire face à l'accroissement du trafic des marchandises qui résulte de l'augmentation de l'importance des besoins de la population desservie par ce port et pour permettre l'accès des navires à fort tirant d'eau, on a établi un programme coordonné d'aménagements des deux bassins de Tunis et de La Goulette.

A Tunis. — Le bassin carré est dragué à —7m. 50 et le bassin latéral à —6,50, le chenal à —7,80 avec une largeur au plafond de 45 mètres.

Les fondations du port se présentent, à Tunis, dans des conditions très mauvaises, les terrains étant vaseux jusqu'à 25 mètres de profondeur puis un tout petit peu plus durs, puis encore vaseux jusqu'à des profondeurs de 60 à 70 mètres.

L'ancienne Compagnie concessionnaire avait été amenée à construire le port en séparant l'organe de butée des terres de l'organe d'accostage; la butée était assurée par un cavalier dont la crête se trouvait à 5 mètres des quais et l'ouvrage d'accostage était fondé sur des piles espacées de 8 mètres supportant des profilés et le platelage des quais. Les profilés ne pouvant supporter que des charges extrêmement réduites, cette disposition s'opposait à l'équipement du port en moyens de manutention modernes, beaucoup plus lourds.

Il a donc fallu prévoir la modification complète des dispositions anciennes : le poste d'accostage des paquebots sera à peu près à

l'emplacement occupé par les phosphates et une darse dite de « Madagascar » sera établie et draguée à —4 m. 50 pour les chantiers navals. Les phosphates iront à La Goulette.

A La Goulette. — Le trafic des pondéreux, minerais de fer, phosphates et d'hydrocarbures, sera reporté sur la rive Sud qui outre les appontements correspondants comportera des postes destinés à un silo ou magasin à blé. Les marchandises diverses et voyageurs iront sur la rive Nord.

La couche de vase n'est que de l'ordre de 17 mètres et au-dessous se trouve un terrain résistant; on a donc prévu à La Goulette des postes en eau profonde, qui n'auraient pu être construits à Tunis dans des conditions économiques acceptables; ces postes permettront l'arrivée des cargos à fort tirant d'eau et des grands paquebots de croisière. Un quai de 720 mètres de long, dont une section de 300 mètres a été récemment ouverte au trafic, est en cours d'aménagement côté Nord.

Quant au port de Bizerte, il a été dégagé de ses épaves. Ce port a des caractéristiques avantageuses pour lui, profondeur naturelle et proximité des routes maritimes de Gibraltar à Suez, mais il est handicapé par son absence d'hinterland.

Il est surtout destiné au transit, les longs courriers transocéaniques pouvant y accoster facilement; de là pourront repartir des courriers plus légers assurant la desserte des différents ports de la Méditerranée ne disposant pas de profondeurs et d'équipements comparables à ceux de Bizerte.

LES GRANDS PROBLEMES MINIERS DE TUNISIE

Conférence faite par M. Nicolas

Ingénieur en Chef des Mines, le 10 mars 1950

M. Nicolas situe d'abord la production minière dans la Tunisie et dans le monde; c'est en Tunisie la deuxième activité après l'agriculture; c'est également la base du trafic des chemins de fer, et, étant donné les effectifs utilisés, les mines ont une importance sociale considérable, notamment dans le Sud. En 1938 elles ont utilisé 13.021 ouvriers, en 1947, 12.794 et en 1948, 13.269; les salaires payés, qui étaient de 60,3 millions en 1938, ont été de 1265,5 millions en 1948.

La reprise a été lente après la guerre dans les mines métalliques, en raison des variations dans les cours, des avaries subies dans les port d'embarquement et de l'augmentation du coût de la main-d'œuvre qui oblige à mécaniser, ce qui n'est pas toujours intéressant dans les mines à faible longévité.

Un grand développement est prévu pour les sels, notamment dans la région de Monastir, la Tunisie ayant pour ce produit une position tout particulièrement favorable, due au soleil et à la nature des côtes.

M. Nicolas parle ensuite des charbons puis développe plus particulièrement le problème des grandes productions actuelles ou possibles de la Tunisie : le phosphate et le pétrole.

I. — Charbons

La Tunisie a consommé, en 1949, 210.000 tonnes de charbon et 46.000 tonnes lignites représentant en calories 25.000 tonnes de charbon, soit au total 235.000 T. à 20 dollars la tonne.

Le lignite est un charbon jeune, humide et riche en matières volatiles. Il est fréquent en Tunisie, surtout dans les terrains miocènes; on en trouve au Cap Bon, à Saouaf, Zéramedine, Djeradou, Monastir et près de Kasserine. Son enrichissement est difficile, il est sulfureux et d'un pouvoir calorifique de 4.000 calories seulement; c'est ce qui en fait un simple produit de remplacement pour les périodes d'approvisionnement déficientes. Seule la mine d'El-Oudiane est encore ouverte actuellement.

Quant au charbon proprement dit, il en existe des traces près de Souk-el-Arba et on en trouve au Djebel-Tebaga à une grande profondeur; on peut espérer en trouver à une profondeur moindre dans les Matmata, où des recherches sont en cours.

II. — Phosphates de chaux

La Tunisie se situe au quatrième rang dans le monde pour la production des phosphates; elle vient après les U.S.A. (9,5 millions de tonnes en 1948), le Maroc (3,1 millions), l'U.R.S.S. (2,3 millions). Sa production annuelle est passée, en millions de tonnes, de 3,3 en 1930 à 2,0 en 1938 et 1,9 en 1948, sur une production mondiale de 19,4 millions pendant le cours de cette même année 1948.

90% des phosphates produits dans le monde vont à l'agriculture, mais ils sont inassimilables par les plantes, d'où la nécessité de les transformer pour en faire des engrais; les 10% restants vont à la métallurgie ou à la fabrication du phosphore.

Les phosphates de Tunisie sont handicapés par rapport aux autres phosphates nord-africains en raison de leur faible teneur et de leur distance au port d'embarquement; alors que la Russie produit du phosphate à 85%, les U.S.A. à 77%, le Maroc à 75%, l'Algérie à 65%, ceux de Tunisie ne font que 58 à 65% seulement; quant aux distances de transport au port d'embarquement, elles sont variables, mais de l'ordre du double des distances marocaines correspondantes. Le problème qui consiste à faire vivre les mines de phosphates en Tunisie est donc parfois difficile à résoudre; on y arrive grâce au *Comptoir de vente*, à l'*Enrichissement* et à la *Transformation directe en engrais*.

Le *Comptoir de vente* répartit les productions nord-africaines, fixe les contingents et les prix et forme Caisse de Compensation; la Convention en vigueur est valable jusqu'au 1er janvier 1956. Le barème des prix défavorise les phosphates à faible teneur; c'est ainsi que le prix du phosphate à 58% n'est que les 53% de celui des phosphates à 75%.

L'*Enrichissement* évite le transport de stériles à l'usine de super; il se fait par divers procédés : la ventilation à Gafsa et à Mélaoui, où le départ des poussières provenant des gangues fait passer la richesse à 65%; la calcination fait gagner de 8 à 9 points mais le

produit se recarbonate; la flottaison enlève surtout la silice et donne du phosphate à 68% en partant de 58%; il en est de même du traitement électro-statique; l'attrition après calcination donne du 75% en partant du 58%, par enlèvement de chaux, mais consomme de l'eau.

Une installation électro-statique et flottation fonctionnera dans quelques mois à Métaoui.

La transformation directe en engrais permet l'utilisation des minerais les plus pauvres, la teneur en phosphate jouant alors un rôle moins important que lorsqu'il s'agit de la fabrication des supers.

Le phosphate Hyper-Réno s'obtient par broyage jusqu'à la finesse de quelques microns et est utilisé dans les terres acides. Dans les procédés S.T.E.C.D.I.P. on fabrique du phosphate calco-sodique ou potassique à chaud dans un four tournant par addition de silice, sulfate de soude et charbon

Enfin, la S.I.A.P.E., usine en construction à Sfax, prête vers le milieu de 1951 donnera un super triple; l'acide phosphorique y sera produit par l'action de l'acide sulfurique concentré sur les phosphates et réagira ensuite en donnant un phosphate monocalcique. Cette usine consommera 200.000 tonnes de phosphate par an et produira 100.000 tonnes de super triple; la photographie d'une maquette de cette usine est ensuite présentée, on y voit notamment les installations permettant la fabrication de l'acide sulfurique à partir du soufre, seul produit à importer.

III. — Pétrole

Le pétrole est une matière première d'origine marine; il est en général dû au plankton transformé, à l'abri de l'air, sous l'action de bactéries anaérobies. Il se rassemble dans des roches poreuses, sable, grès, calcaire, si elles sont recouvertes d'une couche imperméable formant dôme et empêchant la sortie des gaz; on trouve au fond, de l'eau de gisement salée et iodurée, puis de l'huile minérale, puis du gaz.

Les recherches de pétrole comportent plusieurs phases : on cherche d'abord des indices et des roches susceptibles d'emmagasiner les produits, puis les zones où de telles roches sont recouvertes et protégées par des bancs imperméables. C'est ainsi que dans la région du Kef on trouve des indices dans le crétacé moyen et que la vallée de l'Oued Méllègue montre des niveaux calcaires constituant magasin possible.

La géophysique renseigne sur l'allure et la profondeur des couches ainsi que sur certaines caractéristiques physiques, mais elle n'indique pas s'il y a du pétrole; la gravimétrie donne les anomalies que présente la pesanteur et permet de localiser les recherches de grandes zones; l'étude de la résistivité permet la détermination des grandes zones à faible profondeur.

Après les recherches, on explore les structures favorables; on commence par l'étude de la géologie de surface, puis on procède à l'étude sismique du sous-sol en vue de déterminer les dômes possibles. Le conférencier donne la coupe sismique de la zone pétrolière probable du Cap Bon.

Ces recherches localisent l'emplacement des forages et l'on procède ensuite à ceux-ci par « rotaries », appareils de sondage qui risquent toutefois de ne pas déceler les couches productrices. Des carottages mécaniques et électriques permettent ensuite de trouver les couches intéressantes; au Cap Bon, le niveau poreux et résistant a été signalé par carottages électriques entre 1.585 et 1.593 mètres.

Pour essayer les couches reconnues, on vide les boues du tubage, puis on mesure le débit ainsi qu'éventuellement la pression des gaz. Au Cap Bon, on a obtenu un gaz humide sous 180 kg. de pression contenant 100 grammes de gazoline par mètre-cube et d'un pouvoir calorifique de 10.000 calories. La gazoline a été isolée et livrée au commerce; quant au gaz, son débit, de l'ordre de 600.000 mètres cubes par mois, permettrait, s'il se maintenait, d'assurer la consommation de Tunis, qui est de l'ordre de 1.000.000 de mètres cubes à 6.000 calories, mais rien ne permet actuellement de dire que ce débit se maintiendra.

Après avoir trouvé les couches productrices, il faut déterminer l'importance de leur production; elle est indiquée par les chutes de débit ou de pression, mais surtout par d'autres forages. C'est ainsi qu'au Cap Bon des forages vont être entrepris dans ce but, mais il faut un délai de l'ordre de 2 à 3 ans pour obtenir une conclusion.

M. Nicolas donne ensuite quelques renseignements sur les perspectives offertes par la Tunisie en matière de pétrole et projette la carte pétrolière du pays; dans le Nord, les indices sont nombreux, mais la nature géologique très mouvementée du sous-sol laisse moins d'espoir pour l'obtention de réserves importantes. Le centre et notamment le Sahel, ainsi que certaines régions de l'extrême-Sud se présentent mieux à ce point de vue.

M. Nicolas présente ensuite un film tout récent et qui montre les sondes tunisiennes en action, notamment dans le Cap Bon et dans la région de Gabès; on y voit, au Cap-Bon, la sortie du gaz et sa flamme caractéristique ainsi que la récupération et la mise en fûts de la gazoline.

LA VIE FINANCIÈRE

Au cours du mois de février la Direction des Finances a poursuivi la mise au point du projet de budget qui a été imprimé, et distribué aux membres du Grand Conseil appelés à siéger en session budgétaire le 23 février.

Les Sociétés Tunisiennes de Prévoyance ont, d'autre part, pu, à la suite des pluies, reprendre dans quelques régions les opérations de commercialisation.

Il a été procédé à de nouvelles exportations de céréales afin de libérer au maximum les magasins des Sociétés Tunisiennes de Prévoyance en vue du stockage de la prochaine récolte jugée dès à présent satisfaisante. Par ailleurs, a été entreprise, dans quelques caïdats, et notamment dans ceux de Kasserine, Zaghouan, etc..., la répar-

tition des fonds provenant du don de la Métropole en faveur de la reconstitution des cheptels ovins et de labours. La plupart des caïdats ont néanmoins préféré surseoir à cette répartition dans l'attente d'une période plus favorable, compte tenu des prix actuellement élevés du bétail.

Après une longue interruption due à la grève des employés de banques, l'Office Tunisien de Cotation des valeurs mobilières a repris son activité normale le 14 février 1950.

Il a, depuis cette date, tenu cinq séances au cours desquelles le marché a fait preuve d'une activité assez intense, notamment durant les premières.

De nombreuses valeurs ont été cotées et les échanges se sont montrés, dans l'ensemble, assez étoffés.

Toutes les valeurs ont fait preuve de fermeté à l'exception des industrielles qui ont perdu de nombreux points.

LA VIE SOCIALE

Faisant suite aux mesures prises, le mois dernier, en vue de relever les salaires minimums du personnel des entreprises commerciales et industrielles, le décret du 23 février 1950 a notablement modifié les conditions de rémunération du travail agricole. Un principe est posé suivant lequel les salaires seront désormais fixés, dans cette branche de l'économie, par accord entre les parties. Ces dernières ne pourront cependant pas convenir de salaires en espèces inférieurs à ceux qui sont fixés par un arrêté du Secrétaire Général du Gouvernement Tunisien publié le même jour. Variables, suivant une répartition géographique précisée au texte, ces minimums s'inscrivent en hausse d'environ 12% sur ceux qui avaient été arrêtés, en septembre 1949, dans le cadre de la législation alors en vigueur.

La Commission d'Etudes Sociales des services Concedés a tenu sa séance inaugurale le 3 février 1950 et s'est réunie à nouveau quinze jours après. On se souvient que cet organisme consultatif a été institué par un décret du 23 juin 1949, afin de formuler des avis sur les questions qui lui sont soumises par le Gouvernement au sujet des conditions de rémunération et de travail des agents employés par les compagnies concessionnaires de production et de distribution d'eau, de gaz et d'électricité. Après élection des représentants du personnel, cette commission a pu commencer à fonctionner et elle a été appelée à se prononcer sur diverses modalités de fixation des salaires et des allocations familiales. Ces premiers travaux seront vraisemblablement suivis d'autres débats au cours des semaines qui viennent.

On relève au « Journal Officiel » du 21 février, deux décrets relatifs aux juridictions prud'hommales. Le premier de ces textes institue,

dans le cadre des dispositions du décret organique du 29 janvier précédent, cinq Conseils de Prud'hommes Tunisiens, avec pour sièges respectifs les villes de Tunis, Bizerte, Sousse, Sfax et Gafsa. Il y aura donc un Conseil de Prud'homme Tunisien dans chacune des circonscriptions où ont déjà été institués, par un décret français du 10 mars 1944, des Conseils de Prud'hommes relevant de la justice française et fonctionnant suivant les dispositions du livre IV du Code du Travail.

Le second décret investit les prud'hommes tunisiens du mandat de prud'hommes assesseurs auprès des Conseils de Prud'hommes Français institués en Tunisie, de manière que ceux-ci puissent fonctionner conformément aux dispositions de la loi du 19 avril 1939.

Le régime d'allocations familiales édicté le 8 juin 1944, vient de faire l'objet de remaniements consacrés par le décret du 9 février 1950, publié au « Journal Officiel Tunisien » du 14 du même mois.

Les modifications introduites dans le texte organique intéressent, tout d'abord, les conditions d'attribution et de versement des prestations (articles 3, 5, 6 et 9). Elles ont surtout pour but de préciser la pensée du législateur en cette matière et de mettre ainsi un terme à certaines divergences d'interprétation.

D'autre part, l'article 13 a été complété par l'indication des délais de prescription de l'action des salariés pour le paiement des allocations familiales. Le délai est de deux ans, lorsque le paiement est à la charge d'une caisse de compensation, d'une collectivité publique ou d'une entreprise concessionnaire d'un service public; il est de cinq ans, lorsque le débiteur est un employeur qui n'adhère pas, bien qu'il y soit tenu, à une caisse de compensation.

Enfin, les obligations des chefs d'entreprises affiliées, en ce qui concerne la production des déclarations de salaires et le contrôle qu'elles peuvent susciter, et les sanctions des défaillances constatées ont motivé une nouvelle rédaction des articles 30, 31 et 34 et l'addition d'un article 27 bis.

Dans la plupart des établissements de l'industrie extractive où des grèves s'étaient produites au cours des mois précédents, le travail a maintenant repris dans des conditions normales. A Kalaa-Djerda cependant, le nombre des ouvriers présents reste inférieur à l'effectif habituel. A M'Dilla, malgré une tentative de conciliation les 23 et 26 janvier, le conflit est encore ouvert mais la Direction des Travaux Publics s'emploie à faire accepter aux parties le principe d'arbitrage.

Les employés de banque ont, de leur côté, repris le travail le 20 février, après arbitrage de M. le Secrétaire Général Adjoint du Gouvernement Tunisien.

LA VIE INTELLECTUELLE ET ARTISTIQUE

Les conférences ont été très nombreuses pendant le mois de février.

Tandis que l'abbé Gelin, professeur d'Ecriture Sainte, achevait une série de conférences sur les grandes figures de la Bible, M. Rousset de Pina, conservateur de la bibliothèque de la Régence, a évoqué à l'Alliance Française le souvenir de Charles Péguy, M. Gilbert Gadoffre, Directeur du Centre Culturel International de Royaumont, a parlé, dans la même salle, de Descartes.

M. Gilbert Gadoffre prit la parole deux autres fois, pour parler de « Proust et la peinture », et du Centre de Royaumont.

A l'Alliance Française encore on a entendu M^e Maurice Garçon, de l'Académie Française, retracer l'histoire du Mélodrame. C'est dans la même salle que Mmes Fany Robiane et Denise Clair ont dit des poésies de divers auteurs, de Villon aux contemporains.

Sous les auspices de la Ligue de l'Enseignement, M^e Tourteau s'est attaqué au problème de l'enfance malheureuse.

A l'Essor, le Dr Samama a fait une causerie intitulée « Tu n'enfanteras pas dans la douleur ».

Chez les Sœurs de Sion, Mme G. Duhamélet, vice-présidente de l'Association des Ecrivains Catholiques, sous le titre « Lorsque l'enfant paraît », a traité la question pédagogique.

En présence de M. le Résident Général et devant un public d'ingénieurs, M. Meunier a parlé de l'équipement économique de la Tunisie.

M^e Maurice Garçon enfin, a fait au Théâtre Municipal, sous la présidence du Résident Général et au bénéfice de l'Aérium des Croix, une conférence sur Jean Mermoz. Madame Mermoz, présidente de l'Aérium des Croix, assistait à cette conférence.

Au Théâtre Municipal, les Galas Karsenty ont présenté « Ardèle ou la Marguerite », de Jean Anouilh, précédée du « Caprice » d'Alfred de Musset.

D'autres compagnies ont joué, sur la même scène « Nous ne sommes pas mariés », comédie de Michel Duran, avec Henri Vidal, Ginette Leclerc et Elina Labourdette, et « Les Enfants d'Edouard », autre comédie, de Marc-Gilbert Sauvajon.

De son côté, l'équipe d'amateurs de l'Essor a monté « Le Roi est mort », de Louis Ducreux.

Deux grands pianistes se sont fait entendre à Tunis au cours du mois : Eugène Reuchsel et Walter Rummel. Le premier a donné deux récitals romantiques, consacrés à Chopin, Liszt et Beethoven. Le second, en deux concerts, a interprété Bach, Beethoven, puis Chopin.

Les concerts municipaux ont fait connaître au public tunisois la violoniste Lydie Demirgian, les pianistes Annie d'Arco et Livia Rev, le saxophoniste Marcel Mule et la cantatrice Noémie Perugia. Deux de ces artistes se sont à nouveau fait entendre à l'Alliance Française.

Sous l'égide des Jeunesses Musicales de France, un groupe d'artistes venus de France ont donné un gala dont le thème était « l'enchantement de l'opérette française ».

Enfin, à Carthage, un grand concert spirituel a réuni les meilleurs musiciens locaux, la Chorale de la Primatiale et la Maîtrise des Pères Blancs.

Dans le domaine de la Peinture, le Cercle Littéraire et Artistique National, représenté par Mme Jany-France Millet, a exposé dans l'hôtel de l'Alliance Française, près de deux cents œuvres très diverses, parmi lesquelles quelques toiles ou dessins de grands maîtres.

Les autres expositions notables sont celles de MM. Dominique Agnello (Galerie ARS), Emmanuel Bocchieri (Hall du « Petit Matin »), de Mmes Cannaut-Utz (Art Pictural), Paule Marie (Alliance Française) et Laure Guerriera (ARS).

M. Jean Painlevé, Directeur de l'Institut Cinématographique scientifique, a présenté au cinéma ABC quelques films documentaires scientifiques embrassant l'astronomie, la microbiologie et la zoologie.

Des fouilles se sont poursuivies avec succès sous la direction du Service des Antiquités, dans la nécropole punique de l'ancienne Carthage, au flanc de la colline de Ste-Monique.

Signalons la publication de deux ouvrages dus à la plume d'écrivains résidant à Tunis : « La Flamme Pure », 3 actes de M. Alain Gérard, et « Sur la Route de la Vie », poèmes de Mme Simone Valbelle.