

ROUTE, RAIL, VOIE FLUVIALE ET VOIE AÉRIENNE

A TRAVERS LA GRANDE FORÊT ÉQUATORIALE

Au chapitre « Informations générales » de notre précédent numéro, nous avons donné un compte rendu résumé du congrès des Transports tenu à Brazzaville le 20 juillet dernier.

Les vœux émis s'inspirent des besoins immédiats des entreprises lancées à la conquête de la grande forêt.

Le problème routier en a dominé les débats sans que celui des aéroports, voies fluviales et ports maritimes ait été le moins du monde négligé. Ce congrès avait pour but principal de fournir aux pouvoirs publics les éléments d'une doctrine à l'appui de ses prochaines décisions.

Les réflexions que nous soumettons à nos lecteurs ne tendent à diminuer ni la valeur de ses travaux ni les indications qui en découlent puisqu'elles émanent de personnalités qualifiées et à pied d'œuvre. Il nous semble toutefois que la solution optimum de problèmes de cette envergure ne puisse être trouvée qu'en utilisant les connaissances acquises au cours du siècle dernier dans toutes les voies et moyens de transport, sans exception. Le prochain Congrès devrait donc rassembler non seulement les spécialistes des quatre voies mais les techniciens des téléphériques (câble ou rail aérien), des pipe-line, des véhicules amphibies, etc... On y inviterait aussi les militaires chargés de la défense éventuelle de ces territoires et enfin avec d'excellents comptables, quelques usagers, capables de faire entendre aux conférenciers à vues parfois trop systématiques, la note de jouissance à côté de celle de puissance.

Nous avons déjà insisté sur le développement accéléré du machinisme moderne et ses incidences sur les méthodes d'exploitation de

la grande forêt équatoriale. La proposition de notre Collaborateur, M. le Conservateur GAZONNAUD, suggérant d'employer l'hélicoptère pour le débardage et le transport des grumes n'eût-elle pas été lue, il y a une dizaine d'années, comme une page de Jules VERNE ?

Cette suggestion est cependant tout à fait dans la note technique du jour puisqu'elle dérive d'un principe analogue à celui des moteurs actuels à réaction où c'est l'air ambiant qui sert de piston au mélange explosif.

Les exploitations forestières ne pouvaient démarrer qu'à la périphérie ou en bordure des voies navigables de la grande forêt ; le percement d'artères routières collectrices avec leurs ramifications latérales permettra leur plein développement. La route joue évidemment le rôle fondamental puisqu'elle est la voie universelle et primordiale de l'humanité, conjuguée aux fleuves et rivières navigables, « ces chemins qui marchent » comme on les appelait il y a plus de 2.000 ans.

Si nous nous reportons seulement à une trentaine d'année en arrière, sentiers, pistes et fleuves n'étaient encore que les seules voies d'accès à la grande forêt. Aujourd'hui, l'avion intervient, principalement, comme prospecteur géographique, sylvicole, minier et météorologique, en attendant des aéroports convenablement répartis et équipés de sorte qu'il ne nous reste présentement que l'hélicoptère pour atteindre commodément les minuscules îlots habités, encore si clairsemés au milieu des millions de kilomètres carrés de cet océan végétal. Dès ces aéroports installés, il y apparaîtra ce qu'on appelle « l'aviation marchande ».

Sur les confins de cet océan, la route et le rail ont déjà pénétré. Calquées à l'image de celles de France ces deux voies n'en sont qu'à leur début et manquent encore de figlorage.

Il n'est donc pas trop tard pour repenser le problème des quatre voies, peser le rendement, le prix et l'avenir de chacune d'elles et **surtout en prévoir par avance l'étroite coordination.**

A travers la forêt tropicale où le climat et l'exubérance de la végétation rendent la vie plus dure aux hommes et aux machines, leur création ou leur aménagement exigera de la France d'énormes capitaux ; et l'effort à déployer s'annonce du même ordre de grandeur que celui d'une guerre moderne. Il ne s'agit heureusement ici que d'une lutte pacifique contre une nature aussi richissime que farouche, à plier au service du bien-être de l'humanité.

Combien de temps durera-t-elle ? 20, 30 ou 40 ans ? soit : une ou deux générations ?

Une des conditions essentielles de son succès et surtout de sa rentabilité est d'éviter le gaspillage des trois facteurs qui interviennent dans les opérations ; main-d'œuvre, énergies-matières et corollairement capitaux à investir. Pour y parvenir, le pouvoir central, supposé parfaitement documenté, et appuyé sur une charte sociale et économique approuvée par la grande majorité des intéressés, dressera ses plans en pondérant exactement chacun de ces facteurs et leur mobilisation.

Dans la zone tempérée nord, au cours du siècle dernier, ces facteurs sont entrés en jeu un peu au hasard des circonstances et des inventions nouvelles. De coûteux tâtonnements ont présidé à la construction et à l'exploitation des quatre voies. De la colossale expérience ainsi acquise découlent quelques règles universellement admises. On sait par exemple, que dans un monde neuf à équiper à la moderne, main-d'œuvre et énergies-matières se traduisent par **agriculture** nourrissant et habillant cette main-d'œuvre, et, par **industrie** extrayant et façonnant les énergies-matières, l'intensité de vie de l'une et de l'autre étant directement proportionnelle à celle donnée aux **transports**. H. FORD avait vu cette triple dépendance, puisqu'il a terminé son livre : « Progrès » (1) sur cette réflexion : « L'humanité s'achemine du passé vers le futur sur un pont humain

formé par ceux qui pratiquent les trois grands arts : Agriculture, Industrie, Transports. »

En 1933, la Société des Ingénieurs civils de France mit en discussion la coordination de la route et du rail dont l'impérieuse nécessité commençait à apparaître. Au cours de cet âpre débat, un des conférenciers insista vigoureusement sur le fait que notre civilisation ne s'était développée qu'à l'exacte cadence des transports, permettant la diffusion à bas prix des produits de l'agriculture et de l'industrie, en provenance de pays souvent lointains. Si une certaine concurrence entre les transports reste utile pour stimuler les initiatives, un super-viseur qui les classe, les oriente et les coordonne s'avère encore plus indispensable.

Aujourd'hui, voici parmi bien d'autres de ses collègues, le haut commissaire de la France au Cameroun, M. R. HOFFHERR, imprégné de ces vues, qui en développe un des aspects devant l'Assemblée représentative locale. Il lui répète que l'équipement routier est le fondement de la sécurité et le facteur décisif du bien-être ; et il déplore que les 6.000 km. de voies carrossables du Cameroun manquent et d'un revêtement protecteur et du matériel d'entretien qui éviterait des réparations aussi fréquentes que coûteuses.

C'est donc opportunément que notre collaborateur J. ASTIER DE VILLATTE rappelait dans son exposé des « Aspects régionaux de l'équipement et de l'industrialisation des territoires d'Outre-Mer » (2) que la réalisation de n'importe quel plan de production était nécessairement subordonné au développement des voies navigables, chemins de fer, routes, ports, aéroports et transmissions d'énergie.

Chacune des quatre grandes voies de transport offre naturellement des avantages caractéristiques à côté d'inconvénients non moins nets. Ceux qui, à n'importe quel titre, concourent à la construction, à l'exploitation et entretien de l'une d'entre elles n'en mettent en relief que les avantages en laissant l'appréciation des inconvénients aux usagers et par conséquent aux pouvoirs publics.

En France, la compétition entre elles n'est pas close et les plaidoyers des adeptes de chacune d'elles exige un sérieux examen.

Quoi qu'il en soit, dans la grande forêt équatoriale, africaine, amazonienne ou guyanaise, le problème se pose autrement si l'on veut atteindre le but proposé au moindre effort collectif et au plus bas prix social.

(1) Paru chez Payot en 1930.

(2) *Bois et Forêts des Tropiques* n° 1.

Pour aider à résoudre le problème des quatre voies coordonnées, il n'y a pas de méthode plus claire et suggestive que celle utilisée par l'industrie privée lorsqu'elle projette la fondation d'une nouvelle entreprise :

A l'intention de ses futurs associés ou actionnaires, le fondateur rédige une notice qui en expose le : pourquoi ? quand ? où ? comment ? suivis d'un bilan chiffré, prévisionnel, avec actif, passif et compte de profits et pertes, dans des formes rigoureusement traditionnelles. Ce bilan envisage deux périodes : la première, celle de l'enfance de l'entreprise où le compte profits et pertes se solde en perte, donc avec un actif excédant d'autant le passif ; la deuxième, celle de l'exploitation normale, où le compte profits et pertes se solde en un bénéfice passé au bilan en : amortissement des pertes, service de l'intérêt aux prêteurs, financement d'installations nouvelles et amortissement de celles existantes.

Que le capital initial soit d'un million ou de plusieurs milliards, qu'il s'agisse de créer une S.N.C.F. ou une Electricité d'Afrique, qu'il y ait 7 actionnaires ou plusieurs millions, le mode de présentation ne change pas.

Deux des quatre voies : aériennes et rail se développeraient certainement plus vite et mieux (avec le gaspillage minimum des trois facteurs) si leur développement et gestion était confiée à deux compagnies dont les pouvoirs publics, eux-mêmes actionnaires ou commanditaires, resteraient le contrôleur et surtout l'arbitre coordinateur.

Le réseau routier et les voies fluviales ne se prêtent pas à cette forme d'exploitation qui ramènerait aux octrois et péages moyennageux. Leur rentabilité ne peut s'établir que par prestations en nature, impôts ou taxes sur les véhicules, les personnes et éventuellement pour la route sur certaines marchandises dont le transport l'use plus rapidement.

Comme enfin l'exploitation des quatre voies mettra en jeu de très grandes quantités

d'énergie, le futur Congrès devra en dresser l'inventaire prévisionnel selon la nature des besoins, les disponibilités et sources locales en : charbon divers, bois de feu, mazout, pétrole, essence, alcools, énergies hydrauliques, éoliennes, marémotrices, voire même solaires. Si la totalité n'est pas extraite de la grande forêt ou de son voisinage, la fraction à importer de régions autres que l'Union française devra en principe être payée par l'exportation de services ou produits de valeur équivalente (1).

Nos administrations centrales, qui, en fait, étudient et soumettent les solutions aux pouvoirs publics, surabondent d'administrateurs et d'ingénieurs de grande classe, d'économistes éminents, anciens élèves des Sciences politiques, de Polytechnique, de Centrale, des Arts et Métiers, des Instituts universitaires, tous cartésiens entraînés, riches en matière grise et en grand savoir, qui se penchent sur ces problèmes ; mais l'orchestration de ces personnalités puissantes n'est pas toujours aisée, surtout lorsque des idéologies les séparent ; cependant, le bon sens et les leçons d'expériences cent fois répétées finissent par créer leur accord sur tout problème clairement posé.

Celui des ports maritimes dépendant en partie des relations de l'Union française avec l'étranger, demande un examen à part que nous nous proposons de faire dans un de nos prochains numéros.

Associé à ses frères noirs d'Afrique, on ne peut douter que le blanc gagnera brillamment la partie engagée dans cette magnifique aventure si les pouvoirs publics poussent au maximum et avec une égale vigueur : l'Agriculture, l'Industrie et les Transports.

H. STEINMANN.

Ingénieur-Conseil.

(1) Nous supposons ici que toutes les prévisions ont été faites ou le seront à l'aide d'un étalon monétaire fixe dans le temps.

