

dont elle a besoin. Une forte partie de l'aide destinée à l'Inde a pour but de combler cet écart entre la production vivrière et les besoins alimentaires de la population.

Le gouvernement de l'Inde nous a demandé de lui fournir du blé pour une valeur de 10 millions de dollar, afin qu'il lui soit possible de soulager les victimes de la famine. Certes, le plan de Colombo n'a jamais été envisagé comme une mesure destinée à fournir des secours alimentaires, mais pouvions-nous repousser la requête de partenaires du Commonwealth si cruellement atteints par la disette? Nous avons donc eu recours à un fonds de contrepartie. Nous avons expédié le blé demandé, et l'Inde a créé un fonds de contrepartie en roupies, d'une valeur à peu près égale à celle des livraisons, et constitué, en partie du moins, par le fruit de la vente du blé aux distributeurs indiens.

Les montants versés à cette caisse établie avec notre autorisation et notre collaboration, l'Inde les a affectés au parachèvement du barrage de Mayurakshi, dans le Bengale occidental. Cet ouvrage assurera l'irrigation de 600,000 acres de terrain ainsi que la régularisation du débit de la rivière Mayurakshi, mettant fin aux inondations désastreuses qui englobaient périodiquement, depuis des centaines d'années, paysans et fermes. Une fois terminés les travaux d'irrigation et l'aménagement de toute la région, il sera possible d'y produire 400,000 tonnes de vivres, qui contribueront à réduire sensiblement le déficit annuel de 5 millions de tonnes.

Si l'Inde parvient à construire de tels ouvrages en nombre suffisant, — dans plusieurs cas, les travaux sont déjà commencés ou les plans sont tracés, — elle aura remédié dans une grande mesure à sa crise alimentaire.

L'Inde nous a demandé de l'aider à résoudre un autre problème. L'État de Bombay a une population très dense et extrêmement pauvre. Or ses services de transports sont tombés dans un état de délabrement critique. Il importe à l'Inde de distribuer les vivres tout autant que de les obtenir. Les paysans doivent être en mesure d'atteindre les marchés locaux pour y écouler une partie du moins de leurs produits et se procurer ainsi les articles de première nécessité.

Cette structure économique a été disloquée à un point alarmant dans l'État de Bombay. Il est vrai que la Commission des transports y avait été placée sous la direction de quelques Indiens compétents et d'un général britannique qui avait consacré sa vie à la question des transports dans l'Inde. Mais, faute de capitaux, la Commission ne pouvait acheter le matériel nécessaire au fonctionnement d'un service de transport convenable. Nous avons donc décidé d'agréer la demande pressante du gouvernement indien et de fournir à l'État de Bombay des autobus et des camions modernes pour une valeur de 5 millions de dollars. Bon nombre de ces camions sont en route pour Bombay; lorsqu'ils seront en ser-

vice, cet État sera mieux en mesure de faire face à la famine si elle survient, et les paysans, de même que toute la population, verront leur situation s'améliorer sensiblement. Bombay est un grand port de mer, et l'on sait combien les moyens d'accès terrestres sont indispensables à toute ville maritime.

Programme du Pakistan

Au Pakistan, le problème est entièrement différent. La scission d'une nation entraîne des conséquences désastreuses pour l'économie des deux parties. C'est ce qui s'est produit en Allemagne lorsque les régions industrielles se sont trouvées séparées des régions agricoles. Quand le Pakistan s'est détaché de l'Inde, celle-ci a conservé la plupart des centres industriels, mais elle a perdu son grenier, le Pendjab. Cette dernière province est passée au Pakistan, et celui-ci n'a reçu en partage aucune région industrielle.

Pour équilibrer son économie, il a donc absolument besoin d'entreprises industrielles et il s'efforce désespérément d'en fonder. Il ne faut pas oublier que le Pakistan est le nouveau-né des pays du monde; il n'existe que depuis un peu plus de cinq ans et a dû créer de toutes pièces. Quand j'y suis allé, il y a quelques mois, on m'a fait voir les tentes dans lesquelles les services de l'État furent d'abord installés, à Karachi, sans crayons, sans gommes à effacer, sans papier, sans aucune des fournitures indispensables. S'imaginer-t-on un gouvernement sans papier?

Lorsque le Pakistan et l'Inde se séparèrent, on vit se produire l'une des plus grandes migrations de l'histoire de l'humanité. Environ 14 millions de personnes quittèrent leurs foyers; 7 millions d'Hindous se réfugièrent dans l'Inde et un nombre à peu près égal de Musulmans passèrent dans le Pakistan. Le temps mis à ma disposition ne me permet pas de m'attarder au récit des horreurs dont fut l'occasion ce terrible échange d'êtres humains. Je me bornerai à rappeler que les deux pays durent héberger une armée immerse de réfugiés guettés par la famine. Le Pakistan en a chez lui environ 7 millions. Sept millions de réfugiés constitueraient une menace politique même dans un pays bien établi. Or, au Pakistan, ils représentent une catastrophe nationale, et il faut absolument s'occuper d'eux. C'est pourquoi le Pakistan prend des dispositions pour irriguer de nouvelles terres et y établir les réfugiés aussi rapidement que possible.

Projet d'irrigation

L'une des régions que l'on veut ainsi irriguer, la plus considérable, est la région du Thal, dans le Pendjab, au nord-ouest. C'est avec les eaux de l'Indus que sera irriguée cette région, qui n'est encore, à l'heure actuelle, qu'une vaste étendue sablonneuse et aride. Il faudra construire des canaux d'irrigation d'une longueur totale de milliers de milles, dont chaque pouce devra être béton-