

# Bordeaux, porte africaine

Autor(en): **Desse, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **33 (1953)**

Heft 6

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-888342>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# BORDEAUX, PORTE AFRICAINE

par

**Pierre Desse**

Président de la Chambre de commerce  
et du Conseil d'administration du Port autonome de Bordeaux

**L**A « Revue économique franco-suisse » en me demandant de consacrer quelques lignes aux relations du Port de Bordeaux avec notre A. O. F. m'a fait beaucoup d'honneur, car si notre Compagnie consulaire n'ignore rien des activités françaises dans tous nos territoires d'outre-mer, beaucoup de voix seraient plus autorisées que la mienne à Bordeaux pour traiter plus spécialement de nos rapports avec la côte occidentale d'Afrique.

Il y a quelques semaines à peine dans le grand amphithéâtre de la faculté de droit de Bordeaux et sous les auspices de l'Institut d'économie régionale du Sud-Ouest, l'un de mes collègues de la Chambre de commerce et ami, M. Jean Maurel, a magistralement traité une partie de ce vaste sujet, en montrant ce que quelques pionniers bordelais ont fait en Afrique — et notamment au Sénégal — au début du XIX<sup>e</sup> siècle, pour étendre notre influence et accroître la grandeur française.

Ce genre de conférence obtient toujours, devant les auditoires, au moins un succès de prestige ; l'émotion que M. Maurel a fait naître ce jour-là et les applaudissements chaleureux qu'il a recueillis ont permis de mesurer l'importance des liens d'intérêt et d'affection qui unissent les Bordelais aux grandes familles qui ont fondé les comptoirs de la côte d'Afrique et en ont assuré la continuité et la prospérité.

« J'aime ces familles, écrivait naguère M. Georges Duhamel, dont une lignée se consacre à la même profession. »

Nous sommes tous fiers à Bordeaux de l'hommage qu'il a ainsi rendu à quelques-uns des nôtres : ce ne sont pas les petits-enfants et arrière-petits-enfants, les neveux et arrière-petits-neveux de Justin Devès et Chaumet, de Victor Calcé, jeune chirurgien de la marine qu'un hasard providentiel empêcha de s'embarquer sur le Radeau de la Méduse, de Louis-Hubert Prom qui débarqua en 1822 à Gorée et s'associa peu après à son cousin Hilaire Maurel pour fonder la maison Maurel et Prom ; ce ne sont pas non plus les Tesseire, les Buhan, les Peyrissac, les Vézia, les Chavanel, les Soucail, les Delmas, les Lacoste, qui me contrediront...

**M**ON dessein n'est pas ici de refaire l'histoire de tous les établissements de la côte d'Afrique, il n'est pas non plus de consacrer une étude détaillée à chacun des grands produits dont la culture a été installée ou développée dans nos vastes territoires africains : arachides et palmistes, coton, cacao, café, etc. ; il est plutôt de montrer qu'après plus d'un siècle de mise en valeur rationnelle et malgré bien des vicissitudes dues notamment aux deux dernières guerres mondiales, nos territoires d'A. O. F. sont plus que jamais capables de jouer un rôle primordial dans l'Union française.

La France s'est promis de faire de son Afrique occidentale un vrai pays moderne. Nous sommes convaincus qu'elle accomplira jusqu'au bout la mission qu'elle s'est fixée.

Les années qui viennent de s'écouler ont été dures pour les territoires d'outre-mer ; installés dans l'inflation des valeurs, la baisse des matières premières sur le marché international les a durement atteints, notamment la baisse sur les oléagineux, les cotons, les bois, le sisal.

Aussi paradoxal que cela paraisse, la stabilisation des cours français a même contribué à cette gêne. Mais au cours de ces dernières années, comme le rappelait très justement ces jours-ci une revue spécialisée, la solidarité d'intérêts entre la Métropole et la France d'outre-mer a joué en faveur de l'A. O. F. comme elle avait, à la Libération, avantaagé la Métropole.

Des mesures ont été prises par le gouvernement pour défendre le producteur contre les fluctuations du marché international des oléagineux et ont permis à la campagne actuelle d'arachides de débiter sur des prix d'achat au moins égaux — malgré la tendance générale — à ceux pratiqués l'année précédente.

Les oléagineux concrets : huile de palme, palmistes, coprah, ont bénéficié également de mesures de protection. Le marché du coton a été touché lui aussi, mais la conférence de Dakar de l'année dernière a jeté les bases d'une organisation interprofessionnelle qui doit permettre d'accorder aux producteurs un prix stable et encourageant.



*Port de Bordeaux, vue vers l'aval ; un navire est en cours d'évitage*

Ces mesures ne doivent avoir, à notre avis, qu'un caractère temporaire, car l'ensemble de ces territoires constitue un tout économique viable et riche d'immenses possibilités.

Sans doute, comme dans tous les pays essentiellement agricoles, les fluctuations des cours retentissent-elles durement en A. O. F., mais l'avenir industriel de ce pays est absolument certain.

Des richesses sans nombre restent à exploiter, qu'il s'agisse du fer et des bauxites de Guinée, du cuivre de Mauritanie, des phosphates du Sénégal, des ressources hydroélectriques, sans parler des immenses réserves des forêts...

D'ores et déjà il est prévu pour 1953 une exportation de 50.000 tonnes de phosphate d'alumine provenant de la région de Thiès. On espère extraire assez rapidement 200.000 tonnes de phosphate de chaux de la carrière de Lam-Lam et l'on compte exploiter une importante lentille de phosphate tricalcique dans la région de Tivaouane.

Dans la région de Kédougou, des recherches de gisements d'étain et de pétrole sont en cours.

En Mauritanie, on envisage l'exploitation de deux grands gisements : l'un de cuivre à Akjout dont la production devrait atteindre annuellement 20.000 tonnes de métal pur, l'autre de minerai de fer dans la région de Fort-Gouraud. Pour exploiter ce dernier, il faudra relier ce centre par une voie ferrée allant à Port-Étienne ou à Villa-Cisneros.

En matière d'équipement industriel, l'A. O. F. est en pleine extension : d'importants tissages ont été édifiés à Rufisque et à Dakar. Les Grands moulins de Dakar ont développé leurs installations. Les huileries coloniales n'ont pas ralenti leur fabrication et ont encore trituré au cours de la dernière campagne 45 % de la production du territoire. Les autres industries : ciments, brasseries, ont une activité sans cesse croissante.

**B**ORDEAUX joue bien entendu un rôle considérable dans les échanges entre la France et l'A. O. F.

Les liaisons sont assurées par des paquebots de la Compagnie des chargeurs réunis : depuis 1947 par le « Brazza » et le « Foucauld » ; depuis 1951 par le « Général Leclerc ». Un départ a lieu tous les quinze jours ; ce service régulier est complété par les liaisons des navires de la Société Maurel et Prom et de la Compagnie Delmas-Vieljeux.

Les liaisons aériennes déjà très rapides ont été encore améliorées par la mise en service des « Comet » et Dakar se trouve désormais à six heures de la France.

Au départ de Bordeaux, quatre fois par semaine, des avions d'Air-France ou de la T. A. I. assurent le transport des passagers.

Malgré le développement des liaisons maritimes, le nombre de passagers transportés par avion n'a pas faibli, bien au contraire, il a presque doublé entre 1950 et 1952. Des marchandises précieuses ont été également acheminées vers l'A. O. F. par la voie aérienne l'année dernière.

Le percement du canal de Vridi, il y a deux ans, va permettre au port d'Abidjan de prendre une extension énorme, mais le grand port d'A. O. F. est avant tout Dakar dont le trafic l'année dernière a atteint 3 millions et demi de tonnes.

Les marchandises les plus diverses y sont embarquées ou débarquées : arachides, charbon, mazout, essence et pétrole, vins en vrac, huile d'arachide, tourteaux d'arachides, phosphates, etc...

Nous aimerions que ce tour d'horizon rapide reflète la confiance que nous avons dans l'avenir de l'A. O. F. qui, sous la ferme impulsion du Haut-Commissaire Cornut-Gentille, secondé par les gouverneurs et les secrétaires généraux des territoires, doit connaître, dans un climat de collaboration et de paix sociale, des lendemains brillants.

**J**E tiens en terminant à souligner le rôle d'intermédiaire que doit naturellement jouer Bordeaux entre l'A. O. F. et la Suisse.

Pendant la guerre de 1914-1918 un courant d'affaires important existait entre Bordeaux et la Suisse. Après 1918 et jusqu'en 1930, les échanges se sont poursuivis en marquant cependant une légère diminution.

Au cours de cette période, nous exportons d'une façon régulière, du café, du cacao, des bois coloniaux, des corps gras, et en provenance de notre sud-ouest ou de différentes sources, des produits variés : essence de térébenthine, bois et résineux, laines, coton, sucre, tissus, cuirs et peaux, mais le trafic essentiel était constitué par les céréales.

Ce trafic s'est maintenu de 1922 à 1926 pour décroître

ensuite ; si les échanges entre l'A. O. F. et la Suisse s'intensifient, Bordeaux le verra naturellement reprendre et augmenter.

Quoi qu'il en soit, notre Compagnie consulaire s'emploie à obtenir des améliorations de tarifs ferroviaires ; ses efforts ne sont pas vains et au cours de ces dernières années des tonnages relativement élevés de marchandises ont été exportés vers la Suisse : légumes, eaux-de-vie, extraits tannants, laines, etc.

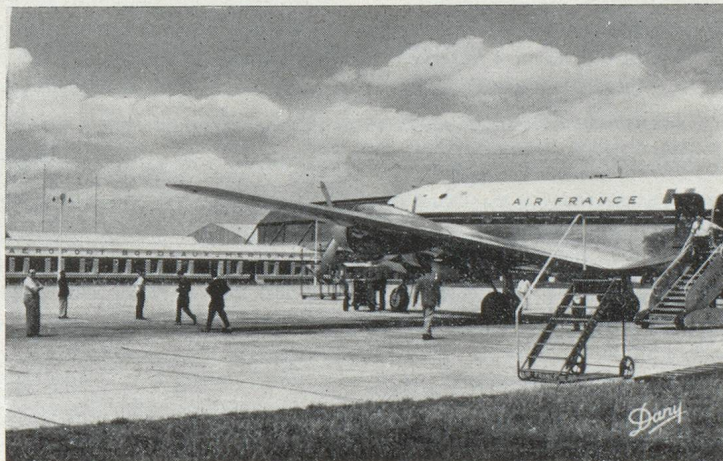
Je n'aurais garde d'oublier les exportations de nos vins de Gironde qui ont représenté l'année dernière en valeur plus de 130 millions de francs.

La Suisse est un pays hautement civilisé qui apprécie à sa juste valeur les produits de grande qualité et, bien que sa population soit relativement peu nombreuse, elle n'en est pas moins le sixième acheteur mondial de nos grands vins bordelais.

Notre Compagnie s'est attachée depuis la Libération à orienter Bordeaux dans la voie d'une industrialisation rationnelle. Il n'est pas exclu que dans un avenir proche des échanges suivis et considérables puissent s'opérer entre Bordeaux et les territoires de la Confédération helvétique.

Il existe entre les Suisses et les Bordelais, les uns et les autres à la fois entreprenants et mesurés, des affinités indiscutables ; des liaisons aériennes sont depuis peu assurées régulièrement deux fois par semaine entre Bordeaux et Genève : nous avons le sentiment qu'elles préluderont à des rapports de plus en plus fréquents et à des relations économiques de plus en plus importantes.

**Pierre Desse**



*Port aérien de Bordeaux-Mérignac ; un D. C. 4 à l'escale*