

Mise en ligne : 21 mars 2024.
Dernière modification : 18 avril 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT DE DAKAR

1. — Histoire du port des origines à 1934.
2. — Chronique

Dakar, grand port d'escale et de transit
(*Paris-Dakar*, 19 juin 1934)



Vue aérienne du port de Dakar

Paris-Dakar publie sous ce titre la remarquable conférence faite à la chambre de commerce de Dakar par M. A. Boucher ¹, ingénieur en chef des Ponts e Chaussées, directeur des services du port de Dakar, sous les auspices de la section de la Société de géographie commerciale de Dakar.

¹ *Albert Étienne Boucher* (Lorient, 20 août 1893-Paris XV^e, 23 septembre 1989) : fils de Georges Octave Boucher, polytechnicien, colonel d'artillerie coloniale. Polytechnicien, futur chef du service central des ports maritimes au ministère des Travaux publics et des Transports.

Nous remercions M. Boucher d'avoir bien voulu nous autoriser à reproduire sa conférence, nous remercions également le président de la section de la Société de géographie commerciale de Dakar, d'avoir laissé à notre journal la primeur de cette publication.

Comment et pourquoi est né le port de Dakar?

Monsieur le gouverneur,
Mesdames,
Messieurs,

Il est très difficile de faire à des Dakarois une conférence sur Dakar — même courte — sans leur dire bien des choses qu'ils connaissent déjà et risquer même de les ennuyer. J'espère échapper à ce risque, et je vous demande de m'excuser si tout ce que vous allez entendre n'est pas nouveau pour vous.

Comment s'est fondé le Port de Dakar, qu'est-il actuellement et quelle est son importance économique ?

Il n'y a pas, pour Dakar, un mot latin qui soit l'équivalent de Burdigala ou de Massilia, et si Wells vous faisait monter dans sa machine à explorer le temps, il vous suffirait de parcourir quelques **décennies** pour ne trouver à Dakar qu'une plage de sable avec quelques huttes indigènes à côté desquelles les villages de N'Gor et d'Yoff seraient de grandes cités.

Si vous le voulez bien, plaçons cette machine sur la batterie de la pointe de Dakar, et comme dans le temps on ne craint pas les excès de vitesse, faisons-nous conduire par elle, d'un seul bond, dans l'antiquité.

Là, nous voyons des vaisseaux carthaginois, phéniciens ou grecs mouiller tout près de nous, dans cette anse qui s'étend jusqu'à Bel-Air, et dans laquelle on est à peu près à l'abri des vents du Nord et de la houle du Sud.

Si, du côté de l'est, cette anse est largement ouverte, du moins la côte, dans cette direction, n'est pas très loin et les tornades qui en viennent ne peuvent soulever de fortes lames. Ces tornades sont d'ailleurs très courtes, on les voit arriver et, avec des ancres solides, on ne craint pas grand chose.

Au moyen-âge, nous ne voyons rien venir, mais en 1364, nous apercevons deux caravelles qui, en haut de leur grand mât, portent la bannière du roi de France. Elles viennent mouiller près de la côte, dans cette grande baie qu'elles inscrivent sur leur carte sous le nom de « baye de France ». Elles notent, également, que dans cette baie se trouve une petite île qui, plus tard, s'appellera Gorée, sur laquelle on peut établir un comptoir facile à défendre. Enfin, elles trouvent de l'eau douce sur la côte en un point que les Portugais appelleront plus tard « Rio Fresco », aujourd'hui Rufisque.

Dans les années qui suivent, beaucoup de vaisseaux font escale devant nous, desservant des comptoirs français échelonnés jusqu'au fond du golfe de Guinée et parmi lesquels celui qui s'était fondé dans cette petite île de Gorée, tient une place prépondérante.

Ensuite, nous assistons sur ce point de la côte d'Afrique à tous les contre-coups de l'histoire de l'Europe : la France, le Portugal, la Hollande et l'Angleterre se prennent et reprennent ce comptoir de Gorée. Je passe un voyage dans le temps qui remplirait des volumes.

Le traité de Paris en 1814, nous rendit définitivement nos comptoirs du Sénégal, points épars sur un immense continent peu hospitalier, qui était sous la domination de chefs indigènes, à qui notre commerce devait payer des coutumes, sans jouir d'ailleurs d'aucune sécurité. Faidherbe réussit à pousser assez loin la conquête du Sénégal pour réaliser sa constitution territoriale actuelle, tout en se montrant un administrateur de génie : il créa l'armée indigène, développa l'instruction publique, encouragea l'agriculture et envoya des explorations fécondes en résultats dans les territoires voisins.

Enfin, il chercha à transformer sa capitale, Saint-Louis, en une ville agréable et salubre et, utilisant la haute compétence de Pinet-Laprade, officier du Génie qui devint

plus tard gouverneur du Sénégal, il créa, comme nous allons le voir, la ville et le port de Dakar.

Depuis le XIV^e siècle, l'île de Gorée et la rade naturelle de Dakar ont joué un rôle capital dans la colonisation du Sénégal, mais c'est surtout à l'époque contemporaine que s'est affirmé l'intérêt de ce point géographique absolument unique dans l'Atlantique-Est. Ce point se trouve, en effet, à la bifurcation entre les lignes de navigation qui relient l'Europe et l'Amérique du Sud et celles qui unissent l'Europe à l'Afrique occidentale, équatoriale ou australe, et, ce qui est très important, à mi-distance entre l'Europe et l'Amérique ou l'Afrique du Sud.

Il se trouve précisément en ce point une presqu'île qui s'avance dans la mer comme pour barrer la route aux navires et qui, en même temps, leur offre dans les replis de son rivage une rade étendue, profonde et d'un accès très facile.

Le climat de la région est très supportable pour l'Européen ; le sol permet des cultures et l'élevage, ressources auxquelles s'ajoutent les produits de la pêche maritime ; le sous-sol fournit de l'eau en quantité abondante et de bons matériaux de construction.

*
* * *

La géographie et la nature avaient réuni à Dakar tout ce qu'il fallait pour faire un pont d'escale, et la nécessité de créer là ce port et de l'étendre progressivement devait se faire sentir, de plus en plus impérieuse, avec le développement de la grande navigation.

Mais ce port devait trouver des concurrents sérieux : le port de Saint-Vincent, dans les îles du Cap-Vert et les ports de Las Palmas et de Santa-Cruz de Ténérife, dans les îles Canaries.

Le port de Saint-Vincent est un bon abri naturel, amélioré par des jetées. Les navires y trouvent d'importants dépôts de combustibles, mais l'eau qu'on leur livre vient d'une autre île de l'Archipel, elle est par conséquent très chère. Enfin, les navires ne peuvent aller à quai.

Les Canaries se trouvent beaucoup plus près de l'Europe que de l'Amérique et, par conséquent partagent la route des navires en deux tronçons inégaux, ce qui est un sérieux désavantage pour le ravitaillement des soutes en combustibles : en effet, un cargo qui va de Rio-de-Janeiro à Bordeaux doit, s'il escale à Dakar réserver seulement pour le combustible un tonnage égal à la moitié du tonnage total nécessaire à la traversée, alors qu'il doit, en passant par Las Palmas, réserver au combustible une part un peu plus grande, la différence étant perdue pour le fret.

Enfin, d'importantes compagnies de charbonnages s'étaient installées à Saint-Vincent et aux Canaries avant la naissance du port de Dakar, ce qui rendit inégale sa lutte contre les trois autres ports.

Dakar a donc dû, dès son origine, et devra toujours compter avec ses devanciers.

Ce n'est qu'au milieu du siècle dernier que la France occupa effectivement la presqu'île du Cap-Vert, réalisée le 25 mai 1857 par le débarquement des marins de la « Jeanne-d'Arc », commandés par le capitaine de vaisseau Protêt qui a donné son nom à la place qui est auprès de nous.

Je vais vous lire le compte rendu qu'il fit au Ministre de cet événement- historique de première importance pour Dakar :

« J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait arborer le pavillon français sur le petit fort que nous avons construit à Dakar. Il dégagera notre commerce de tous les péages d'ancrage ,de lest, de sable et d'eau qui étaient imposés à nos bâtiments marchands, en même temps qu'il étendra notre influence sur toute cette côte et voisine de Gorée. »

J'ai profité, pour faire acte de prise de possession, du jour du Ramadan, qui est pour la population indigène de la presqu'île la plus grande fête de l'année. J'avais donné aux principaux chefs un pavillon, qu'ils ont arboré sur leurs cases, de sorte que les coups de fusils, les danses et les habits de fête de tous ces noirs ont autant célébré la domination française que la fin de leur carême.

Quant à nous, nous nous sommes bornés aux simples honneurs militaires du pavillon, [préférant aux réjouissances que nous aurions pu ordonner celles bien plus démonstratives des habitants du pays](#) que nous venons d'ajouter aux dépendances de Gorée. »

Nous remarquerons en passant que les coups de fusil qui ont retenti ce jour-là n'ont tué personne et que son anniversaire, qui est dans dix jours, est celui d'une fête et non d'une bataille. C'est un bel exemple de la méthode française en matière de colonisation.

Très peu de temps après, en septembre 1857, une convention intervint entre le Gouvernement français et la Compagnie des Messageries maritimes, alors Messageries impériales, d'après laquelle celle-ci s'engageait à exploiter une ligne de paquebots entre la France et le Brésil, avec escale dans la rade **naturelle** de Dakar.

En novembre 1858, la Compagnie des Messageries acheta un terrain de 3 hectares près de la Pointe de Dakar pour y installer un parc à charbon, puis elle fit construire un petit appontement pour le desservir.

Alors, apparut l'insuffisance de la rade de Dakar comme point de relâche, son infériorité sur Saint-Vincent du Cap-Vert et la nécessité d'y créer un port artificiel.

Pour la construction du port, on envisagea trois solutions :

ou bien construire le port à Gorée, en enracinant des jetées sur l'île ;

ou bien le construire dans l'anse Bernard ;

ou bien le construire dans l'anse de Dakar ;

Comme il ne se faisait à peu près aucun trafic de marchandises à Dakar et qu'on n'en prévoyait guère, on voulait seulement réaliser un bon mouillage, permettant aux chalands d'effectuer le transport du charbon entre la terre et les bateaux en rade, dans des conditions équivalentes à celles de Saint-Vincent, conditions qu'une commission était allée étudier sur place.

La solution de Gorée fut écartée, cette île étant trop petite pour permettre des installations importantes à terre, notamment l'établissement de parcs à charbon .

L'anse Bernard avait sur celle de Dakar l'avantage d'être mieux abritée des vents du nord et de l'ouest par une côte rocheuse assez élevée et de présenter tout près du rivage des profondeurs accessibles aux grands navires, mais il fallait l'abriter du côté est par une jetée établie par des fonds supérieurs à 10 mètres, ce qui était beaucoup à cette époque, et qui aurait été très coûteuse.

On considéra comme suffisant de tirer parti de l'anse de Dakar, où se trouvait déjà l'appontement des Messageries, en construisant une petite jetée, poussée seulement jusqu'aux fonds de 5 mètres.

Les travaux, entrepris en février 1862, se terminèrent fin 1863. Ils furent exécutés en régie pour une dépense de 400.000 francs en chiffres ronds.

Ces dispositions permettaient seulement d'abriter le matériel de servitude qui effectuait les opérations de charbonnage, les navires en escale restant dans la rade foraine.

Mais, dès avant l'achèvement de ces travaux fut soulevée la question de la création, à Dakar, d'un abri artificiel pouvant contenir les navires eux-mêmes. Deux projets furent dressés par le colonel du Génie Pinet-Laprade, prévoyant soit le prolongement de la jetée déjà construite, soit la création d'une nouvelle jetée plus longue, enracinée à 150 mètres à l'est de la première et atteignant les fonds de 8 mètres. Sur les instances de la Colonie, le Conseil des travaux de la Marine, se rendant compte de l'importance que

pouvait présenter Dakar, tant pour la Marine militaire que pour la Marine marchande, adopta le second de ces projets, en y apportant quelques modifications. La nouvelle jetée devait être enracinée à l'extrémité Est de la pointe de Dakar et dirigée vers la pointe de Bel-Air. Les dépenses étaient évaluées à la somme de 850.000 francs (novembre 1863).

Les travaux furent entrepris en 1864.

Cette jetée existe encore, c'est la jetée Sud actuelle qui part de l'origine de la route de la Corniche. La jetée précédente n'est plus visible car elle est enfouie dans les remblais du môle II.

Entre-temps, on construisait sur la plus élevée des deux collines que nous appelons « les Mamelles » un feu blanc à éclipses d'une portée de 25 milles, qui fut allumé le 1^{er} avril 1864. On construisit ensuite un feu fixe rouge sur la pointe des Almadies, qui est le point le plus occidental de la côte d'Afrique, et un feu semblable au cap Manuel. Ces deux derniers feux furent allumés le 1^{er} décembre 1866.

Depuis 1860, la Compagnie des Messageries avait été autorisée à substituer, pour sa ligne de l'Amérique du Sud, l'escale de Saint-Vincent à celle de Dakar, jusqu'à achèvement des aménagements dont je viens de parler.

C'est le 4 novembre 1866 que le nouveau port de Dakar fut inauguré par un paquebot des Messageries Impériales, remportant ainsi sur Saint-Vincent, son concurrent, l'avantage qu'on avait escompté.

Telles furent les circonstances dans lesquelles naquit le port de Dakar.

Études et travaux d'extension de 1866 à 1921 (*Paris-Dakar*, 26 juin 1934)

Nous avons vu, dans le numéro précédent, les circonstances dans lesquelles naquit le port de Dakar, entre 1857 et 1866.

De 1866 à 1882, la ville de Dakar, inexistante à l'origine, se créa lentement, et aucun événement important n'est à noter pour le port au cours de cette période.

Des raisons surtout stratégiques firent alors apparaître la nécessité de construire un chemin de fer reliant Dakar à Saint-Louis. Les études furent entreprises en 1876 et les travaux commencèrent en 1882.

Dakar, port d'escale, puis terminus d'une ligne de chemin de fer, devait forcément devenir un port de transit.

La pacification des régions traversées par ce chemin de fer, qui y permit le développement de la culture de l'arachide, donc la richesse de l'indigène, et les difficultés que présentait, pour les grands navires, l'accès du port de Saint-Louis, contribuèrent à faire passer par Dakar un tonnage de marchandises de plus en plus important. Aussi, en 1889, la chambre de commerce de Gorée émettait-elle le vœu de la création d'un grand port à Dakar.

D'autre part, à cette époque, les Espagnols faisaient de gros sacrifices pour leurs ports de la Péninsule ou des Canaries : Bilbao, Vigo, La Corogne étaient largement améliorés et des jetées étaient construites à Las Palmas et à Santa-Cruz de Ténériffe. Les Portugais adjugeaient les travaux du port de Lisbonne à l'entreprise française Hersent, et améliorèrent aussi Saint-Vincent du Cap Vert. Les ports d'Amérique du Sud suivaient une évolution analogue.

À Dakar, jusqu'en 1898, on se borna à des améliorations aux jetées existantes, tendant à en faciliter l'accostage par les petits navires et à de grosses réparations nécessitées par quelques dégâts causés par des raz-de-marée.

En 1898, furent entrepris par le Département de la Marine, des travaux destinés à faire de Dakar un point d'appui de la flotte. Ils comportaient la construction de la jetée Nord, le prolongement de la jetée Sud, le dragage à neuf mètres de la rade intérieure et

la construction de l'arsenal avec son bassin de radoub de 200 mètres de longueur, ouvrage d'un intérêt essentiel tant pour la marine marchande que pour la marine militaire.

Les travaux ont été exécutés de 1898 à 1908.

Pendant ce temps, on mettait à l'étude la construction d'un grand port de commerce à Dakar.

La loi du 5 juillet 1903, qui autorisait le gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française à contracter un emprunt de 65 millions, prévoyait une dotation de 10 millions pour le port de Dakar.

Les travaux furent adjugés le 28 juin 1904 à l'entreprise Jammy² et Galtier³.

Ces travaux comprenaient la construction des murs de quais et môles qui existent actuellement entre l'arsenal de la Marine et la jetée Sud, et le dragage des darses telles qu'elles existent actuellement.

L'entreprise termina ses travaux en janvier 1910.

Les travaux d'infrastructure qui ont été exécutés par la Marine et par la Colonie entre 1898 et 1910 ont conduit à la réalisation d'un port qui avait la forme suivante :

— Deux jetées : la jetée Nord de 2 kilomètres de long, et la jetée Sud de 500 mètres de long, qui abritaient un plan d'eau de 225 hectares ;

— au milieu, une rade de 40 hectares draguée à 9 mètres de profondeur ;

— au sud, le port de commerce composé de 2 môles, 3 quais de rive et de 3 darses, et l'arsenal de la Marine :

— au nord, un vaste espace abrité, mais où subsistaient les profondeurs naturelles et propres seulement au stationnement des petits navires ou de la batellerie.

Depuis 1910, et jusqu'à l'ouverture des travaux d'extension adjugés en 1926, les améliorations effectuées dans le port ont consisté dans l'équipement des ouvrages, la construction de chaussées, de voies ferrées, de canalisations d'eau, de hangars, la création de l'éclairage électrique l'achat d'outillage (grues, remorqueurs, chaloupes, etc.). Les dépenses ont dépassé la dotation de 10 millions de la loi de l'emprunt de 65 millions, et le complément a été fourni par divers budgets : Fonds d'emprunt, Budget général de l'Afrique Occidentale française, budget du port.

Enfin, les feux de grand atterrage ont été améliorés : le phare des Mamelles a été doté d'un nouvel appareil plus perfectionné que le premier ; le feu rouge des Almadies qui se trouvait sur la terre ferme dans le petit bâtiment que vous connaissez, a été remplacé par un feu fixe blanc construit sur le rocher le plus occidental de la chaussée des Almadies, à un mille en mer, et le feu du Cap Manuel a été remplacé par un feu rouge à éclipses doublé d'un feu fixe blanc avec deux secteurs rouges couvrant les îles de la Madeleine et de Gorée.

Dès la période d'avant-guerre, l'essor commercial pris par le port le faisait trouver insuffisant, et une loi du 23 décembre 1913 autorisait le gouvernement général à prélever pour les agrandissements du port une somme de 6 millions sur un emprunt de 167 millions que l'Afrique Occidentale était autorisée à contracter.

Les projets d'exécution furent présentés à l'approbation du Département et firent l'objet d'un décret d'autorisation en date du 26 septembre 1914, mais la guerre empêcha leur exécution.

Pendant la guerre, l'activité du port fut extrêmement intense, puis elle subit un ralentissement temporaire dû à une crise économique générale. Mais elle reprit progressivement et a suivi, depuis, une marche ascendante, que la crise actuelle,

² Louis Jammy (1853-1929) : polytechnicien, capitaine du génie, entrepreneur de travaux publics à Bône. Il fait ses grands débuts en 1899 comme adjudicataire des travaux du port de cette ville. Voir [encadré](#).

³ Auguste Galtier (1860-1943) : ingénieur civil, il avait décroché en 1899 l'adjudication des travaux du port de Bône en association avec Louis Jammy. Voir [encadré](#).

particulièrement dure pour le Sénégal, a temporairement ralenti, mais qui reprendra certainement, en raison des progrès de la mise en valeur du pays.

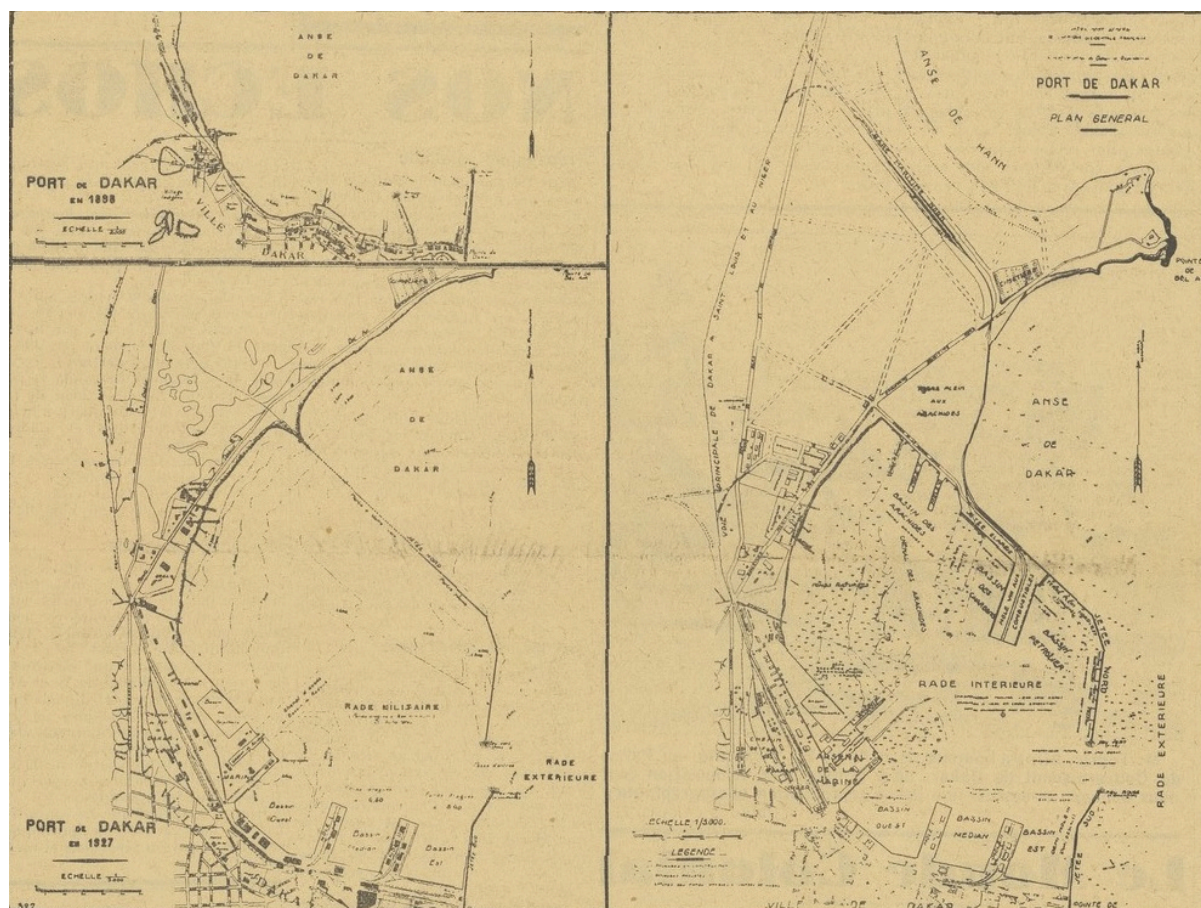
Prévoyant cet essor, on a été amené, dès 1917, à élargir le programme de 1914.

Un premier avant-projet fut dressé, prévoyant divers aménagements dans l'espace de 225 hectares compris entre les jetées actuelles, et des extensions éventuelles à l'extérieur, du côté de Bel-Air. Ce projet souleva des critiques de la part des services techniques du Département des Colonies et fut abandonné.

Un nouvel avant-projet, basé sur une conception toute différente, fut alors établi. Il consistait à étendre le port en dehors des jetées, vers l'île de Gorée, en allant au-devant des profondeurs naturelles, renonçant à en créer de nouvelles par dragage à l'intérieur des jetées existantes.

Ce projet trouva des adversaires dans la Colonie : on lui reprochait de prévoir seulement des extensions, alors qu'on trouvait préférable, plutôt que d'augmenter la masse des ouvrages du port, de réaliser d'abord des aménagements destinés à améliorer les conditions d'exploitation des ouvrages existants.

Ce point de vue était certainement le plus rationnel et c'est celui qui fut adopté.



État des travaux du Port de Dakar en 1898, 1927 et 1933
(Ce remarquable cliché a été obtenu par la réduction photographique de plans originaux,).

Suite
(Paris-Dakar, 3 juillet 1934)

État actuel du port et extensions projetées

Les travaux, surtout de l'importance de ceux dont il va être question, doivent être précédés d'études très poussées. Ces études furent entreprises en fin 1921 et conduisirent à l'établissement d'un projet d'ensemble dont on mit une première tranche en adjudication en 1926. Cette tranche est achevée et fut exécutée sur les fonds du budget général de l'A. O. F.

Le trafic du port se développe toujours, on profite des ressources nouvelles apportées par la loi d'emprunt de 1931 pour entreprendre une deuxième tranche de ce projet d'ensemble, qui est en ce moment en cours d'exécution.

Un mot d'abord sur les études, qui ont duré un peu plus d'une année. Elles ont eu pour but de dresser des plans très complets et très exacts du port et des terrains environnants, et surtout de connaître la nature des fonds sur lesquels on allait draguer et construire. Pour cela, on a exécuté 150 forages, qui s'ajoutaient à ceux de nos prédécesseurs. Ces forages consistaient à creuser dans le fond de la mer des trous s'enfonçant parfois jusqu'à 12 mètres dans le terrain solide avec un appareil spécial qui permettait — c'était l'essentiel — de connaître exactement l'épaisseur et la nature des couches de terrain traversé.

Cet appareil était porté par un radeau qui, maintenant, achève sa vie comme plongeur à la plage de Hann.

Le projet d'ensemble

Un mot également sur ce que j'ai appelé le « projet d'ensemble ».

Le tracé des ouvrages d'un port peut se comparer à celui d'une façade architecturale : c'est un tout dans lequel les différents éléments dépendent les uns des autres, et doivent être en harmonie entre eux.

Dès lors, il était rationnel de faire tout d'abord abstraction des moyens financiers dont on allait disposer, et de dresser un projet prévoyant l'utilisation intégrale du plan d'eau abrité par les jetées. On a donc dressé ce projet, jusque dans ses détails, pour aller à coup sûr, et avec toutes les évaluations. Il me paraît superflu d'attirer l'attention sur l'importance d'un pareil travail.

Ce projet d'ensemble a été approuvé en 1924, par le comité des travaux publics au ministère des colonies. Et depuis, c'est lui qui, malgré une évolution obligatoire dans les détails — il a dix ans d'existence — est resté notre « fil conducteur », ce qui permet de dire qu'on a travaillé et travaille encore méthodiquement, avec suite dans les idées.

Nous avons espéré un moment inclure tout ce projet d'ensemble dans les dotations d'emprunt affectées au port de Dakar, mais la crise est survenue, restreignant les moyens, comme d'ailleurs les besoins et nous avons été contraints d'abandonner à l'avenir une tranche importante de ce programme.

En 1925, le moment était venu d'exécuter une première tranche du programme. Qu'allait-on faire ?

Les travaux de la première tranche

Le quartier de la ville qui occupe la pointe de Dakar se plaignait d'être tout l'hiver sous le vent des quais à charbon du port, et vous savez, d'autre part, que l'arachide attire les rats, dont les puces propagent la peste, maladie avec laquelle il faut toujours compter à Dakar, bien que des mesures d'hygiène très efficaces l'aient pratiquement fait disparaître.

On a donc pensé, en premier lieu, à écarter de la ville l'arachide et le charbon, en construisant pour eux deux grands ouvrages appuyés sur la jetée Nord et utilisant l'espace qui restait libre au nord de la rade d'escale.

La desserte de ces ouvrages par voie ferrée devant nécessiter pour les trains des manœuvres de triage nouvelles, il fallait également construire une gare de chemin de fer qu'on appela « gare maritime Nord ».

On a donc prévu, en première tranche, les ouvrages pour le charbon et les arachides, la gare maritime-Nord et les travaux annexes (dragages d'accès, chaussées, etc.).

L'ouvrage pour les arachides devait être un terre-plein de 25 hectares relié à la mer par deux môles de 165 mètres de longueur et 25 mètres de largeur. Le terre-plein était destiné au stockage des graines pour lesquelles on a prévu une manutention mécanique par les procédés les plus modernes, alors que les deux môles avaient seulement pour but de supporter les appareils reliant les navires aux stocks.

Ces ouvrages ont été exécutés dans la forme prévue et si, dans l'avenir, les deux môles deviennent insuffisants, on pourra en construire un troisième dont l'emplacement est réservé.

Le môle aux charbons devait avoir 150 mètres de largeur et 366 mètres de longueur suivant son axe, et devait être relié au terre-plein aux arachides par un simple passage de 25 mètres de largeur, soutenu au sud par une digue en enrochements non accostable. Comme nous allons le voir, ces ouvrages ont été agrandis en cours de travaux.

Entre le môle aux charbons et ceux des arachides, on réservait l'emplacement d'un autre môle de grandes dimensions.

Enfin, la gare maritime Nord devait s'étendre entre le cimetière et la voie du chemin de fer, près de la courbe qui précède le centre de captage des eaux de Hann. Elle a été exécutée comme il était prévu.

On procéda à l'adjudication de ces travaux en avril 1926, mais, en raison de la crise du franc, qui empirait chaque jour et rendait toute prévision de prix impossible, cette adjudication donna un résultat inacceptable. On recommença en octobre 1926, après les stabilisations monétaires, et les ouvrages prévus furent adjugés à la [Compagnie générale des colonies](#), les dépenses étant évaluées à 80 millions en chiffres ronds, le budget général devant le prendre à sa charge pour éviter le recours à l'emprunt.

Le môle aux combustibles

La deuxième tranche du projet d'ensemble a commencé par un allongement de 75 mètres du môle aux charbons, décidé avant la progression très rapide de la chauffe au mazout, et l'élargissement de 25 à 80 mètres du passage reliant, ce môle au terre-plein aux arachides, en bordant ce passage par un quai fondé à 10 mètres de profondeur, comme ceux du môle lui-même. Cet allongement du môle n'est, d'ailleurs, pas un travail inutile, car on n'a employé pour le charbon que le quai Ouest, le quai Est étant destiné au trafic du mazout. Cet ouvrage s'appelle donc maintenant « Môle aux combustibles ».

Ces deux agrandissements ont pu être décidés en cours de travaux, et assez tôt pour qu'on n'ait aucune retouche à faire aux ouvrages en exécution.

Venait ensuite dans la deuxième tranche : la construction de deux postes d'accostage pour le déchargement des pétroliers ou pour le ravitaillement des navires en mazout. Ces ouvrages, comme le môle aux combustibles, ont été terminés et mis en exploitation l'an dernier.

Au début de cette année, nous avons achevé l'approfondissement à 10 mètres de la passe d'entrée et de l'accès au poste pétrolier Sud, et, en ce moment, nous poursuivons l'approfondissement à 10 mètres de la rade intérieure. En passant, qu'il me soit permis de signaler le gros effort consenti par l'Entreprise du port pour achever cette rade avant la fin de l'année.

Donc, le port de Dakar, qui était à 9 mètres de profondeur au début de cette année, peut maintenant offrir aux navires de 10 mètres de tirant d'eau un poste d'accostage, et ces navires pourront faire escale en rade avant la fin de cette année.

Les travaux de dragage permettront

au « Bremen » et à l' « Europa » l'accès du port.

Ce résultat sera d'une importance capitale car il nous permettra de recevoir pratiquement n'importe quel navire, certains grands paquebots des lignes d'Amérique du Nord étant mis à part, je dis « certains » car le « Bremen » et l'« Europa » calent 9 mètres et le plus grand navire français en service « l'Ile-de-France » cale 10 mètres. Notre « Normandie », le plus grand navire du monde à flot, dont l'achèvement est en cours, calera un peu plus de 11 mètres : nous ne pourrons donc le recevoir qu'à marée haute, s'il vient jamais, ce qui est bien peu probable. Bordeaux serait d'ailleurs dans le même cas. la passe d'entrée de la Gironde n'étant draguée qu'à 10 mètres.

Donc, avec nos 10 mètres, nous serons en tête du progrès.

Nous achèverons également cette année la construction du môle d'escale appuyé sur la jetée Sud. Certains jours, les paquebots sont à l'étroit sur nos quais actuels, qui, d'ailleurs, ne peuvent recevoir à marée basse que des navires de 8 mètres de tirant d'eau au maximum. Ce môle d'escale a ses quais fondés à 10 mètres et nous réaliserons l'an prochain le dragage de ses accès à la même profondeur. Sur ce môle, on construira une gare maritime qui permettra d'accueillir confortablement le touriste ou le passager.

La liaison des nouveaux ouvrages du Port avec le chemin de fer est activement poursuivie et sera réalisée dans quelques semaines. Le réseau de distribution d'eau de la zone Nord du port vient d'être mis en adjudication : les délais d'exécution prévus devant conduire à l'alimentation des quais du môle 8 et de la jetée élargie pour la fin de cette année et des autres quais pour le début de l'année prochaine. L'ensemble du projet a été conçu de manière à assurer un débit très important, répondant aux exigences des navires les plus pressés. Enfin, les nouveaux ouvrages seront pourvus, également cette année, de l'éclairage électrique.

L'équipement et la desserte des travaux actuels sont activement poursuivis

L'Administration aura donc réalisé, au début de l'an prochain, la desserte des ouvrages par voie ferrée, leur alimentation en eau, et leur éclairage électrique, laissant aux entreprises privées l'installation de l'outillage pour les charbons et des canalisations à mazout, installation qui, d'ailleurs, est en cours d'exécution et déjà partiellement en exploitation.

Il restera, pour achever la zone Nord, l'équipement du terre-plein aux arachides, travail très important qui est actuellement à l'étude.

La deuxième tranche des travaux comprendra également l'approfondissement des bassins Sud du Port, l'équipement du môle 2, l'élargissement de l'avenue comprise entre l'arsenal et le Dakar-Niger, l'élargissement de la route de Bel-Air, la création d'un phare à Gorée et d'autres travaux accessoires sur lesquels je passe.

La tranche du projet d'ensemble que nous avons abandonnée à l'avenir comprend en gros l'élargissement du môle 1, la construction totale du môle 3, celle des môles 4 et 7 et celle d'un vaste terre-plein en bordure du rivage dans la partie ouest du port, prévu surtout pour l'installation des ateliers de réparations de navires. Enfin, la desserte du port ainsi agrandi nécessitera la construction d'une nouvelle gare maritime dont l'emplacement est réservé comme celui des ouvrages que je viens d'énumérer. On a également dressé un plan de voirie pour rendre accessibles les terrains de la zone comprise entre la route de Rufisque et la pointe de Bel-Air, qui est le futur quartier industriel de Dakar.

Une utilisation intégrale du plan d'eau de la rade

On voit donc, comme je l'ai dit en commençant, que notre projet d'ensemble a bien prévu une utilisation intégrale du plan d'eau abrité. Pour ne rien omettre, on a étudié également l'extension du Port vers l'extérieur par la construction de jetées allant jusqu'à Gorée, mais ce travail gigantesque n'est pas en proportion des besoins ni des moyens financiers actuels.

Un rapprochement avec Takoradi

Je viens de vous donner une idée de l'importance de Dakar au point de vue des ouvrages, et il me paraît intéressant de faire à ce propos un rapprochement avec un autre port très récent, celui de Takoradi, en Gold Coast, dont on parle quelquefois ici.

Ce port a un plan d'eau de 90 hectares contre 226 à Dakar et ses accès accostables aux grands navires ont une longueur de 500 mètres contre 4.000 à Dakar.

Takoradi a coûté 4 millions de livres, soit au cours de 125, qui était celui de la livre à l'époque des travaux, 500 millions de francs, alors que le port de commerce de Dakar, dans son état présent, arsenal exclus, a coûté au total environ 250 millions de nos francs actuels. Donc, en résumé, [Dakar, avec un plan d'eau largement deux fois supérieur à celui de Takoradi et une longueur de quais quatre fois plus grande, a coûté deux fois moins.](#)

J'insiste maintenant, et très fortement, sur le point suivant : je viens de faire un rapprochement et non pas une comparaison entre ces deux ports, car ils ne sont pas comparables.

Les ingénieurs anglais, dont Takoradi est un chef-d'œuvre tout à fait remarquable, ont eu à vaincre d'autres difficultés qu'à Dakar, ne serait-ce que du fait de l'état de la mer : Dakar, en effet, comme je vous l'ai dit, est construit dans un abri naturel, alors que Takoradi est exposé à une mer très violente ; nous en savons quelque chose par nos études sur le futur [port d'Abidjan](#). On commettrait donc une lourde erreur en mésestimant l'œuvre admirable qu'est Takoradi, et si j'ai fait ce rapprochement, c'est uniquement pour rassurer le contribuable de l'A. O. F. en lui montrant l'excellent rendement des fonds qu'il a investis à Dakar.

Dakar (suite)
(*Paris-Dakar*, 10 juillet 1934)

Une situation exceptionnellement favorable et une excellente organisation font de Dakar un des premiers ports de l'Atlantique

Une loi parue en 1912 a permis en France d'ériger les ports en établissements publics jouissant de l'autonomie financière, et le premier port qui ait fait application de cette loi est celui de [Saïgon](#), en 1914. Après la guerre, cette loi, modifiée en 1920, a été appliquée à Bordeaux, Le Havre et Strasbourg. Mais [Dakar a été un précurseur car il a été doté de l'autonomie financière avant la loi de 1912, par un décret paru en 1911.](#)

Il a donc un budget propre qui est alimenté par les taxes payées par les usagers du port (taxes sur les navires, sur les marchandises, location de hangars, de l'outillage, etc.) et qui supporte toutes les dépenses d'exploitation (solde du personnel, salaire de la main-d'œuvre, matériel, etc.).

Chaque année, même dans cette période de crise, ce budget se solde par des excédents de recettes qui sont versés à un fonds de réserve pouvant servir soit à couvrir des déficits éventuels, soit à payer de grosses réparations ou à acheter de l'outillage. Donc, d'une part, les usagers, en payant les taxes de port, sont certains que ces taxes ne profitent qu'au port et, d'autre part, l'exploitation de celui-ci ne coûte rien au gouvernement général qui, directement ou par voie d'emprunt, ne supporte que les dépenses de premier établissement des gros ouvrages, dépenses qu'on peut considérer comme des investissements d'intérêt général.

Je ne vous infligerai pas un exposé détaillé sur les taxes qui alimentent le budget du port et me bornerai à vous certifier qu'elles sont très modérées et que Dakar est avant tout un port « bon marché ».

En ce moment, d'ailleurs, nous ne cherchons pas à accumuler des réserves, et si nous arrivons à des excédents de recettes, c'est parce que nos prévisions d'équilibre budgétaire sont toujours un peu pessimistes, ce qui est obligatoire si l'on ne veut pas tomber dans le déficit.

Le trafic du port avait progressé très rapidement de 1906 à 1913, puis a décrit une pointe très haute pendant la guerre, pour redescendre en 1921, à sa valeur d'avant-guerre. Ensuite jusqu'en 1928, il a de nouveau très fortement progressé, pour diminuer légèrement dans les années suivantes, tout en se défendant assez bien contre la crise.

En 1933, les entrées et sorties des navires ont atteint 8 millions de tonneaux nets, en chiffres ronds, et le trafic total des marchandises un million de tonnes. Si l'on intercale ces chiffres dans le classement des ports de la Métropole, ils se placent au septième rang pour les navires et au onzième rang pour les marchandises. Le tonnage de Dakar, pour les marchandises, est la moitié de celui de Nantes, le quart de celui de Bordeaux et le huitième de celui de Marseille, mais, pour les navires, Dakar vient à peu près à égalité avec Dunkerque et Bordeaux. C'est là un très beau résultat pour un port aussi récent qu'une Colonie aussi jeune que l'A. O. F. a fondé avec ses propres ressources.

Quelle est l'importance économique du port de Dakar et est-elle de nature à justifier les grands travaux dont je viens de parler ?

Pour le trafic d'escale, je vous ai montré que sa position était tout à fait remarquable et que les travaux qui viennent d'être exécutés dans le port ou qui vont l'être, donneront aux plus grands navires toutes les facilités qu'ils peuvent désirer.

De plus, d'autres travaux très importants ont doté Dakar de centres de captage et d'une distribution d'eau qui permet de satisfaire aux besoins de tous.

L'eau est stérilisée par une méthode qui a fait ses preuves, la « verdunisation », et les navires peuvent la recevoir à quai ou en rade, en quantités aussi grandes qu'ils le désirent.

Enfin, grâce aux efforts conjugués de la population et de l'Administration, les navires trouvent maintenant à Dakar des vivres frais en abondance et à très bon compte.

On peut donc dire que les efforts de tous ont ou vont aboutir à créer à Dakar tout ce qu'il faut pour réaliser un port d'escale de premier ordre, et il n'est certainement pas vain d'espérer qu'ils conduiront à une progression sérieuse du trafic.

Certains indices, en effet, nous permettent de le croire, parmi lesquels je vous citerai un seul exemple: Nous recevons de nombreux navires allant d'Extrême-Orient, des Indes Néerlandaises ou d'Australie en Europe, ou inversement, qui font escale ici pour se ravitailler en combustible et dont certains rencontrent encore des difficultés pour entrer dans le port parce que leur tirant d'eau est trop fort, ce qui les force à rester en rade extérieure entre le port et Gorée. Malgré cet inconvénient, ils persistent à faire escale ici, mais il est hors de doute que lorsqu'ils pourront entrer facilement, ces navires viendront plus nombreux encore.

Déjà, d'ailleurs, le gouverneur général Roume, qui est administrateur du Canal de Suez, lors de son passage à Dakar, l'an dernier, nous a amicalement reproché de faire concurrence à « son canal ».

Pour les marchandises, l'importance d'un port dépend du transit qui peut s'y faire et de l'importance de son arrière pays.

Londres est un port gigantesque en partie du fait qu'il est un marché mondial, Anvers, Rotterdam et Hambourg sont des ports extrêmement importants parce qu'à eux trois, ils ont derrière eux toute l'Europe Centrale. Au contraire, nos ports de France, répartis sur trois côtés de notre Hexagone, ne peuvent que se partager le trafic de nos différentes régions, le trafic international ne jouant pour eux qu'un rôle secondaire. C'est pour cette raison que nous n'avons pas en France les plus grands ports d'Europe, mais il ne faut pas trop s'en plaindre car le développement de nos côtes est bien plus un avantage qu'un inconvénient. D'ailleurs, si nos ports ne battent pas les records de tonnage, tout en se tenant très bien dans la compétition européenne, je puis vous

certifier qu'ils ne le cèdent en rien aux ports étrangers pour ce qui est organisation et perfectionnement technique.

Le navire de mer étant un moyen de transport bien meilleur marché que le chemin de fer ou le canal, il y a intérêt à ce que le port soit le plus près possible du lieu de provenance ou de destination de la marchandise. Mais le port est aussi un endroit où le navire court des risques et perd du temps et où la marchandise paie des frais de stockage et de manutention. Donc, si d'un côté, il est intéressant de multiplier les ports pour bien desservir un pays, il faut aussi faire dans chacun les sacrifices nécessaires pour la commodité et la sécurité des navires et de la marchandise. Par suite, au lieu d'avoir une multitude de ports médiocres, il vaut mieux en avoir moins, à condition qu'ils soient bien répartis et bien ménagés.

Quelle est à ce point de vue la situation sur la côte occidentale d'Afrique ?

Nos colonies du Sénégal, de la Mauritanie et du Soudan sont desservies par un certain nombre de ports d'importance très inégale : Port-Étienne, Saint-Louis, Dakar, Rufisque, Kaolack, Ziguinchor et d'autres encore.

Port-Etienne est un simple abri naturel aux confins du désert, Rufisque est une rade foraine, Saint-Louis ne peut recevoir que des chalands de mer, enfin, Kaolack et Ziguinchor ne peuvent recevoir que des navires de tonnage moyen, calant au maximum 4 mètres.

À Dakar, au contraire, on a pu construire à bon compte un port réunissant tous les aménagements nécessaires aux navires et à la marchandise et ce port est la tête de ligne des chemins de fer du Sénégal et du Soudan.

C'est donc lui qui est et qui restera la grande porte des Colonies qu'il dessert. C'est si vrai que Rufisque, encore important il y a dix ans, est de plus en plus délaissé. Par contre, Kaolack, où la colonie du Sénégal et la chambre de commerce locale ont fait un très bel effort, a vu son exportation d'arachides augmenter et se maintenir à un taux très élevé, ce qui tient à ce que ce port se trouve auprès d'une région très productive et plus près du Soudan que Dakar.

Mais, à cause du manque de profondeur, beaucoup de navires qui fréquentent Kaolack ne peuvent y prendre qu'un chargement partiel qu'ils viennent compléter à Dakar. Si Dakar n'existait pas, ils repartiraient donc à moitié pleins et le prix du fret s'en ressentirait certainement. On peut donc dire que l'existence de Dakar est pour beaucoup dans la prospérité de Kaolack et l'on ne peut que se féliciter de la collaboration de ces deux ports.

Il est donc prouvé jusqu'ici que tous deux peuvent vivre côte à côte et que les sacrifices faits à Kaolack ont été judicieux.

Si les autres ports de la côte ont une importance secondaire, elle n'est cependant pas à méconnaître et il faut souhaiter le développement de leurs installations et de leurs relations avec Dakar par la navigation au cabotage, qui est une activité locale créatrice de richesse et, par conséquent, à encourager.

C'est donc bien à Dakar qu'il fallait faire le gros effort. On l'a fait et il n'est pas terminé. Nous avons vu que, pour le trafic d'escale, il était absolument nécessaire et ceux qui étaient là en 1928 ont vu l'encombrement des quais à marchandises. Il fallait donc faire quelque chose pour elles. On l'a fait en créant dans la partie Nord du port les ouvrages pour les arachides et le charbon, et en construisant le quai d'escale. La création de ces nouveaux ouvrages permettra de décongestionner les anciens quais, qui pourront ainsi être consacrés uniquement aux marchandises diverses.

L'achèvement de la deuxième tranche de travaux permettra donc de réaliser un ensemble harmonieux, un peu supérieur à nos besoins actuels et nous devons conserver l'espoir que, bientôt, le retour de la prospérité générale conduira à une nouvelle étape dans le développement de notre port .

(FIN)

Histoire des Établissements et des Compagnies de commerce
des Français en Afrique dans le dix-huitième siècle ⁴

(*La Dépêche coloniale*, 29 septembre 1896)

Pour répandre du jour dans les relations qui vont suivre, il convient de continuer l'histoire des établissements et du commerce des Français dans la Sénégambien.

Brüe, avait, par son habileté, triomphé de tous les obstacles, et établi ce commerce sur des bases solides.

Il eut pour successeur Saint-Robert que ses infirmités obligèrent à se retirer le 25 avril 1723. Julien Debray, nommé pour lui succéder, excita contre lui tant de plaintes, que la Compagnie fut obligée de le révoquer, et mit à sa place un M. Robert, qui partit de Paris vers la fin de l'année 1724. On n'a aucun renseignement sur sa gestion, qui paraît avoir été de longue durée, ni sur les directeurs qui ont pu lui succéder jusqu'à David, le plus habile de tous ceux qui ont été envoyés en cette qualité dans ces contrées, après Brüe, dont il surpassa, s'il est possible, dit un de ses successeurs, les vertus, les connaissances et l'activité.

Un autre voyageur, M. Golberry, tout en rendant justice aux talents de David, le peint cependant sous des traits différents. C'était, dit-il, un homme d'esprit, entreprenant, avide, non pas par avarice, mais pour fournir à ses plaisirs et à ses dépenses ; il était dissipateur, et, après avoir acquis de grandes richesses, il mourut à Paris, un peu avant la Résolution, dans un état voisin de la pauvreté.

Il avait, en 1741, fait un voyage en France pour exciter l'ambition de la Compagnie, relativement à l'exploitation des mines des pays de Galam et de Rambouk. Après avoir obtenu une décision favorable à ses projets, il repassa à l'île Saint-Louis, et entreprit lui-même le voyage de ces contrées considérées comme le Pérou de cette portion de l'Afrique.

Il s'embarqua sur le Sénégal, le 11 du mois de juillet 1744, avec soixante hommes, tant ouvriers que soldats, et il arriva le 6 septembre à Galam. Le 22 septembre, il fit monter ses bateaux et tout transporter à l'île de Caignou, pour y former un premier établissement. Il alla ensuite au fort Saint-Joseph, et de là à Farbana et à la mine de Hyeratonkonné, où il recueillit de l'or par le lavage. Il dit lui-même qu'il se disposait à remonter la rivière Falemé lorsque, ayant appris, par un courrier expédié du fort Saint-Joseph, que les eaux avaient considérablement baissé, il se vit forcé de rétrograder, et fut de retour à la côte le 5 du mois de décembre. Mais, si l'on en croit Golberry, le voyage de David à Galam n'avait pas pour but réel la reconnaissance du pays de Bambouk et l'examen des mines d'or, mais une spéculation qui lui réussit parfaitement.

L'année 1744 fut très sèche dans cette partie de l'Afrique. David prévint que la récolte de riz, de maïs, de fèves, de pois pistaches et de mil, serait au moins fort médiocre. Ses agents à Galam, avec des verroteries, de l'ambre, du cordial, de l'agate cornaline, réussirent à tirer du Bambouk une grande partie des graines indispensables à la subsistance des habitants; et ces accaparements furent emmagasinés au fort Saint-Joseph. Il suscita ensuite les nègres de Casson contre les Bamboukains, dont les terres furent brûlées et ravagées, et qui, dès le mois de mai, éprouvaient déjà les angoisses qu'occasionne un commencement de famine.

⁴ Extrait de la collection des « Relations de voyages par mer et par terre en différentes parties de l'Afrique depuis 1400 jusqu'à nos jours », mis en ordre et publié par C.-A. Walckenaer, membre de l'institut.

Durant l'irruption des sauvages Cassons, David s'était hâté d'accaparer les grains des environs de l'île Saint-Louis ; et ses magasins en contenaient assez pour en charger plusieurs bateaux.

Les nègres de Bambouk, pressés par la disette, demandaient des vivres à Galam sans pouvoir en obtenir. Les agents de David répondaient que c'était au gouverneur du Sénégal qu'il fallait s'adresser ; ses magasins de l'île Saint-Louis étant remplis de mil, lui seul pouvait les secourir.

Les rois de Bambouk envoyèrent alors par terre des ambassadeurs à David, pour les supplier de leur vendre du mil. Il s'était attendu à ce dénouement. Il renvoya les ambassadeurs satisfaits, et leur promit d'aller lui-même les secourir. Ce fut alors qu'il s'embarqua, suivi de plusieurs bâtiments chargés de mil. Arrivé sur les frontières du Bambouk, il fut reçu comme un sauveur par tous les habitants de ce pays affamé. Il employa deux mois à Galam et à Caignou, à traiter avec les chefs du Bambouk, et reçut de l'or en échange des denrées qu'il leur donnait. Il accomplit ainsi sa spéculation au milieu des bénédictions d'un peuple qui n'avait pas su deviner que la disette qu'il éprouvait était son ouvrage.

Golberry ajoute qu'on assure que cette opération rapporta cinq cent mille francs, dont la Compagnie des Indes eut la plus petite part, David ayant gardé pour lui trois cent mille tracs et partagé une autre partie entre ses affidés.

Tel est le récit de Golberry, qui est formellement contredit par Durand Celui-ci se contente d'affirmer que Golberry s'est laissé abuser par de faux rapports ; que David avait autant de vertu que de génie, et n'a laissé que des souvenirs honorables ; mais il n'entra dans aucun détail sur l'objet de l'inculpation qui lui est faite. Au reste Golberry, en terminant, confirme ce que Durand nous dit des talents de David. Il possédait, suivant lui, toutes les facultés d'un habile administrateur ; il avait des connaissances et des qualités militaires bien au-dessus de celles qu'on devait s'attendre à trouver dans un officier d'une compagnie marchande.

David, en se retirant de Galam, avait pris les moyens nécessaires pour réparer nos établissements dans ce pays. Il y avait laissé Delabrué pour suivre l'exécution de ses ordres, et l'avait établi directeur du fort de Tomboukané.

La guerre de 1744 suspendit ses travaux. La Compagnie des Indes fit choix de David pour la direction de ses affaires à l'île de France; Delabrué prit le gouvernement de l'île Saint-Louis, et fut remplacé à Galam par Assuenai.

(La Dépêche coloniale, 30 septembre 1896)
(suite)

La Compagnie des Indes ne se trouvant pas en état d'accaparer à elle seule le commerce de l'Afrique, prit le parti de permettre à tous les négociants de faire la traite des nègres.

Cet état de choses dura jusqu'en 1758. À cette époque, la négligence avec laquelle la colonie avait été administrée la rendait une proie facile et les Anglais s'en emparèrent. La possession leur en fut assurée par le traité de Paris du 10 avril 1753.

Par le même traité, nous avons conversé Gorée et ses dépendances. Des lors, le commerce de cette partie de l'Afrique devint libre pour tous les Français.

En 1772, une société se forma à Paris pour la traite des noirs et celle de la gomme. Le gouvernement se contenta de la protéger, en réservant expressément la liberté du commerce.

En 1776, une Compagnie obtint le terrain situé dans la Guyane française pour y établir des plantations de tabac et d'autres denrées coloniales. Cette association, qui prit le nom de « Compagnie de la Guyane française », fut autorisée à former des établissements de commerce sur les côtes et dans l'intérieur de terres d'Afrique. Pour

faciliter ces établissements qui exigeaient des dépenses considérables, le roi, par arrêt du Conseil du 14 août 1777, accorda à cette Compagnie le privilège exclusif de la traite des noirs et du commerce de Gorée depuis le cap Vert jusqu'à la rivière Casamansa, pendant l'espace de quinze années, à la charge qu'elle ne pourrait faire transporter qu'à la Guyane française les noirs qu'elle traiterait dans l'étendue de son privilège.

La guerre de 1778 suspendit les effets des entreprises des administrateurs, et la prise de Corée présenta de nouveaux dangers pour le commerce du Sénégal par le voisinage de l'ennemi.

Mais, en 1779, les Français prirent l'île Saint-Louis aux Anglais, et rentrèrent en possession du Sénégal, dont ils avaient été privés pendant vingt ans. Cette possession leur fut de nouveau assurée par le traité de paix conclu entre la France et l'Angleterre, le 3 septembre 1783. Ce traité déterminait l'étendue de la possession de la France sur cette côte, depuis le cap Blanc jusqu'au cap Vert ; il accordait seulement aux Anglais le droit de faire la traite de la gomme, depuis la rivière Saint-Jean jusqu'à la baie et le fort de Partendic inclusivement, aux conditions qu'ils ne pourraient former dans ladite rivière ni sur la côte, non plus que dans la baie de Partendic, aucun établissement permanent, de quelque nature qu'il puisse être. Il garantissait encore à la France l'île de Gorée, toutes les côtes entre le cap Vert et la rivière du Gambie, et le comptoir d'Albroda, situé à l'embouchure de cette rivière, embouchure dont la possession, ainsi que celle du fort Saint-James, était assurée à l'Angleterre.

Depuis la rive gauche de la rivière de Gambie jusqu'au promontoire qui forme le cap de Sierra-Leone, la côte n'appartenait exclusivement à aucune nation. Les Français partageaient avec les Anglais, les Portugais et tous les peuples commerçants, le droit de la fréquenter, et de former des établissements sur tous les points qui n'étaient pas occupés.

La Compagnie prétendit alors que le commerce du Sénégal était incompatible avec la concurrence et demanda que le privilège exclusif pour la traite des noirs et le commerce qui lui avait été accordé en 1777, depuis le cap Vert jusqu'à la rivière Casamansa, fût transporté sur la traite et le commerce du Sénégal et dépendances ; et qu'il lui fût, en outre, permis de prendre le nom de Compagnie du Sénégal.

Ces demandes furent discutées au Conseil des dépêches le 28 décembre suivant ; et, d'après le résultat du même jour, il fut expédié, le 11 janvier 1784, un arrêt qui accorda aux intéressés de la Guinée française, sous le nom de Compagnie du Sénégal, le privilège exclusif de la traite de la gomme, seulement dans la rivière du Sénégal et dépendances. Ce privilège exclusif accordé à la Compagnie en indemnité de ses réclamations, devait commencer au 1^{er} juillet 1784 et durer jusqu'au 1^{er} juillet 1893.

Les différentes villes maritimes se plainquirent de ces concessions et, cependant, la Compagnie n'en fut pas satisfaite. Elle céda son privilège à plusieurs négociants qui prirent le titre de Compagnie de la Gomme, par acte du 31 janvier 1785. Cette nouvelle Compagnie prétendit qu'elle était troublée dans son commerce et offrit de se charger de toutes les dépenses locales de l'administration, montant à deux cent soixante mille sept cent-quarante-neuf livres par an, à condition qu'on étendrait à tous les articles de commerce et de traite le privilège dont elle jouissait déjà. Cette demande lui fut accordée par arrêt du 10 novembre 1786. Cet arrêt lui donnait, le titre de Compagnie du Sénégal, et lui conférait jusqu'au 1^{er} juillet 1796 le privilège exclusif de faire le commerce et la traite de la gomme, des noirs, de la poudre d'or, du morfil, de la cire, et de toutes les autres productions de la rivière du Sénégal et dépendances, depuis le cap Blanc jusqu'au cap Vert seulement, ainsi que tout l'intérieur du pays.

Le 20 janvier 1789, on étendit le privilège de cette Compagnie sur l'île de Corée, jusqu'à la rivière de Gambie et le comptoir d'Albroda ; on la chargea des dépenses des divers établissements dans cette contrée, qui s'élevaient à quarante et un mille quatre cent douze livres.

Ces dispositions occasionnèrent de vives réclamations de la part des chambres de commerce. Le gouvernement n'eut aucun égard à leurs plaintes fondées. Elles s'adressèrent à l'Assemblée nationale pour obtenir l'abrogation du privilège de la Compagnie du Sénégal.

La Compagnie prétendit que le commerce du Sénégal demandait un système politique qui sortît des principes généraux de la liberté du commerce ; que ce commerce était incompatible avec la concurrence dont les intérêts opposés ne sont pas susceptibles d'une conduite uniforme ; que les moyens employés pour le faire prospérer devaient être adaptés aux lieux, au génie, au caractère des nations du Sénégal ; qu'on ne pouvait surtout repousser autrement les effets de la concurrence des Anglais.

(À suivre)

(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} octobre 1896)
(suite)

Les défenseurs du commerce libre représentaient, au contraire, que les Compagnies ne donnent que ce qu'elles veulent en échange des objets qu'elles achètent, ce qui dégoûte et éloigne d'elles les chefs du pays ; que le commerce libre se bornant à des gains modérés, vivifierait tout et porterait les divers objets de traite à leurs vrais prix ; qu'une compagnie, par son système prohibitif, ferait désertir de la colonie quiconque voudrait s'y fixer et travailler pour son propre compte ; qu'ainsi nos établissements, sous sa dépendance, resteraient toujours dans un état de langueur qui nuirait à leur accroissement et priverait le commerce national et l'État des avantages et des ressources que leur prospérité promettait.

L'Assemblée nationale rendit alors le décret relatif à la liberté du commerce du Sénégal. Ce décret, converti en loi, fut proclamé et envoyé à toutes les chambres de Commerce. Ainsi fut détruite la dernière Compagnie du Sénégal. Trop mesquinement organisée, elle ne fit rien de grand, et n'exista que comme un marchand qui se borne aux bénéfices du jour.

Tout ce qui, pendant sa durée, fut projeté et exécuté dans les intérêts de la France et du commerce ne le fut point par ses employés, mais par les gouverneurs ou par les officiers que l'État envoya dans ce pays. Les divers traités que M. de Repeutigny conclut ou renouvela en 1785 avec les différents rois nègres furent de ce nombre et ne doivent pas être passés sous silence. Ils contribuèrent plus que toutes les mesures de la Compagnie à la prospérité du commerce français dans ces contrées.

Ainsi, il n'avait pas encore été établi de comptoir dans la rivière de Salum, et les bâtiments français n'y avaient fait la traite qu'à l'ancre. De Repeutigny conclut, en février 1785, un traité d'alliance et de commerce avec Sandené, roi de Salum. Il régla les droits que ce prince aurait sur la succession des marchands français qui mourraient dans ses États ; il exigea que les captifs déserteurs fussent remis à leurs maîtres, au moyen de dix barres ou cinquante livres. Les coutumes ou subsides ou présents annuels que les gouvernements européens paient au roi nègre furent fixés à cent vingt barres par an, environ six cents livres.

De plus, Sandené abandonna et céda en toute propriété à la France l'île de Castiambé, d'une lieue ou une lieue et demie de longueur sur cent cinquante toises de largeur, située dans la rivière de Salun et séparée par un bras de mer de Cahoué, capitale de ce royaume, avec faculté de fortifier cet établissement. De Repeutigny conclut encore d'autres traités avec le bour-sin, roi de Joal et souverain des Serères, avec Albany, prince du pays des Foulés, dont les gens, en 1784, avaient insulté le convoi de Galam. Il obligea ce prince à lui faire des réparations. De Repeutigny conclut d'autres traités avec le roi de Barra, avec le tin, ou roi de Portudale et de Baol, avec Alitchoury ou Alikouri, roi des Maures Trargas.

Tous ces traités furent approuvés par le gouvernement le 25 août 1785. De Repeutigny s'attira d'autant plus de louanges, dans sa courte administration, qu'il avait été précédé dans le même poste par Dumontet, homme corrompu, adonné à des spéculations que son devoir lui interdisait, et qu'on avait renvoyé en le soumettant à une humiliante procédure. De Repeutigny eut un successeur digne de lui ; ce fut le chevalier de Boufflers. si célèbre par les grâces de son esprit.

De Boufflers acquit dans la colonie la réputation d'un bon administrateur. Il transféra le siège du gouvernement de Saint-Louis à Gorée. Lorsqu'il fut retourné en France, il eut pour successeur Blanchot, major du bataillon d'Afrique, qui se fit estimer par son courage, chérir par son caractère bienfaisant, doux, modeste et désintéressé, il acquit des indigènes, au mois de novembre 1799, pour le compte de la France, les îles de Babagé, Safal et Gueber. Les trois îles sont situées au sud-est de l'île Saint-Louis, et sont les plus méridionales de toutes celles que forme l'embouchure du Sénégal. L'île de Babagné est, de toutes ces îles, celle qui présente le plus d'avantages parce que, plus élevée que les autres. elle est moins sujette à être inondée et est susceptible de culture.

Durand fut le premier des directeurs de la dernière Compagnie du Sénégal. Il eut pour successeur Pelletan, qui fut remplacé par Dufour, sous l'administration duquel expira le privilège de cette Compagnie. Nous n'avons aucun renseignement sur ce dernier directeur. Quant aux autres, ils ont publié sur le Sénégal des ouvrages dont nous entretiendrons par la suite nos lecteurs.

Lamiral, au lieu de trois directeurs, prétend que la compagnie en a envoyé huit en huit ans, la plupart si novices, qu'ils ne connaissaient pas même les marchandises que l'on emploie dans le commerce, et qu'ils considéraient les bafetas et les salemours, étoiles qu'on vend aux nègres et auxquelles on a donné le nom de guinées, pour des guinées d'or. Mais le témoignage de cet auteur doit être un peu suspect. puisqu'il s'était rendu l'organe des habitants du Sénégal pour la destruction de cette compagnie. Toutefois, il donne la liste des personnes qui, en 1788 ou 1789, composaient le bureau de Paris, en qui résidait le pouvoir suprême de la Compagnie. C'étaient MM. le duc de Duras, maréchal de France ; le bailli de Suffren, vice-amiral ; le comte de Blangy, lieutenant général des armées du roi ; le marquis de Saisseval, mestre de camp des dragons ; de Saint-Romans, conseiller de grand'chambre au Parlement, et M^{me} de Saint-Romans, son épouse ; enfin, un sieur Fraisse, faisant les fonctions de directeur et de rapporteur.

On ne peut s'empêcher de sourire d'une telle réunion d'individus pour diriger les affaires commerciales d'une compagnie de marchands, et on ne s'étonne pas de toutes les fautes qu'elle a pu commettre.

(La Dépêche coloniale, 2 octobre 1896)

(fin)

Pendant la guerre, et avant 1783, un corps de six cents hommes, divisé en six compagnies, sous la dénomination de volontaires d'Afrique, composait les forces militaires de la France au Sénégal. Dans ces six compagnies, il y en avait une d'artillerie. Le gouverneur avait le commandement de ces forces, conformément à l'ordonnance particulière du 24 septembre 1781, sur les volontaires d'Afrique. Par une décision particulière, le pied du complet de paix fut réduit à soixante-six hommes par compagnie. ce qui porta le bataillon d'Afrique à trois cent quatre-vingt-dix-huit hommes, l'adjutant et l'armurier compris.

Telle était la force militaire de la colonie en 1786. La révolution et l'absence de tout gouvernement qui en fut la suite affaiblit tellement cette garnison qu'en 1799, elle se trouvait réduite à une trentaine d'hommes. Dans le mois d'avril de cette année, on fit passer au Sénégal cent hommes de couleur, et c'est avec une garnison aussi faible, et

aussi bizarrement composée, que Blanchot. secondé par les habitants, repoussa l'attaque des Anglais, dans la nuit du 4 au 5 janvier 1801.

Les moyens de défense étaient tous concentrés à l'île Saint-Louis et l'entrée du fleuve était protégée au sud, à l'ouest et au nord par vingt-quatre pièces de canon. On devait, de plus, établir une batterie au village de Guettendar, sur la pointe de Barbarie, un poste à l'île Babagné, un autre à la pointe de l'île de l'Or et des pièces sur les dunes, vis-à-vis des passages que les changements de la barre peuvent ouvrir.

Outre le commandement militaire et la défense contre les ennemis extérieurs, le gouverneur était chargé de veiller à la tranquillité intérieure, à la bonne police et aux relations de commerce avec les chefs maures.

Les dépenses qui concernaient le Sénégal et dépendances se montaient, au 10 juillet 1786, à 510.191 livres. Ces dépenses, dans la suite, furent mises à la charge de la Compagnie et réduites à 302.161 livres.

La comptabilité était soumise à un ordonnateur, qui ordonnait et contrôlait toutes les dépenses. Les jugements de pure police étaient rendus par le gouverneur seul. Pour juger les causes civiles ou les différends entre particuliers, il convoquait le commandant des troupes et l'ordonnateur, pour les décider avec lui ; les jugements étaient, dans ce cas, rendus à la pluralité des voix et rédigés par écrit, avec les motifs qui les avaient déterminés. Si le jugement était relatif à quelque crime capital, susceptible de peines infamantes, les prévenus étaient envoyés en France avec les pièces de la procédure pour être jugés par tels tribunaux qu'il plaisait au roi de commettre. Tel est du moins l'exposé de Labarthe, mais Pruneau de Pommegorge, dans sa relation, qui sera le sujet du chapitre suivant, dit que le commandant général, avec un sous-directeur, un inspecteur de magasin et deux teneurs de livres, composaient un conseil souverain de cinq personnes qui pouvaient condamner à mort. Outre que le récit de Pommegorge se rapporte à un état de choses antérieur à 1765, on peut penser aussi que cette faculté de condamner à mort n'avait lieu que dans certains cas qui intéressaient la sûreté de la colonie, ou qui avaient été prévus par les ordonnances. En 1786, le gouverneur, pour juger les délits capitaux, se faisait assister du maire, du commissaire ordonnateur et du greffier. Le coupable, si c'était un blanc, était envoyé en France ; si c'était un mulâtre ou un nègre, le jugement était en dernier ressort et l'exécutait publiquement.

En 1785, ainsi que nous le dirons plus amplement par la suite, le gouvernement français envoya sur la côte d'Afrique Lajaille, officier de marine distingué par ses talents, afin de fonder un comptoir à l'embouchure de la rivière de Sierra-Leone, près du cap Tagrin. dans une petite île nommée Gambie. Cet établissement fut formé, mais il resta toujours dans un état languissant, et au mois d'août 1793, le résident français qui s'y trouvait fut forcé d'abandonner son poste. Aucune tentative n'a été faite depuis pour reprendre cette île, sur laquelle la France a des droits incontestables. Les comptoirs d'Albreda, sur la Gambie, et de Podor, sur le Sénégal, furent ainsi abandonnés en 1787.

Le décret qui donnait la liberté aux noirs et la guerre générale avaient totalement anéanti le commerce d'Afrique, du moins pour les Français. Les Américains le continuèrent à leur profit. En 1794. ils avaient établi des maisons de commerce et des facteurs au Sénégal. Ainsi, la France faisait pour ces étrangers tous les frais de dépenses coloniales. Depuis, cependant, quelques expéditions furent faites en Afrique, par la voie de Hambourg, sous pavillon neutre, pour compte français.

Lors de la paix d'Amiens, en 1802, Buonaparte, par son décret du 30 floral (20 mai), chercha à faire revivre le commerce de la France dans ces contrées. Il rétablit l'esclavage et la traite des noirs, mais la paix qu'il avait conclue ne fut pas de longue durée.

Les guerres allumées par son ambition, l'abaissement où il laissa notre marine, le peu d'aptitude et d'habileté qu'il déploya dans la conduite de cette partie des forces nationales, contribuèrent à ruiner entièrement tout commerce extérieur. Cependant, l'espoir de la voir renaître sous ses auspices et d'y prendre part avait mis la plume à la main à ceux qui y avaient autrefois été employés et qui croyaient par là reconquérir une

existence que les révolutions leur avaient enlevée. Ils firent paraître des relations dont l'appréciation et l'analyse trouveront naturellement place dans ce livré, mais d'autres voyages plus anciens réclament d'abord l'attention.

FIN

2. — CHRONIQUE

AFFAIRES COLONIALES
Dahomey
(*Le Temps*, 30 novembre 1892)

Notre correspondant de Bordeaux nous télégraphie :
Bordeaux, 29 novembre.

Le paquebot *Brésil* vient de rapatrier par Bordeaux une vingtaine de soldats et deux sergents de la légion étrangère, blessés ou fiévreux, venant du Dahomey. Ces hommes avaient d'abord été transportés à Dakar par le *Mytho*⁵. Ils sont visiblement fatigués, sans avoir cependant trop mauvaise figure. Les plus malades ont été dirigés sur l'hôpital militaire, les autres logés à la caserne du 144^e.

.....

AFFAIRES COLONIALES
Sénégal
(*Le Temps*, 17 janvier 1896)

Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française, M. Chaudié, a reçu la visite de M. Robert Llewelyn, administrateur de la Gambie anglaise. Cette visite, d'un caractère purement officieux, a été faite sur la demande même de M. Llewelyn. Elle a été empreinte de la plus grande cordialité.

L'administrateur, accompagné de sir Cecil Sitwell, est arrivé à Dakar le 14 décembre.

M. Llewelyn n'a pas caché les sentiments de vive admiration que lui ont inspirés la situation exceptionnelle de Saint-Louis et son superbe fleuve ; la prospérité de la colonie, son activité commerciale aussi bien sur la voie fluviale que sur la voie ferrée l'ont vivement frappé. La construction du nouveau pont Faidherbe l'a particulièrement intéressé. Les travaux exécutés pour le perfectionnement du port de Dakar lui avaient d'ailleurs déjà démontré la persévérance de cette lutte pour le progrès. Le même jour, un dîner offert en l'honneur de M. Llewelyn a réuni le commandant en chef et les chefs d'administration, ainsi que les présidents des deux assemblées élues.

Une réception intime a terminé la soirée.

L'administrateur de la Gambie est reparti pour Dakar le 17 et il s'embarquait le 19 sur le vapeur *Calabar* pour regagner Bathurst.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 12 janvier 1897)

L'entrepreneur des travaux de la grande jetée de Dakar vient d'être mis en demeure d'effectuer les réfections des travaux exécutés par lui à la grande jetée afin de les mettre en état de réception provisoire.

Les travaux de l'entreprise de la petite jetée, et des remblais sont mis en régie aux frais de l'entrepreneur.

⁵ Navire de l'État.

Cette solution sauvegarde les intérêts généraux du port de Dakar.

Voyage André Lebon, ministre des colonies
(*La Dépêche coloniale, Le Temps, 9 octobre 1897*)

[Voyage au Sénégal d'André Lebon, ministre des colonies]
LES INTÉRÊTS BORDELAIS AU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale, 15 octobre 1897*)

M. TANDONNET

Enfin, M. Tandonnet demande la création au port à Dakar de cales de radoub ; il signale que, depuis Cadix au Cap, il n'y a aucun endroit sur la côte d'Afrique où les navires puissent se faire réparer en cas d'accidents. Or, à Dakar, on a un port magnifique où les navires sont à l'abri ; il faut l'aménager, y faire des bassins de radoub et ce sera une des gloires de la France.

AU SÉNÉGAL

Ouverture de la session du Conseil général. — Discours de M. le gouverneur général
Chaudié
(*La Dépêche coloniale, 9 janvier 1898*)

.....
Les travaux projetés pour l'amélioration du port de Dakar sont à l'étude : un ingénieur a été envoyé au Sénégal par l'inspection générale des travaux publics pour se mettre au courant de ce qui a été fait déjà et de ce qui reste à faire. D'autre part, des conférences vont être ouvertes incessamment entre le Département des colonies et de la marine en vue de la transformation économique et militaire de cette superbe rade. En attendant, des dépôts flottants de charbon, installés dans la rade, permettront de fournir aux navires à vapeur un combustible à bon marché et permettront à Dakar de soutenir la concurrence avec Las Palmas et Saint-Vincent pour la fourniture des innombrables steamers qui sillonnent l'Atlantique. En vertu, en effet, d'une clause spéciale du contrat qui lie la compagnie concessionnaire, le charbon sera livré en rade de Dakar, à bord des navires acheteurs, à un prix maximum déterminé par le cours du jour sur la place du Havre, majoré de 12 francs. Dans ces conditions, il est permis d'espérer que la clientèle des bateaux à vapeur desservant le Sud-Africain viendra à Dakar. Ces navires ont un intérêt évident à trouver leur ravitaillement de charbon, à bon marché, dans un point aussi éloigné d'Europe que possible, afin de pouvoir aller et revenir sans faire au Cap aucun achat de combustible. La situation de Dakar est à ce point de vue si avantageuse qu'une seule chose doit surprendre : c'est qu'on ait si longtemps attendu pour en tirer le parti qu'indique M. Chaudié.

.....

1898 (15 février) : [Compagnie française des Charbonnages de Dakar](#)

MARINE MARCHANDE
Départ des paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 25 février 1898)

Le paquebot *Taygète*, courrier du Dahomey, part aujourd'hui de Marseille avec 45 passagers, dont MM. Reybaud, capitaine du port de Dakar ; Faissolle, administrateur des colonies ; Feautrier, médecin des colonies ; Bailly, inspecteur de la garde indigène ; Fillac, sous-commissaire des colonies, etc.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 20 mars 1898)

Le gouverneur du Sénégal a convoqué le conseil général en session extraordinaire afin d'étudier la transaction intervenue entre la colonie et M. Conquaret, entrepreneur, au sujet des travaux du port de Dakar.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 8 juin 1898)

Le conseil général a adopté un crédit d'un million comme participation de la colonie aux travaux du port de Dakar, sous la réserve que les établissements Mariet seront transportés au nord d'Aiguade.

LES TRAVAUX AU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 30 juin 1898)

Le Conseil général du Sénégal s'est réuni le 5 juin, en session extraordinaire. M. le gouverneur général Chaudié a prononcé l'intéressant discours suivant :

Messieurs,

Le simple énoncé des affaires sur lesquelles vous êtes appelés à délibérer vous a déjà révélé l'importance et l'intérêt qui s'attachent à cette session extraordinaire ; aussi ai-je considéré comme un devoir de l'ouvrir solennellement et en personne.

Il s'agit, d'une part, de la transformation complète du port de Dakar ; d'autre part, de la construction du chemin de fer de pénétration à travers le Baol et les plus riches provinces du Sénégal ; accessoirement, quelques autres affaires de moindre importance, mais dont le règlement s'impose d'urgence, vous seront également soumises.

I. — Port de Dakar

Quand j'eus l'honneur, pour la première fois, de présider cette assemblée, à l'ouverture de la session ordinaire de novembre 1895, je m'exprimais ainsi au sujet du port de Dakar :

« Placé en vedette sur la pointe la plus avancée de toute la côte de l'Atlantique, le feu du Cap-Vert éclaire l'endroit précis où s'entrecroisent toutes les routes qui conduisent des ports de l'Europe dans l'Afrique et l'Amérique australes ou au-delà des caps. Dakar, avec sa rade sûre et profonde, avec un port convenablement aménagé et outillé, doit être et sera la relâche économique, où les navires de toutes les nations viendront réparer leurs avaries pour renouveler leur ravitaillement.

Votre sentiment unanime était conforme à l'opinion que je vous exprimais ; vous l'aviez déjà prouvé par les efforts tentés et restés malheureusement improductifs.

Je ne fais pas allusion ici aux difficultés auxquelles on s'est heurté à ce moment que pour mieux insister sur les conditions nouvelles et éminemment favorables dans lesquelles nous nous trouvons aujourd'hui. En effet, tandis qu'autrefois la colonie était réduite à ses propres forces pour mener à bien cette œuvre considérable, et peut-être hors de proportion avec ses ressources financières, à l'heure actuelle, la métropole, reconnaissant que la question du port de Dakar n'est pas d'intérêt particulier mais d'intérêt national, prend en mains l'exécution des travaux à entreprendre et nous demande simplement d'y contribuer pour une somme fixée à forfait à un million.

Ces travaux consistent essentiellement à prolonger de 190 mètres la grande jetée déjà existante ; à établir une autre jetée de 1.800 mètres environ, venant rejoindre, en laissant une entrée de 150 mètres, l'extrémité de l'ancienne jetée prolongée ; à creuser le port de 8 mètres de profondeur, de manière à en permettre l'accès à nos plus grands navires de guerre ; à construire un bassin de radoub de grande dimension ; à édifier les magasins et ateliers nécessaires ; en un mot, à transformer complètement la rade et le port de Dakar.

Il vous suffira, Messieurs, pour apprécier, comme il convient, l'importance des travaux dont il s'agit, de vous référer au plan qui m'a été communiqué par le Département et qui vous sera soumis par M. le directeur de l'intérieur. Ce sera le ministère de la marine qui restera chargé de la direction et de la complète exécution de cette œuvre ; il est certain qu'il la mènera à bien. Donc, je ne pense pas qu'il puisse y avoir d'hésitation possible sur l'adhésion de principe que vous donnerez au projet qui vous a été soumis. Par deux dépêches successives, le Département a indiqué les parties de la rade qui devaient être plus spécialement affectées au port militaire et au port de commerce ; il vous appartient de préciser les points à réserver à la Colonie, suivant les indications qui vous seront données, et je sais qu'à cet égard, je puis m'en remettre à votre sollicitude éclairée. »

.....

LE PORT DE REFUGE DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 12 juillet 1898)

Au moment où le gouvernement se préoccupe d'établir des bases d'opérations de nos escadres dans les colonies, nous pensons qu'il est intéressant de reproduire ici la discussion qui s'est établie au conseil général du Sénégal, à propos de la création d'un port de refuge à Dakar.

Le chef du service des travaux publics s'est exprimé comme suit à cet égard :

Messieurs,

les travaux projetés par la marine pour la création à Dakar d'un port de refuge pour notre flotte, et pour lesquels il est demandé à la colonie une contribution d'un million de francs, comprennent essentiellement :

1° La construction d'une enceinte continue, englobant le port militaire et le port de commerce, comportant une seule passe de 150 mètres et devant être constituée, d'une

part, par la grande jetée actuelle qui serait prolongée de 150 mètres, et, d'autre part, par une nouvelle jetée se dirigeant tout d'abord du sud au nord, puis s'infléchissant vers l'ouest pour aller s'enraciner au littoral, à 1.380 mètres au nord de l'ancienne aiguade ;

2° L'exécution des dragages pour créer des fonds de 8 m. 50 sur une surface d'environ 400.000 mètres carrés qui serait réservée aux navires de guerre ;

3° L'établissement au moyen des produits des dragages de terre-pleins d'une longueur de 350 mètres comptés parallèlement au rivage, et s'avancant de 100 mètres en mer ;

4° Enfin, la construction sur l'emplacement de ces terre-pleins gagnés sur la mer d'une forme de radoub d'ateliers et de magasin.

Ces dispositions, on doit le reconnaître, augmenteraient les garanties de sécurité que trouvent déjà dans le port de Dakar les navires de commerce qui le fréquentent et il leur serait réservé, en dehors de la zone affectée spécialement aux navires de guerre, tout l'espace nécessaire pour leurs évolutions.

Mais elles donnent lieu sur un certain point à une objection d'une importance capitale, qui a été soulevée par M. Fontaneilles, inspecteur des travaux publics aux colonies, et à l'opinion duquel je me suis rangé après un examen minutieux des lieux.

Actuellement, le port de Dakar occupe, en l'utilisant plus ou moins bien, toute la zone du littoral, d'une longueur de 1.420 mètres, comprise entre l'ancienne aiguade et la grande jetée. Si la marine, comme elle le propose, construisait ses établissements au sud de l'ancienne aiguade, entre cet ouvrage et l'épave indiquée sur les cartes hydrographiques, la colonie ne disposerait plus que de 1.100 mètres de longueur de plage et il lui serait difficile, dans ces conditions, de donner aux nouveaux aménagements du port de commerce, toute l'extension nécessaire pour satisfaire au besoin du développement du trafic sur lequel on doit compter à bref délai, et tout au moins les chantiers de construction et de réparation des petits navires, qui occupent actuellement une longueur de plage de plus de 250 mètres, devraient nécessairement disparaître, faute d'emplacement.

Le port de commerce devant être compris entre la grande jetée et les établissements de la Marine tout agrandissement futur est impossible ; aussi conviendrait-il de prévoir dès aujourd'hui les choses très largement.

Le moins qu'on puisse réclamer, ce sont les limites actuelles du port de commerce, et ce serait à mon avis laisser engager l'avenir d'une façon irrémédiable que d'accepter celles que la Marine propose de lui assigner, et qui réduiraient de 320 mètres la largeur du rivage actuellement utilisée.

Si l'on examine du reste les considérations invoquées par le Département de la Marine pour justifier l'installation de ses établissements au sud de l'ancienne aiguade, on peut rendre compte qu'il paraît n'avoir eu d'autre but que d'éviter aux officiers et aux ouvriers des parcours trop considérables pour se rendre de la ville au port militaire et inversement. Or, messieurs, vous connaissez tous la ville de Dakar et vous pensez certainement avec moi que les constructions existantes sont absolument insuffisantes pour le surcroît de population qu'entraînera l'exécution du port militaire, de telle sorte que, nécessairement, de nouvelles constructions seront édifiées et que la ville se développera précisément du côté des établissements de la Marine et notamment aux abords du jardin public et de l'ancienne aiguade où il existe des lots de terrain importants, complètement disponibles.

C'est pourquoi j'ai la conviction qu'il suffira d'appeler l'attention du département de la Marine sur cette situation pour qu'il accepte sans difficulté de reporter ses établissements au nord de l'ancienne aiguade. Ce qui n'entraînera, d'ailleurs, pour lui, aucune dépense supplémentaire.

Enfin, messieurs, je crois devoir vous faire remarquer pour qu'il n'y ait aucune surprise et pour éviter tout malentendu pour l'avenir, que c'est exclusivement à titre de participation dans les dépenses d'exécution des travaux projetés par l'État, et que je

viens d'avoir l'honneur de vous préciser, qu'est demandée à la Colonie la somme d'un million de francs en échange des avantages de diverses natures qu'elle retirera de ces travaux.

La Colonie aura donc à supporter, en outre, toutes les dépenses des nouveaux aménagements du port de commerce.

Telle est, messieurs les conseillers généraux, succinctement exposée, la question dont vous êtes saisis. Je me tiens à votre disposition pour vous donner toutes les explications complémentaires qui pourraient vous être nécessaires.

À la suite de ces explications, le conseil général a été saisi par M. le conseiller Gamard de la proposition suivante :

« Le conseil général,

Après avoir pris connaissance des dépêches en date des 24 mars et 5 mai 1898 adressées par M. le ministre des colonies à M. le gouverneur général de l'Afrique occidentale française relativement à la création à Dakar d'un port de refuge pour la flotte ; de la lettre en date du 18 avril 1898 de M. le ministre de la marine à M. le ministre des colonies et du plan y annexé, précisant les dispositions adoptées en principe pour ce port par le département de la marine ;

Considérant que ces dispositions assureront aux navires de commerce toutes facilités pour l'accès du port et leurs mouvements à l'intérieur dans la partie qui leur sera réservée,

Mais attendu d'une part que les établissements du port militaire, la forme de radoub, les ateliers et les magasins seraient construits au sud de l'ancienne aiguade sur un terre-plein mesurant parallèlement au rivage 320 mètres de longueur environ ; qu'ainsi la zone du littoral affectée au port de commerce, comprise entre la grande jetée et les établissements de la marine serait réduite à 1.100 mètres environ, ce qui serait insuffisant pour doter ce port des installations indispensables ;

Attendu, d'autre part, que le seul but poursuivi par M. le ministre de la marine, en plaçant les établissements du port militaire au Sud de l'ancienne aiguade, est de diminuer le parcours qu'auraient à faire les officiers, les fonctionnaires et les ouvriers ;

Qu'en fait, la ville se développera nécessairement du côté des établissements de la marine et que le personnel militaire et civil du port trouvera aisément à se loger à proximité desdits établissements ;

Ou au surplus, la considération invoquée ne saurait justifier que l'on sacrifie à tout jamais, de façon irrémédiable, les intérêts du commerce,

Pour ces divers motifs, donne son entière adhésion au tracé des jetées devant former l'enceinte du port militaire, mais demande expressément que les établissements de la marine soient reportés au nord de l'ancienne aiguade et que toute la zone du littoral, comprise entre cet ouvrage et la grande jetée, soit laissée à la libre disposition de la colonie.

Sur cette seule réserve, et prenant acte de l'engagement pris par M. le ministre de la marine de faire évacuer les emplacements occupés actuellement par ses services au port de Dakar et de faire régler la question de la cession à la colonie du magasin général existant.

Estimant que la colonie ne saurait se désintéresser de l'œuvre projetée par la Métropole qui lui procurera d'ailleurs à tous égards des avantages considérables justifiant pleinement sa participation dans les dépenses.

Le conseil général adopte les conclusions du rapport de l'Administration et décide de faire contribuer la colonie pour un million de francs dans les travaux à entreprendre.

En outre, le conseil général émet le vœu que ces travaux soient commencés immédiatement et terminés dans le plus bref délai possible et menés, en tout cas, de

telle façon que leur exécution ne puisse gêner en rien les navires de commerce qui fréquentent le port. »

MM. D. Valantin et de Germiny soumettent également à l'assemblée les deux amendements ci-après à la proposition de M. Gamard :

« Le conseil général décide, en outre, qu'en aucun cas, la participation de la colonie pour une dépense qui est de souveraineté ne dépassera pas la somme de un million.

Que pour l'exécution des travaux, on emploiera le plus possible les matériaux de toute nature qui se trouveraient dans la colonie ; et qu'on utilise, dans la plus large mesure, la main-d'œuvre locale, soit européenne, soit indigène.»

Le conseil général du Sénégal a adopté, à la majorité de ses membres, la proposition et les deux amendements.

LA SITUATION DU SÉNÉGAL (*La Dépêche coloniale*, 24 décembre 1898)

M. le gouverneur général Chaudié a ouvert, le 3 décembre, à Saint-Louis, la session ordinaire du conseil général du Sénégal.

.....
Une des dépenses auxquelles se rapporte l'emprunt est déjà dans la période d'engagement : il s'agit de la part contributive que la colonie doit payer à la marine pour le port de Dakar. Des adjudications sont en cours à Paris et, très incessamment, les travaux vont être mis en œuvre. Or, l'administration de la marine n'a pas cru pouvoir admettre entièrement les restrictions apportées lors de votre vote sur la question et elle demande aujourd'hui avec insistance que 90 mètres du terrain que vous vouliez réserver au nord de l'ancienne aiguade lui soient abandonnés. Le ministre, sur l'avis motivé du comité des travaux publics des colonies, estime, et je partage son sentiment, qu'il est de l'intérêt bien entendu de la colonie d'accéder à la demande de la marine, car, dit il, « la colonie s'exposerait, en se désintéressant de l'exécution des travaux du port de Dakar. à voir contester plus tard son droit à profiter d'une manière directe des avantages qui en résulteraient ».

.....

INFORMATIONS (*La Dépêche coloniale*, 11 février 1899)

Parmi les passagers partis, hier, pour le Sénégal par le paquebot *Portugal*, se trouvent l'ingénieur des ponts et chaussées Fricatier, qui va diriger les travaux de construction du port de Dakar, et M. Le Person, conducteur des travaux hydrauliques.

SÉNÉGAL (*La Dépêche coloniale*, 21 mars 1899)

L'armement du port de Dakar et des forts de la place continue.
Les garnisons que comportent ces armements sont aujourd'hui au complet.

MARINE MILITAIRE
(*La Dépêche coloniale*, 22 septembre 1899)

M. le lieutenant de vaisseau Perrio (O.-P.-J.), du port de Brest, est désigné pour remplir les fonctions de directeur des mouvements du port de Dakar et pour être chargé des ateliers de la marine, en remplacement de M. Florins.

M. Perrio se rendra à Dakar, par le paquebot partant de Bordeaux, le 20 octobre prochain.

CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE
(*La Dépêche coloniale*, 16 janvier 1900)

(De notre correspondant spécial)
DAKAR

Les travaux du port de Dakar sont activement poussés. La maison Hersent, concessionnaire, vient de terminer l'installation de son personnel, ce qui n'était pas sans difficultés, car Dakar offre, au point de vue logement, peu de ressources et les quelques habitations disponibles dans la ville sont insuffisantes pour loger les officiers des troupes. Il serait à désirer de voir quelques capitalistes se lancer dans la voie de constructions de maisons, les terrains sont bon marché et cette spéculation peut rapporter 15 % au bas mot.

Dans le port, sont mouillées les deux frégates-écoles *Iphigénie* et *Melpomène*.

L'Héroïne va être désarmée pour servir de ponton ; il ne restera plus que le *Capricorne*. Il serait nécessaire que le ministre de la marine envoie dans les eaux de Dakar, quelques échantillons de notre flotte pour remplacer cette escadre antédiluvienne.

Le gouverneur général, dont l'activité est des plus grandes, se préoccupe beaucoup de la situation sanitaire de Dakar qui laisse à désirer.

Le mouvement du port de Dakar est moins important au point de vue des navires de commerce. Il est vrai qu'il n'y a pas de produits à prendre à Dakar et que les frais de transbordement pour Saint-Louis sont considérables. Puis, à Dakar, on n'a encore organisé aucun moyen pratique de débarquement. La chambre de commerce de cette ville n'a même pas songé à doter les jetées de la moindre grue à vapeur.

À LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE
Port de Dakar
(*Le Temps*, 20 mars 1900)

(D'un correspondant particulier)

En mer, 1^{er} mars 1900.

Placé dans une anse au sud et tout près du cap Vert, Dakar est non seulement le point de l'ancien continent le plus rapproché de la côte orientale d'Amérique, mais une position de flanc menaçant à courte portée l'itinéraire de Portsmouth au Cap, itinéraire qui, en cas de guerre supprimant la route de Suez, serait, également celui de Londres aux Indes.

Non seulement Dakar est facile à fortifier au point qu'il faudrait pour s'en emparer débarquer une véritable armée de siège, mais il est adossé à une possession française colossale, offrant par sa masse et par son imperméabilité une résistance à l'invasion, qu'on ne peut comparer qu'à celle de la Russie en 1812.

Dès maintenant, les travaux d'aménagement du port sont mis en train. Une armée de contremaîtres et d'ouvriers aux ordres de M. [Hildevert] Hersent, l'heureux entrepreneur du port de Bizerte, exécute les sondages, dragages et jetées destinés à sextupler la surface des eaux tranquilles du port actuel. La direction et la surveillance de ces travaux sont confiées à M. Ficatier, ingénieur des ponts et chaussées, chargé du service hydraulique.

Ni les hommes, ni l'argent, paraît-il, ne manqueront c'est donc chose faite. [...]

COLONIES

LA FIEVRE JAUNE AU SÉNÉGAL (*La Dépêche (Toulouse)*, 9 juillet 1900)

De notre correspondant particulier, à Saint-Louis :

Les journaux qui nous arrivent de France nous annoncent que la fièvre jaune fait dans notre colonie un grand nombre de victimes ; permettez-moi, pour les lecteurs de la *Dépêche*, de mettre les choses au point ; et, tout d'abord, est-ce bien la fièvre jaune ?

Pour nous, vieux coloniaux, nous n'y croyons pas ; en effet, qui a vu les épidémies de 1878 et 1881 ne peut pas se figurer que cela puisse être la fièvre jaune, cette dernière est rapide, foudroyante, vous êtes emporté en quelques heures et le fléau là où il passe fait de nombreuses victimes, voilà l'épidémie. Tandis que cette fois-ci, on ne voit, du moins jusqu'à présent, aucune contagion, ce ne sont que des cas isolés, circonscrits en un seul endroit, et bon nombre de personnes, parmi lesquelles des médecins, se refusent à voir la fièvre jaune ; on prétend que ce serait des fièvres typhoïdes compliquées de bilieuses-hématuriques avec vomissements noirs, identiques à ceux que cause la fièvre jaune, et les malades résistent bien plus longtemps, car sur 18 décès environ depuis avril dernier, il n'y a guère eu que deux cas foudroyants, c'est-à-dire dans l'espace de quelques heures.

Toutefois, on ne peut que louer le gouvernement d'avoir pris les mesures les plus rigoureuses pour isoler complètement Dakar d'avec les autres villes de la colonie, et un cordon sanitaire, coupant la presqu'île du Cap-Vert sur une longueur de huit kilomètres, empêche toute communication ; on a fait évacuer le plus de monde possible et on a bien fait, car moins nous serons et moins on donnera de prises au fléau, si l'épidémie se déclare.

Il est un fait à noter, c'est que, parmi les diverses compagnies qui desservent le Sénégal, il faut retenir les Messageries maritimes, qui n'ont pas voulu prendre un seul passager, tandis que d'autres, les Chargeurs réunis et les Fraissinet principalement, ont mis des vapeurs à la disposition du gouvernement, pour enlever le plus de troupes et de passagers possibles ; il est fort regrettable que les Messageries maritimes, qui touchent une prime à la navigation qui s'élève à des dizaines de millions, agissent ainsi ; je sais, par des correspondances avec des gens de Dakar, que la population s'en trouve indignée.

Il serait à désirer, pour la prospérité de notre colonie, que cette terrible maladie se localisât et mourût là où elle a pris naissance, car, si elle venait à s'étendre et gagner des centres comme Saint-Louis où il y a aujourd'hui dix fois plus d'Européens qu'en 1881, ce serait réellement effrayant et le Sénégal reculerait de dix ans en arrière.

Depuis quelques jours, nous avons appris qu'il y avait eu plusieurs cas de la même maladie en Gambie anglaise, surtout à Sainte-Marie-de-Bathurst, et on prend de grandes précautions pour éviter toute contamination.

Bien entendu, il est très difficile de pouvoir dire comment le fléau a pris naissance. D'aucuns prétendent que c'est en faisant les travaux du nouveau port de Dakar, en remuant les vases du bord de la mer ; d'autres racontent que la même compagnie qui a l'entreprise du port de Dakar [Hersent], faisant une construction pour son personnel, aurait remué un terrain où des individus auraient été enterrés pendant la fièvre jaune de 1878. [Ce qu'il y a de certain, c'est que c'est le personnel de cette compagnie qui, ces temps derniers, a été le plus atteint ; en effet, un des ingénieurs et plusieurs ouvriers ont été les premières victimes donnant les symptômes du fléau](#), puis il y a eu, après sept à huit cas, une certaine accalmie de plus de neuf jours, puisque des quarantaines locales avaient été instituées ont été levées conformément aux règlements sur la police sanitaire de 1897.

Mais vers les 5, 6 et 7 juin, les premières pluies de l'hivernage étant survenues, la maladie a refait son apparition et il y a eu de nouveaux cas dont, entre autres, l'évêque de Sénégambie, M. Buléon, âgé de 39 ans, récemment arrivé dans la colonie. Et aujourd'hui, nous sommes là, ceux qui restons, attendant, grâce aux brises du Nord que nous avons en ce moment, que toute crainte de propagation d'épidémie soit écartée.

A. P.

1900 (23 octobre) : la [Société générale de l'Ouest franco-africain](#)
rachète les Anciens Établissements E. Maurin et Cie à Dakar et Gorée :
import-export
transit et commission
services maritimes entre Gorée et Dakar
agence maritime
hôtel-restaurant-café, à Dakar ;

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 10 novembre 1900)

Le bruit court que la maison Hersent, concessionnaire des travaux du port de Dakar, aurait décidé d'abandonner cette entreprise qui avait été interrompue par l'épidémie de fièvre jaune et serait en instance pour obtenir une indemnité du ministère de la marine.

Nous aimons à croire qu'il n'en est rien et que, suivant l'exemple de la maison Daydé et Pillé qui n'a pas hésité à continuer, après l'épidémie de 1899, les travaux de construction du wharf de Grand-Bassam*, momentanément abandonnés, MM. Hersent se raviseront et mèneront à bonne fin un travail dont la réalisation présente pour notre marine et la défense des colonies un intérêt si capital.

SÉNÉGAL

(*La Dépêche coloniale*, 15 juillet 1901)

L'état sanitaire

La santé publique est parfaite, sans trace de fièvre jaune. On annonce que bientôt continueront les travaux du port de Dakar et les travaux d'assainissement.

Le port de Dakar.
(*La Dépêche coloniale*, 11 novembre 1901)

L'avenir des Chemins de fer est intimement lié à celui du port de Dakar, tête de ligne de la voie ferrée et port d'accès de la Colonie.

Personne n'ignore que ce port admirable convoité par les Anglais est destiné à jouer un rôle prépondérant en cas de guerre navale.

Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir Dakar inscrit, dès 1890, au nombre des points d'appui de la flotte à mettre en état de défense.

L'exécution du vaste programme conçu en 1890 et repris à la suite des événements de 1898, a commencé non seulement à Bizerte, mais aussi à Dakar.

Là, les travaux à exécuter, confiés à MM. H. Hersent et ses fils, Jean et Georges, comprennent :

- 1° Le prolongement de la jetée actuelle, sur une longueur de 150 mètres ;
- 2° La construction, au nord du port, d'une nouvelle jetée de 2.087 mètres de longueur, dont le musoir est séparé de celui de la jetée précédente par une passe de 150 mètres ;
- 3° Le dragage du port, en arrière des jetées, sur une surface d'environ 50 hectares ;
- 4° La construction du bassin de radoub ;
- 5° L'établissement d'un terre-plein entourant cette forme, sur une surface de plusieurs hectares.

Jetées. — La nouvelle jetée sera à claire-voie sur une longueur de 1.000 mètres, à partir de son enracinement, et pleine sur le reste de sa longueur. La partie à claire-voie sera constituée par des piles espacées de 9 mètres d'axe en axe. Dans les fonds inférieurs à 3 mètres, les piles seront formées chacune par un bloc en maçonnerie d'un volume de 12 mètres cubes reposant sur un soubassement en enrochements arasés à la cote (- 1.25.)

Dans les fonds supérieurs à 3 mètres, les enrochements seront arasés à celle même cote de (- 3.00) et chaque pile constituée par trois blocs de 12 mètres cubes, dont deux formant une assise inférieure et le troisième couronnant les deux autres.

La partie pleine de la jetée sera constituée par un soubassement en enrochements arasés à la cote (- 3.00) et surmontée de trois assises de blocs de maçonnerie, ayant un volume individuel d'environ 16 mètres cubes (40 tonnes) et formant une hauteur totale de 6 mètres.

Les musoirs seront construits dans les mêmes conditions et avec des blocs de maçonnerie de même importance.

Dragages. — La surface à draguer aura environ 500 mètres de largeur sur 1.000 mètres de longueur ; elle sera creusée à la cote (- 9,00) ; une petite emprise complémentaire sera en outre approfondie, du côté Sud, sur environ 100 mètres de largeur et 200 mètres de longueur, à la cote (-7.00.)

Forme de radoub. — La forme de radoub aura les dimensions principales suivantes :

Longueur utile	185 m.
Largeur de l'écluse au niveau du seuil	25
Largeur de l'écluse au niveau des couronnements	28,60
Cote du seuil de l'écluse	- 8,50

Les fondations reposeront sur le terrain naturel, à la cote (- 12,10) pour le corps de la forme et à la cote (- 13.00) pour l'écluse.

Les machines d'épuisement seront établies à côté de la forme : le puisard sera relié par un aqueduc de 1 m. 80 de section, avec le fond du bassin, et une autre conduite de même section sera ménagée pour l'évacuation à la mer des eaux refoulées par les pompes.

Exécution des travaux.

Chantier central. — Les bureaux et ateliers de réparation sont placés sur le rivage de la mer à proximité des travaux à faire : les installations mécaniques pour la fabrication du mortier sont édifiées près de remplacement futur de la forme.

Enrochements. — Les enrochements sont extraits de pierres ferrugineuses ou basiliques qui constituent le sol de la presqu'île de Dakar. Une carrière a été ouverte à Ouakam, à 3 kilomètres de Dakar : elle donne des matériaux de bonne qualité pour les maçonneries ordinaires.

Blocs artificiels. — Les blocs artificiels destinés à la construction des jetées et à celle du mur de rive du terre-plein seront construits à terre, en maçonnerie de moellons ou en béton, avec les matériaux de la carrière de Ouakam et de la chaux du Teil [Lafarge]. On les chargera sur wagons, au moyen d'une installation à presses hydrauliques, pour les amener à une estacade où ils seront repris par une mâture flottante de 50 tonnes, qui les embarquera sur un ponton et les mettra en place.

Dragages. — En ce qui concerne les dragages, on avait prévu qu'il n'y aurait à enlever que des terrains sablonneux ou argileux à l'exclusion de toute roche. Les reconnaissances faites par des sondages récents, soit au moyen des appareils spéciaux, et surtout avec la drague, sur plusieurs points, ont établi que la plus grande partie du dragage est à exécuter dans un terrain calcaire plus ou moins dur, qu'il faudra briser avec des explosifs avant de l'enlever avec des godets.

La partie supérieure des déblais, composée de sable plus ou moins mélangé de pierres et d'argile, sera enlevée, soit par des suceuses, soit par des dragues à godets sans travaux préparatoires.

Une fois la roche mise à nu, elle sera perforée à l'aide de trépan ou d'appareils rotatifs, de manière à pouvoir la réduire en morceaux susceptibles d'être ensuite dragués.

Forme de radoub. — Le programme d'exécution du bassin de radoub a été combiné comme suit :

- 1° Isoler la fouille du bassin au moyen d'un batardeau ;
 - 2° Draguer la partie supérieure du terrain pour décaper le rocher ;
 - 3° Continuer le creusement dans le rocher par les mêmes procédés que ceux employés en rade, au moyen de dragues avec intervention d'explosifs, et descendre ainsi la fouille aussi près que possible de la cote des fondations, à l'emplacement du bassin et du puisard des machines. On sortira la drague et on complétera la ceinture d'isolement de la fouille ;
 - 4° Pendant le creusement à la drague, foncer un caisson pour l'installation d'un puisard des pompes et se servir alors des machines d'épuisement pour abaisser le plan d'eau ;
 - 5° Établir une ceinture de caissons destinés à envelopper la surface du radier et à former la base de la chambre des portes et des bajoyers.
- Les caissons seront foncés à l'air comprimé depuis la cote des dragages jusqu'aux fonds prévus ;
- 6° Le radier entre les caissons sera exécuté ensuite à l'air libre.

Les joints des différents caissons entre eux et le raccordement du radier avec les bajoyers, seront exécutés en prenant toutes les précautions voulues pour assurer la liaison des massifs et pour éviter toute chance d'infiltration ultérieure.

Remblais. — Le produit des dragages servira à la confection du terre-plein : toutefois, les déblais rocheux pourront être utilement employés dans le soubassement des jetées.

Du côté de la mer, les remblais seront limités soit par des quais, soit par des enrochements surmontés d'une file de blocs en maçonnerie.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 10 décembre 1901)

Saint-Louis, 8 décembre. — Demain, le conseil du contentieux commencera l'examen de l'affaire Conquaret contre la colonie. Cette affaire, commencée depuis cinq ans, concerne les travaux d'amélioration du port de Dakar.

Procès coloniaux

Les travaux du port de Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 8 mars 1902)

Le *Journal officiel du Sénégal* publie le texte d'une décision du conseil du contentieux administratif de la colonie rendue le 6 février dernier entre l'administration locale et M. Joseph Conquaret, entrepreneur à Paris, naguère encore chargé des travaux d'amélioration du port de Dakar et de réfection de la rue Vincens, en vertu de marchés des 31 mai et 24 juin 1894 qui portaient la signature du directeur de l'intérieur d'alors, M. Jurquet, et affectaient en crédit à ces ouvrages une somme totale de 975.000 francs.

La Commission de réception provisoire n'avait pas consenti à accepter la livraison et avait relevé de nombreuses malfaçons dans les travaux dits de l'aiguade et des grande et petite jetées.

Mis en demeure d'opérer les réfections indiquées par la Commission, M. Conquaret refusa. Le gouverneur général prit, en conséquence, les 28 novembre, 15, 19 et 30 décembre 1896 des arrêtés prononçant la mise en régie de l'entreprise et la résiliation des marchés.

M. Conquaret s'est pourvu en annulation de ces mesures, réclamant, tant pour solde des travaux déjà exécutés par lui qu'à titre d'indemnité de suspension et de résiliation, la somme rondelette de 1 million 888.427 fr. 55, ainsi composée :

1° 213.542 fr. 52 pour solde lui restant dû d'après son décompte sur travaux faits.

2° 2.216 francs qu'il avait été obligé de verser à un propriétaire lésé et que la colonie avait promis de lui garantir.

3° 1.672.759 fr. 03 comprenant, tout à la fois, la valeur du matériel cédé à la colonie, l'indemnité de suppression des travaux et de manque à gagner en résultant, enfin le préjudice occasionné par la résiliation illégale et intempestive des marchés et par la publication du fait au *Journal officiel* local.

M. Conquaret demandait, de plus, au conseil du contentieux la suppression, dans le mémoire en défense rédigé par l'administration, en 1898, d'allégations, jugées par lui injurieuses et diffamatoires, où il était accusé notamment « d'avoir glissé aux séries de prix des adjonctions criminelles et clandestines ».

Trois ingénieurs en chef des ponts et chaussées, MM. Humbert pour l'administration, d'Asbonne pour M. Conquaret, et Debray, nommé par le conseil, furent désignés comme experts avec mission « d'évaluer les travaux utilisables, quelques-uns s'étant effondrés, ainsi que les sommes nécessaires aux réparations que les malfaçons signalées exigeaient ; rechercher si les malfaçons provenaient du fait de l'entreprise ; établir enfin

le décompte des travaux, c'est-à-dire faire connaître si l'entreprise était ou non créancière de la colonie et de quelle somme. »

Après dépôt du rapport des experts, le débat s'est engagé au fond et, bien que son issue n'ait pas été favorable à M. Conquaret, il n'en a pas moins mis sur la sellette, de façon plus qu'embarrassante, le service des travaux publics du Sénégal et le quatrième bureau de la direction de l'intérieur de l'époque. Il y a eu surtout une histoire fantastique de renvoi ajouté aux originaux manuscrits de la série de prix, imprimé ensuite sur épreuve vérifiée par l'administration et revêtu de toutes les signatures compétentes, sauf celle du directeur de l'intérieur, qu'on ne lira pas sans stupeur, reproduite tout au long à l'*Officiel*.

Le conseil du contentieux, présidé par M le secrétaire général Capest, s'est voilé la face, mais a néanmoins rendu la décision suivante :

Article premier. — Sont valablement et légalement pris les arrêtés de M. le gouverneur général prononçant, la mise en régie des travaux entrepris par le sieur Conquaret et la résiliation de ses marchés.

Art. 2. — Le sieur Conquaret est reconnu responsable des malfaçons ayant amené la ruine des travaux de la grande jetée ; de même, il a été établi que la responsabilité lui incombe des malfaçons constatées dans les travaux de l'aiguade et dans partie de celles constatées dans les travaux de la petite jetée.

En conséquence, il lui sera retenu pour les malfaçons de l'aiguade, 3.600 francs et pour celles de la petite jetée, 3.000 francs. Il lui sera toutefois tenu compte d'une somme de 2.095 francs représentant la valeur de matériaux par lui fournis sur ses approvisionnements pour les réparations occasionnées par ces malfaçons (soit 83 m. c. 800 d'enrochement de 3^e catégorie à 25 francs le mètre cube).

Art 3 — Le sieur Conquaret, après comptes faits, est déclaré débiteur envers la colonie du Sénégal de la somme de 48.813 fr. 13.

Art. 4. — Le sieur Conquaret est, en conséquence, condamné à payer à ladite colonie la somme de 48.813 fr. 13 avec les intérêts de droit à dater de la présente décision qui a établi les comptes des parties.

Art. 5. — La colonie du Sénégal est condamnée à payer à Conquaret, sur état de frais taxés et liquidés, la moitié des frais supportés par ledit Conquaret dans le procès supporté par lui contre le sieur Lissy N'Doye à l'occasion des travaux qu'il avait à exécuter à Dakar, laquelle somme entrera pour cette portion en compensation des sommes dont Conquaret est déclaré débiteur envers la colonie.

Art. 6. — En conséquence des dispositions contenues aux articles précédents, les travaux faisant partie des marchés passés entre le sieur Conquaret et la colonie du Sénégal et par lui exécutés, sont définitivement reçus.

Art. 7. — Les parties sont déboutées du surplus de leurs conclusions respectives.

Art. 8. — Le sieur Conquaret est condamné en tous les dépens et frais qui seront liquidés conformément à l'article 98 du décret du 5 août 1881.

Réclamer 1.900.000 francs et être condamné à en rapporter 50.000 est évidemment un résultat assez piètre. Si toutefois M. Conquaret s'était surtout proposé de mettre pleinement en lumière, par son procès, l'impéritie véritablement scandaleuse de l'administration sénégalaise en cette affaire, pourtant si importante, du port de Dakar, il faut convenir qu'il aurait atteint son but au delà de toute espérance. Les constatations faites par les experts et par le conseil sont absolument lamentables et de nature à ne laisser malheureusement aucun doute à cet égard.

M^e Rotureau-Launay.

DE
L'Afrique Occidentale Française
(*La Dépêche coloniale*, 30 janvier 1903)

.....
Port de Dakar

Dakar occupe une situation géographique remarquable, tant au point de vue militaire, puisqu'il a été choisi comme l'un des points d'appui de la flotte, qu'au point de vue commercial, puisqu'il est la porte d'entrée du Sénégal et d'une grande partie du Soudan ; il est sur la route de tous les navires reliant l'Europe au Sud de l'Afrique et leur offre en tous temps un accès facile et un abri absolument sûr ; or, il ne possède actuellement que des installations rudimentaires, à tel point que le chargement et le déchargement des marchandises se font en pleine rade, sur des chalands, ce qui augmente sensiblement le prix du fret. Les constructions et l'outillage prévus pour donner satisfaction au commerce s'élèvent à 10.000.000 de francs.

MARINE MARCHANDE

Départ de paquebot
(*La Dépêche coloniale*, 6 novembre 1903)

Le *Stamboul* ([Compagnie Fraissinet](#)), courrier de la Côte occidentale d'Afrique, prendra la mer aujourd'hui, à quatre heures. [II] emporte... une chaloupe à vapeur pour le service du port a Dakar.

MARINE MILITAIRE
(*La Dépêche coloniale*, 17 novembre 1903)

M. l'enseigne de vaisseau Strullu (Y.), du port de Brest, est désigné pour remplir les fonctions d'adjoint au lieutenant de vaisseau directeur des mouvements du port de Dakar (emploi créé), et rejoindra sa destination par le paquebot partant de Bordeaux le 11 décembre prochain.

24 décembre 1903 :
décret autorisant la dépense d'une somme de 8.350.000 francs pour les travaux du port de Dakar.

MARINE MARCHANDE

Un sinistre à Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 6 avril 1904)

Dans la nuit du 6 mars, une goélette américaine, le *Heral of the Morning*, a fait naufrage sur un récif, non loin du phare des Almadies, l'un des « feux » du port de Dakar.

Sept Portugais du bord gagnèrent le phare à la nage et prévinrent le gardien. Celui-ci prévint son voisin du phare des Mamelles qui, à son tour, avertit le capitaine Larqué, commandant de la compagnie de discipline cantonnée à Ouakam. Puis, avec une embarcation, il recueillit encore une dizaine de naufragés, qui furent sauvés par le détachement envoyé par le capitaine Larqué, arrivé sur le lieu du sinistre avec des vivres, des couvertures et des vêtements.

Sur 36 personnes qui étaient à bord de la goélette, 18 ont été sauvées.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 30 mai 1904)

Il est dans les projets de l'administration de donner au phare des Mamelles, situé à une dizaine de kilomètres de Dakar, une importance beaucoup plus grande que celle qu'il a eue jusqu'à ce jour : on va en faire un poste sémaphorique, cette transformation répond à un véritable besoin.

Il est également question d'organiser à Dakar un service de pilotage. On objecte que cette innovation n'est pas sans rencontrer dans le monde maritime une certaine opposition. Le port de Dakar, et ce n'est pas là un de ses moindres avantages, est, en effet, d'un accès on ne peut plus facile, et on peut y entrer sans difficulté aucune, quelque temps qu'il fasse et à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

MARINE MARCHANDE

Port de Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 6 avril 1904)

Rapport de M. le gouverneur des colonies, lieutenant-gouverneur du Sénégal, à Monsieur le gouverneur général de l'Afrique occidentale française, à Gorée.

Saint-Louis, le 27 mai 1904.

Monsieur le gouverneur général,

Le développement du port de Dakar dépasse dès maintenant, et bien que les importants travaux du port de guerre et du port de commerce soient loin d'être terminés, les prévisions les plus optimistes. C'est ainsi que ce port, qui avait déjà reçu de 1900 à 1901 503 vapeurs et 82 voiliers, soit 585 navires, en a reçu, de 1901 à 1902, 680, soit une augmentation de 95 bâtiments et, en 1903, 783, soit 103 de plus que dans l'année précédente.

Les quatre premiers mois de l'année courante sont plus significatifs encore : 143 vapeurs et 16 voiliers longs-courriers, 24 vapeurs et 219 voiliers caboteurs ont fréquenté la rade de janvier à fin avril et, pour le mois de mai, le nombre paraît devoir être plus considérable encore. Cette progression n'est donc pas le résultat du hasard ; elle n'est pas due non plus à des causes spéciales et momentanées. Elle tient uniquement à ce fait que le port de Dakar devient et restera logiquement le grand port de toute la côte de l'Atlantique Ouest et la porte d'entrée des marchandises à destination du Sénégal et du Soudan.

Les importations et les exportations par le port de Dakar, qui avaient été, en 1898, d'après les chiffres empruntés au service des douanes, de 8.943.000 atteignaient, en 1902, plus de 10.000.000 et ont dépassé, en 1903, 14 millions. Le moment est donc venu de prendre des mesures spéciales pour donner aux commerçants et aux capitaines

des navires toutes les facilités et toute la sécurité désirables, retenir ceux qui ont déjà choisi Dakar comme escale régulière et attirer ceux qui hésitent encore à imiter cet exemple. Déjà, bien des améliorations ont été réalisées en vue de permettre aux navires français ou étrangers de charbonner dans de bonnes conditions, et les dispositions actuellement prises pour augmenter le débit de l'usine de Hann nous mettront en mesure de leur garantir une alimentation en eau potable en rapport avec leurs besoins.

Mais cela ne suffit pas : il est inadmissible, en effet, que dans un port aussi important que Dakar, le passage et le mouvement des navires français ou étrangers ne soit pas signalé par un poste sémaphorique, placé sous la direction du commandant de la marine. Je n'ai pas besoin d'insister sur l'urgence d'une pareille création à la veille du jour où Dakar, point d'appui de la flotte, va être vraisemblablement doté de tous les organes que nécessite le rôle important qui lui est assigné dans la défense nationale.

D'autre part, la rade de Dakar doit être également pourvue d'un service de pilotage normalement organisé, car s'il est vrai que les commandants de paquebots réguliers et ceux de la plupart des navires marchands peuvent facilement s'en passer grâce à la connaissance qu'ils ont de la rade, il n'en reste pas moins que les navires étrangers ne consentent que difficilement à entrer à Dakar, par leurs propres moyens, et fréquenteraient plus régulièrement ce port s'ils étaient assurés du secours d'un pilote comme ils en ont ailleurs l'habitude. J'ajoute que ce nouveau service aurait également pour heureux résultat d'assigner à chaque bateau la place qui lui est due et de supprimer par cela même des contestations et des difficultés regrettables et fréquentes.

C'est pourquoi, Monsieur le gouverneur général, j'ai l'honneur de vous soumettre deux projets d'arrêtés, l'un concernant l'installation et l'organisation d'un poste sémaphorique au phare des Mamelles et l'autre l'organisation d'une station de pilotage dans le port de Dakar.

Je vous prie, si vous approuvez les considérations qui précèdent, de vouloir bien les revêtir de votre signature.

Camille Guy.

Création d'un poste sémaphorique au phare des Mamelles

Un poste sémaphorique est créé au phare des Mamelles.

Le service du poste métaphorique est placé sous la direction et le contrôle du commandant de la marine au Sénégal.

Ce poste reçoit et transmet les communications et télégrammes des bâtiments de guerre ou de commerce de toute nation.

Les droits d'expédition des télégrammes pour la colonie, transmis par les bâtiments, sont perçus conformément aux tarifs en vigueur dans la colonie ; ils sont réglés, dans le service international, par l'article 362 de l'instruction télégraphique.

Tous les bâtiments allant à Dakar peuvent demander gratuitement un pilote pour leur arrivée dans ce port, par signal convenu.

Création d'une station de pilotage à Dakar

Il est créé à Dakar une station de pilotage. Le personnel de ce service comprend : 1 patron-pilote, 1 pilote, 1 aspirant-pilote.

Au début, le nombre de ces pilotes pourra être réduit à deux.

Les tarifs de pilotage sont fixés ainsi qu'il suit :

1° Bâtiments à voiles. — Les bâtiments à voiles de commerce paient comme droits totaux d'entrée et de sortie : 0 fr. 08 par tonneau de jauge.

Le prix minimum d'un pilotage (entrée et sortie) est de 20 francs ;

Le prix maximum d'un pilotage (entrée et sortie) est de 200 francs.

Les bâtiments à voiles de l'État paient comme droits totaux d'entrée et de sortie :

Ceux qui ont moins de 1.000 tonnes de déplacement, 30 francs;

Ceux qui ont de 1.000 à 2.000 tonnes, 50 francs ;

Ceux qui ont de 2.000 à 5.000 tonnes, 70 francs ;

Au-dessus de 5.000 tonnes, 100 francs.

2° Bâtiments à vapeur. — Les prix ci-dessus sont réduits de moitié pour les bâtiments de commerce ou de l'État naviguant à la vapeur.

Bâtiments remorqués. — Le pilote du remorqueur reçoit les droits dus par le plus gros bâtiment ; le pilote du remorqué reçoit la moitié des droits dus par le bâtiment qu'il monte.

Remorqueurs du port. — Les remorqueurs du port qui ont été inscrits en cette qualité aux bureaux du pilotage ne paient pas de droits.

A.O.F.

(*La Dépêche coloniale*, 21 juillet 1904)

L'adjudication des travaux du port de commerce de Dakar nous a été signalée et aussi le nom des adjudicataires, MM. Galtier, de Bône ; diverses personnes qui les connaissent de réputation, nous assurent que l'entreprise est entre d'excellentes mains et sera menée à bonne fin, comme toutes celles dont ces entrepreneurs furent chargés par ailleurs.

Sénégal

(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} août 1904)

.....
Un premier arrêté de M. Roume, daté du 31 mai 1904, a créé, au phare des Mamelles, un poste sémaphorique, qui reçoit et transmet les communications et télégrammes des bâtiments de guerre ou de commerce de toute nation. Tous les bâtiments allant à Dakar peuvent demander, pour leur arrivée dans ce port, un pilote, par signal convenu.

Un second arrêté, de la même date, a créé ce service de pilotage ; il a, en outre, fixé les conditions de l'examen qu'auront à subir les candidats aux emplois nouvellement créés, ainsi que les tarifs de pilotage.

MARINE MILITAIRE

(*La Dépêche coloniale*, 11 novembre 1904)

M. le lieutenant de vaisseau Moreau (G.-G.A.), du port de Toulon, est désigné pour remplir les fonctions de directeur du port de Dakar, en remplacement de M. Veissier, qui termine la période réglementaire d'embarquement.

M. Moreau rejoindra sa destination par le paquebot partant de Bordeaux le 9 décembre prochain.

LETTRE DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 19 novembre 1904)

Dakar, 9 novembre 1904.

.....
Les travaux du port militaire se poursuivent activement et ceux du port de commerce sont commencés, et maintenant que nous entrons, pour de bon, dans la bonne saison, rien n'arrêtera plus l'exécution de nos deux grandes entreprises au sujet desquelles le *Journal officiel du Sénégal* du 5 novembre, sous la rubrique les Ports de Dakar, publie de très intéressants renseignements.

La description est rigoureuse exacte.

LES PORTS DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 22 novembre 1904)

La vaste rade naturelle que forme l'avancement de la presqu'île du Cap Vert dans l'océan Atlantique, à peu près à égale distance des continents austraux et des ports européens, s'enrichit de deux ports jumeaux, le port de guerre du point d'appui de la flotte et le port de commerce de Dakar, appelés l'un et l'autre au plus grand avenir.

Les travaux du port de guerre de Dakar, commencés à la fin de 1899, avaient dû être interrompus en 1900 par suite de l'épidémie de fièvre jaune qui frappa la colonie à cette époque. Ils ont été repris en 1901.

On sait que ces travaux comprennent : le prolongement de la jetée actuelle sur 260 mètres de longueur, et de façon à défendre le port contre les houles du Sud pendant l'hivernage ; construction d'une nouvelle jetée de 2.130 mètres environ, s'amorçant à la côte de Bel-Air à 1.850 mètres au nord de l'aiguade et dont le musoir sera séparé de celui de la jetée précédente par une passe de 200 mètres, et le dragage du port à une profondeur de 9 mètres au-dessous du zéro des plus basses mers, sur une surface d'environ 50 hectares.

La marine complète ces travaux par la construction de ses établissements ; elle en gagne le terrain sur la mer par un terre-plein dont elle a tracé les cordons extérieurs avec des enrochements et des blocs artificiels ; à l'intérieur, les produits des dragages de la rade et les sables des dunes se substituent peu à peu à l'eau de la mer. L'ouvrage le plus important sur ce point sera un bassin de radoub de 200 mètres de long sur 30 mètres de large, autour duquel s'élèveront les ateliers et, plus loin, les magasins, les casernements et les bâtiments divers constituant l'arsenal.

Menés avec la plus grande activité, ces divers travaux sont déjà très avancés. La nouvelle jetée est complètement terminée, dans la partie pleine en enrochement sur 340 mètres de longueur et dans la partie à claire-voie sur 800 mètres. Le soubassement en enrochement de la partie extrême est achevé sur 650 mètres. Ce soubassement sera surmonté de trois files superposées de blocs en maçonnerie de 16 mètres cubes pesant environ 32 tonnes, dont la partie supérieure sera arasée à la cote 3 mètres. Les deux premières files sont déjà posées sur une longueur de 450 mètres, et 1.750 blocs artificiels sont terminés et prêts à être mis en place.

Dès maintenant, telle qu'elle a été établie, la jetée constitue déjà un abri appréciable pour le port.

Quoique les dragages s'opèrent dans des conditions assez difficiles, il y a cependant, à l'heure actuelle, plus de 200.000 mètres cubes de dragués. Le terrain est formé de sable, d'argile dure et de rocher qui se présente, soit sous la forme de conglomérat formant une couche d'épaisseur variable entre le sable et l'argile, soit sous la forme de masse de calcaire ou de marne dure, qu'on ne peut entamer qu'après dislocation

préalable par la dynamite. Le matériel de dragage va être prochainement modifié et des outils perfectionnés et puissants, pouvant draguer au moins 1.700 mètres cubes par jour, seront employés.

Les fouilles sur tout l'emplacement de la forme de radoub sont à peu près terminées. Les premiers caissons destinés à la fondation à l'air comprimé des bajoyers vont arriver prochainement, leur montage commencera aussitôt.

L'établissement du terre-plein qui doit entourer le bassin marche très rapidement : plus de 250.000 mètres cubes de remblai, provenant des dragages et des dunes de sables situées derrière le dépôt du chemin de fer, sont déjà mis en place.

Le personnel employé aux travaux comprend environ 80 Européens et 960 indigènes; ce nombre s'augmentera encore au fur et à mesure de l'extension des chantiers.

Les matériaux pour les enrochements et les maçonneries proviennent de diverses carrières. La carrière du Cap Manuel, qui fournit un basalte excessivement dur et dense, a été utilisée pour les enrochements de la grande jetée. L'exploitation s'est présentée dans d'excellentes conditions : les matériaux, une fois extraits, sont chargés sur des wagons et transbordés sur des chalands soit au moyen d'une grue à vapeur, soit au moyen de wagons basculeras. Les chalands les amènent directement au lieu d'emploi à l'aide de remorqueurs. Les carrières d'Ouakam fournissent des matériaux employés aux enrochements et aux maçonneries des blocs. Ils sont amenés par voie ferrée, soit directement sur le chantier de construction des blocs, soit à un appontement d'où ils sont déversés sur des chalands.

Le matériel en service comprend actuellement : 6 remorqueurs, 12 chalands, un débarquement fixe et un flottant, 6 locomotives et 150 wagons, un bardeur à vapeur pour le chargement des blocs artificiels, un ponton-mâtire de 50 tonnes, des ateliers de réparation de tout le matériel, des cales pour la construction et l'entretien du matériel flottant, des grues à vapeur et à bras, etc. On procède au montage de dérocheuses, pour la dislocation du rocher, et l'on attend prochainement deux nouvelles dragues, une venant de Bizerte, l'autre, neuve, actuellement en construction.

Le projet du port de commerce est de date plus récente.

C'est au mois de novembre 1902 que le gouverneur général Roume en arrêtait les dispositions définitives. Il a été prévu selon les idées modernes avec installations particulières de conduites d'eau, d'appareils d'éclairage, de voies ferrées, de grues roulantes et, en un mot, de tout l'outillage que comporte le port d'un grand centre commercial et d'une escale importante d'approvisionnement et de ravitaillement.

Le 24 novembre 1903, un décret autorisait l'ouverture des travaux.

En bordure de la ville de Dakar et sur des terrains gagnés sur la mer seront construits des quais larges de 100 mètres, sur lesquels s'enracineront trois môles de 60 mètres de long qui, avec la grande jetée actuelle prolongée, formeront trois bassins spacieux. Les deux bassins Est, les plus voisins de l'entrée et creusés à 8 mètres et 6 m. 50, pourront recevoir les plus grands navires. Le bassin Ouest sera réservé aux navires de petit tonnage et à la batellerie.

Dans la partie Nord du port, au nord de la passe, une fosse de 9 mètres de profondeur doit être draguée pour le mouillage des gros navires charbonniers.

Les travaux vont commencer incessamment par la partie la plus reculée vers l'Ouest, au voisinage du port militaire, de manière à laisser libre le plus longtemps possible la partie du port employée actuellement.

Quand l'entreprise en arrivera à cette seconde partie, les autres régions du port de commerce de Dakar seront déjà praticables pour les navires. Cette manière d'opérer aura pour conséquence de n'apporter, à quelque moment que ce soit, aucune entrave au commerce.

Ces travaux considérables conduits avec activité vont faire de Dakar la ville la plus importante de toute la côte occidentale d'Afrique. La création de ces deux ports, la situation exceptionnelle de cette rade où notre flotte trouvera tout le ravitaillement et

les approvisionnements nécessaires, le développement rapide que ne peut manquer de prendre son port de commerce, doté des aménagements et d'un outillage de tout premier ordre, en feront un point de relâche tout désigné aux navires qui fréquentent les régions de l'Afrique australe et les côtes orientales de l'Amérique du Sud.

MUTATIONS ET NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL COLONIAL

AFRIQUE OCCIDENTALE

(*La Dépêche coloniale*, 29 décembre 1904)

Les fonctions de capitaine de port à Dakar seront exercées par M. Camail, premier-maître de timonerie de la marine de l'État, jusqu'à ce que ce poste ait pu être pourvu d'un titulaire ou d'un intérimaire appartenant au corps des officiers de port (3 septembre).

Chronique locale et régionale (*Le Réveil bônois*, 1^{er} mars 1903)

Bône

Départ — MM. Jammy et Galtier sont partis hier pour Marseille, où ils s'embarqueront à destination de Dakar.

MM. Jammy et Galtier ont obtenu, comme on sait, l'entreprise des travaux de ce port.

NOUVELLES LOCALES

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 14 septembre 1904)

Au port. — Le remorqueur *Phocéan*, a quitté notre port, pour Alger et Dakar, remorquant un chaland appartenant à MM. Jammy et Galtier, et chargé de matériel destiné à l'entreprise que nos concitoyens possèdent au Sénégal.

Il a été salué par les paquebots au mouillage. Espérons que sa traversée, particulièrement difficile, sera heureuse.

MARINE MARCHANDE

Départ de paquebot

(*La Dépêche coloniale*, 8 mars 1905)

Le paquebot *Taurus* (Compagnie Fraissinet), courrier de la Côte occidentale d'Afrique, est parti le 5 courant pour le Sénégal et le Dahomey, avec 59 passagers, parmi lesquels MM. ... Kantelar, capitaine du port de Dakar...

INFORMATIONS

(*La Dépêche coloniale*, 26 mars 1905)

Le général Villiers, commandant la 18^e brigade de cavalerie, parti au mois de décembre pour la côte occidentale d'Afrique, vient de rentrer en France par le paquebot *Paraguay*, des Chargeurs-Réunis. Après avoir visité les travaux d'agrandissement du port de Dakar et l'organisation défensive du point d'appui de la flotte, le général a parcouru le Sénégal, la Casamance et la Guinée française.

CHRONIQUE LOCALE

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 6 avril 1905)

(*La Dépêche algérienne*, 11 avril 1905)

Le *Temps* publie une correspondance de la côte occidentale d'Afrique, mentionnant que les travaux du port de Dakar sont menés très activement par les entrepreneurs, MM. Jammy et Galtier.

MM. Jammy et Galtier sont deux Algériens habitant Bône. Ils viennent, d'ailleurs, d'être rejoints, à Dakar, par M. Brizard ⁶, ingénieur, directeur des travaux du port de Bône, qui s'est rendu sur la côte occidentale d'Afrique pour diriger les travaux en cours.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 1^{er} mai 1905)

Bône

De retour — MM. Jammy et Galtier, entrepreneurs des travaux des ports de Bône et de Dakar sont de retour dans notre ville depuis avant-hier.

LETTRE DE DAKAR

(*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1905)

Dakar, 9 juillet 1905.

.....
les travaux des ports ne sont pas interrompus et [vu] l'activité déployée par les entrepreneurs du port de commerce, MM. Jammy et Galtier, ce dernier paraît devoir être livré avant les délais fixés par le cahier des charges.

MARINE MILITAIRE

(*La Dépêche coloniale*, 29 juillet 1905)

Par décision du 26 juillet 1905, le ministre de la marine a décerné un témoignage officiel de satisfaction à M. le lieutenant de vaisseau Mathéas (A.-T.-M.), directeur du port de Dakar, et au premier maître indigène Boubakar-Singo, pour le dévouement

⁶ Edmond Brizard : futur directeur de l'Entreprise du port de Dakar, sous-traitante de la Compagnie générale des colonies (1926). Voir encadré ci-dessous.

dont ils ont fait preuve, le 20 mai 1905, en se portant, à bord de la citerne *Akba*, au secours du trois-mâts *Joachim*, en détresse à 12 milles de la côte.

INTERVIEW DE
M. LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL ROUME
(*La Dépêche coloniale*, 29 juillet 1905)

.....
À Dakar, le remblai du terre-plein de la darse du petit cabotage est en train de s'achever. L'un des môles va être commencé. Les dragages se poursuivent de façon incessante. Les entrepreneurs n'ont pas hésité à faire les sacrifices nécessaires pour disposer d'un outillage très perfectionné.

CHRONIQUE COLONIALE

LE PORT DE DAKAR
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 3 février 1906)

Si le siège du gouvernement général de l'Afrique occidentale est à Dakar depuis plus de trois ans, ce n'est pas seulement sa nouvelle situation de capitale qui donne maintenant à cette ville sa réelle valeur. Il ne convient pas, surtout aux colonies qui doivent être des organismes particulièrement actifs, que le centre administratif soit, comme cela existe encore dans certaines d'entre elles, distinct du centre économique et c'est parce que Dakar était déjà une place commerciale et maritime importante que les services du gouvernement y ont été installés.

Dakar est destiné par sa situation dans le monde à devenir un grand port de commerce et de guerre. Non seulement sa rade est de beaucoup la plus accessible et la plus sûre de la côte atlantique d'Afrique, où les baies sont si rares et dont l'approche est presque partout ailleurs défendue par une barre dangereuse, mais, située à l'extrémité occidentale du continent, elle se trouve au point de croisement de voies maritimes qui sont ou deviendront parmi les plus fréquentées du monde.

C'est là que se séparent les lignes maritimes de l'Europe atlantique et méditerranéenne à l'Amérique du Sud et à la côte occidentale d'Afrique, c'est là encore qu'un navire allant de l'Amérique du Nord au golfe de Guinée ou au Cap doit atteindre le continent africain.

Seuls, les ports des îles portugaises ou espagnoles de Madère, des Canaries ou du Cap-Vert pourraient lutter contre Dakar. Encore très fréquentées, elles ont connu pendant des siècles une très grande prospérité. Les premiers navigateurs portugais avaient besoin d'escales très rapprochées. La côte du Maroc et surtout celle du Sahara étaient, pour des raisons diverses, difficilement abordables. Du Portugal, ils allaient à Madère, voisine, puis aux îles du Cap-Vert, et de là enfin, gagnaient le rivage du continent où commençait, en Guinée, et se poursuivait un jour jusqu'en Chine la ligne de forts, de comptoirs ou simplement d'aiguades dont ils jalonnèrent la route de l'Orient. Vers leurs possessions d'Amérique, enfin, les Espagnols et les Portugais eurent, les premiers, dans les Canaries, un point où leurs marins venaient, suivant l'exemple de Christophe Colomb, chercher les alizés qui les menaient vers les Indes occidentales ; les seconds, dans les îles du Cap-Vert, un lieu de relâche à mi-chemin de la route du Brésil.

Le percement du canal de Suez, en faisant passer par la Méditerranée la route de l'Orient, et le développement de la navigation à vapeur, en permettant aux navires

partant de l'Europe atlantique de se diriger directement vers la mer des Antilles sans être obligés, comme les voiliers, de s'incliner vers le sud pour aller chercher les alizés, ont détourné des îles du nord de l'Afrique une grande partie du mouvement maritime qui animait autrefois leurs eaux.

Les échanges sans cesse plus importants que l'Europe fait avec l'Amérique du Sud et l'Afrique occidentale compensent cette perte dans une très large mesure. Or, Dakar peut et doit, pour plusieurs raisons, voir s'arrêter maintenant dans son port la plus grande partie des navires qui assurent ces relations.

Les voiliers qui venaient d'Europe, en quête du courant et du vent qui devaient les pousser vers l'Amérique, allaient tout naturellement vers les îles, les Canaries surtout, d'où l'alizé souffle beaucoup plus fort que sur le rivage du continent et où il était, d'ailleurs, incomparablement plus aisé d'accéder et de se ravitailler.

À l'heure actuelle, les vapeurs qui vont d'Europe au Brésil ou à la Plata ou bien au golfe de Guinée demandent à leur première escale africaine, pour tous, de leur permettre de renouveler leur provision de charbon et, pour un certain nombre, de leur donner du fret à prendre ou à laisser.

Pour le fret, les environs immédiats de Dakar en fournissent déjà un assez considérable avec l'arachide, mais lorsque le développement de l'élevage ou de cultures comme celle du coton ou de céréales, une exploitation plus rationnelle et plus intense du caoutchouc pour ne citer que quelques exemples, auront enrichi le Sénégal et le Soudan que la création de voies nouvelles ou l'amélioration des anciennes rendront alors plus proches de Dakar, ce port, débouché d'un immense territoire, exercera sur le mouvement maritime de ces parages une attraction contre laquelle essaieront vainement de lutter les îles voisines, petites, souvent désolées, déjà presque toutes appauvries.

Comme port de charbonnage, d'ailleurs, Dakar semble également mieux placé que Madère ou les Canaries. Un navire venu d'Europe aura rarement vidé ses soutes en arrivant dans ces îles assez proches ; à Dakar, au contraire, sensiblement plus éloigné, il aura intérêt à refaire son plein de charbon avant de traverser l'Atlantique ou d'entreprendre dans le golfe de Guinée un pénible cabotage où il lui sera difficile de trouver un lieu commode pour embarquer son combustible.

Toutefois, la distance entre Dakar et les îles portugaises ou espagnoles, quoique intéressante à considérer, n'est pas assez grande pour faire préférer notre port sans conteste.

Un navire saura, au besoin, se détourner un peu de sa route pour trouver des facilités de temps et une économie d'argent dans les opérations qu'il a à faire dans un port. Nous verrons plus loin comment nous avons dû assurer à ce sujet à Dakar pour un avenir très proche des avantages marqués sur les ports rivaux.

Comme port de guerre, enfin, Dakar peut avoir une importance égale à celle qu'il aura comme port de commerce. Il y a là un des points d'appui de la flotte qui peut nous être le plus utile, à l'endroit où l'Atlantique est le moins large, à l'un des angles de ce triangle stratégique Brest-Dakar-Fort-de-France.

Notre division de croiseurs de l'Atlantique et, le cas échéant, des forces navales plus considérables doivent trouver là un point de ravitaillement et une base d'opérations dont la sécurité et la valeur sera singulièrement accrue par sa liaison terrestre avec une colonie où nous possédons des troupes particulièrement aguerries, dont il serait facile, le moment venu, d'accroître le nombre et qui sera peut-être un jour reliée par une voie ferrée à nos domaines de l'Afrique méditerranéenne.

Pour permettre à Dakar de jouer le double rôle économique et militaire auquel sa situation le destine, il est nécessaire de le doter d'un outillage approprié. Il a déjà été beaucoup fait et les travaux se poursuivent activement.

Nos relations télégraphiques assurées par les câbles de Saint-Louis à Ténérife et Cadix au Brésil viennent d'être heureusement complétées par l'établissement de la ligne directe Brest-Dakar.

Les travaux du port sont déjà très avancés. Deux jetées abriteront des eaux calmes dont 230 hectares seront draguées à 9 mètres. Dans un à deux ans, sera terminé un bassin de radoub de 200 mètres de long et de 27 mètres de large, pouvant par conséquent recevoir les plus grands navires. ; un autre, plus petit, sera destiné aux torpilleurs et aux sous-marins.

La Compagnie française des charbonnages, c'est-à-dire la Compagnie anglaise Wilson, dont on voit les dépôts sous différents noms de sociétés dans tous les ports de l'Atlantique, doit augmenter son matériel de remorqueurs et de chalands et porter à 5.000 tonnes son stock courant qui est, actuellement, de 3.000. Alors, c'est-à-dire, dans un délai de deux ou trois ans, elle abaissera ses prix d'un shilling par tonne à Dakar, en conservant les mêmes prix dans tous les ports de la côte occidentale d'Afrique et des îles voisines.

Une usine électrique s'élève qui actionnera les grues, déversoirs pour arachides et ponts volants qui formeront l'outillage des quais. Des travaux d'addiction d'eau sont en cours, pour assurer l'approvisionnement de la ville et des navires. Il y aura lieu de se préoccuper aussi du ravitaillement en vivres frais. Si dans les eaux de la baie, ainsi que dans tous ces parages, le poisson est prodigieusement abondant, le pays voisin, très sec, ne produit guère que du millet et des arachides et Dakar est encore tributaire des îles du Cap-Vert, pour les légumes et les fruits.

À l'abri d'un système de batteries très modernes, un arsenal se construit. Les ateliers de la flotte peuvent déjà fondre et usiner des pièces de fer de cinq tonnes.

Une ville neuve aux rues régulières se bâtit ; elle compte déjà plus de 2.500 Européens. Une police sanitaire rigoureuse paraît l'avoir assainie. Il est à craindre, toutefois, que sa réputation d'insalubrité ne soit un peu longue à disparaître : trop de trafiquants ont intérêt à la répandre pour écarter des concurrents, et peut-être aussi certains fonctionnaires pour abrégier leur séjour.

Quoi qu'il en soit, tout semble concourir à faire de Dakar un grand centre maritime. Nous allons avoir là un port de guerre sérieux et un port de charbonnage et d'escale très important. Tout l'effort des gouvernements de la métropole et de la colonie doit tendre maintenant à en faire aussi une grande place de commerce.

JACQUES CHAUMIÉ.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

CONSEIL DE GOUVERNEMENT
(*La Dépêche coloniale*, 29 mai 1906)

Discours de M. Roume

.....
Les travaux d'aménagement des ports et des voies fluviales étaient compris dans l'emprunt de 1903 pour une somme d'environ 20 millions de francs ; nous vous proposons de continuer cette œuvre en lui affectant un nouveau crédit de 11 millions de francs.

Sur cette somme, 4.750.000 francs seraient consacrés au port de Dakar. La situation exceptionnelle de ce port, sur la grande route des navires allant dans l'Afrique occidentale et méridionale et dans l'Amérique du Sud, lui assigne un rôle qui dépasse de beaucoup les intérêts locaux qu'il dessert ; nous avons l'ambition, que je crois légitime et bien fondée, d'en faire un grand port d'escale dans lequel ces navires

viendront s'approvisionner de charbon, d'eau douce et de vivres frais. Les crédits prévus à l'emprunt de 1903 permettent la construction, qui sera achevée en 1908, des jetées, des môles, des quais, des magasins et de l'outillage d'exploitation ; d'autre part, le bassin de radoub, entrepris par le département de la marine, sera terminé vers la même époque. Pour que ces importants travaux produisent leur plein effet, il est indispensable d'assurer à ce port une alimentation en eau abondante, non seulement pour les besoins des navires trop souvent rationnés à l'heure actuelle, du port de guerre et de la population, mais aussi pour le développement de la culture maraîchère à laquelle le sol de la presqu'île du Cap-Vert est merveilleusement propice, afin de pourvoir à ravitaillement des navires. Il convient aussi de faire les travaux de dragages destinés à réserver un mouillage spécial aux navires qui viennent charbonner, et d'améliorer l'éclairage des abords du port. Enfin, et je dirai presque surtout, il faut poursuivre résolument les travaux d'assainissement déjà si heureusement commencés par l'établissement du réseau d'égouts et le comblement des ravins, de manière à effacer définitivement le renom d'insalubrité autrefois attaché à Dakar et que, dès maintenant d'ailleurs, il est bien loin de mériter.

C'est à ces divers objets que serait affecté le crédit de 4.750.000 francs dont l'inscription est demandée et qui nous mettra en mesure de compléter une œuvre dont l'accomplissement n'intéresse pas seulement le développement économique de nos colonies, mais aussi, et au plus haut degré, le point d'appui de la flotte dont Dakar est le siège, par les ressources de toute nature qu'elle est appelée à lui procurer.

.....

EXPOSITION COLONIALE DE MARSEILLE DE 1906
Distribution solennelle des Récompenses
sous la présidence de M. Milliès-Lacroix,
ministre des Colonies
(*La Dépêche coloniale*, 6 décembre 1906)

GROUPE IV
Classes 17-20 : Outillage des colonies

Les grands travaux de creusement du port de Dakar ont fourni l'occasion au jury de décerner un grand prix à l'importante maison Hersent fils qui s'est fait une spécialité de ce genre de travaux et s'est acquis une réputation universelle en les exécutant.

L'échouement du « Jean-Bart »
(*Le Petit Journal*, 22 février 1907)

Le ministre de la marine a reçu, hier, les renseignements suivants :

« L'enseigne de vaisseau Parlier, du *Jean-Bart*, est arrivé à Dakar par une goélette espagnole, avec le rapport du commandant Barbin. Le *Jean-Bart* est échoué entre l'îlot Pedro de Galhe et la côte ; les efforts faits pour le déséchouer ont été vains : il y a plusieurs voies d'eau ; la mer a été très forte pendant trois jours avant le départ de M. Parlier. À son départ, des radeaux étaient confectionnés pour transporter les vivres et le matériel pour installation à terre. Une goélette est partie de la baie du Levrier pour aider le transport à terre.

» La *Jeanne-Blanche*, partie hier soir, 20 février, de Dakar, arrivera vraisemblablement vendredi sur les lieux de l'échouage, en même temps que le paquebot *Andes*. Le *Goéland* y arrivera, dimanche. Actuellement, la brise vient de l'Est,

et la mer, probablement moins forte sur le lieu de l'échouage, favorisera les opérations. »

.....
Le ministre des colonies a été informé par M. Roume, gouverneur général de l'Afrique occidentale, du départ, sur le lieu du sinistre d'une puissante grue à vapeur qui appartient à l'entreprise du port de Dakar [Hersent] et qui coopérera au sauvetage de l'artillerie et du matériel.

.....

MUTATIONS ET NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL COLONIAL

AFRIQUE OCCIDENTALE SÉNÉGAL

(La Dépêche coloniale, 22 juin 1907)

M. Le Dépensier, lieutenant de port de 2^e classe à Rufisque, remplira par intérim les fonctions de capitaine de port à Dakar pendant l'absence de M. de Cantelar.

Avis aux navigateurs

PORT DE DAKAR

(La Dépêche coloniale, 16 juillet 1907)

Le gouvernement général de l'Afrique Occidentale française informe que le feu du cap Manuel à Dakar sera transféré, au 20 juillet 1907, à 300 mètres au nord-nord-est de sa position actuelle.

MARINE

(La Dépêche coloniale, 19 juillet 1907)

M. le lieutenant de vaisseau Renard (J.-C.), du port de Cherbourg, est désigné pour occuper l'emploi de directeur des mouvements du port à Dakar, en remplacement de M. Ferry, qui termine la période réglementaire de fonctions.

M. Renard se rendra à Dakar par le paquebot quittant Bordeaux le 16 août 1907.

MARINE MARCHANDE

Dans le port de Dakar

(La Dépêche coloniale, 30 octobre 1907)

Aux termes d'un arrêté du 11 octobre, la mise à l'abri des marchandises sous les hangars du port de commerce de Dakar est autorisée moyennant le paiement de la location et l'acceptation des conditions indiquées :

Le prix de la location est fixé à :

0 fr. 05 par jour et par mètre carré 10 premiers jours.

0 fr. 10 par jour et par mètre carré 10 jours suivants.

0 fr. 20 par jour et par mètre carré du 21^e jour.

Avant tout dépôt, une demande sera adressée au capitaine du port; elle fixera la surface à occuper et indiquera le jour où commencera l'occupation. La présentation impliquera l'acceptation des conditions déterminées.

Le capitaine de port désignera aussitôt sur place l'emplacement à occuper ; il tiendra un registre indiquant les noms des locataires la surface demandée, la date du commencement et de la fin de l'occupation ; celle-ci sera constatée par une nouvelle demande de l'intéressé faisant connaître la date à partir de laquelle l'occupation doit cesser. Au cas où les marchandises n'auraient pas été enlevées dans le délai indiqué, une demande de prorogation devra être présentée et fera connaître à nouveau la date de l'enlèvement.

Le capitaine de port dressera un état du prix de location qui sera adressé au trésorier particulier de Dakar, chargé d'en opérer le recouvrement. La surface qui servira de base au calcul du prix de location ne devra pas être inférieure à celle demandée par l'intéressé, même si la surface réellement occupée est plus petite ; toutefois, elle pourra être augmentée. si elle est insuffisante, après une demande qui devra être adressée au capitaine de port.

En cas d'enlèvement partiel des marchandises et quand la surface occupée dépassera 100 mètres carrés, la taxe cessera d'être appliquée à la surface rendue libre, pourvu qu'elle soit égale au moins à la moitié de celle primitivement occupée, et que le capitaine de port ait été informé de l'enlèvement des marchandises et ait pu le constater et le mentionner sur son registre.

Le capitaine de port n'autorisera l'enlèvement des marchandises qu'après acceptation de l'état dressé par lui ou en cas de contestation, engagement pris de consigner dans un délai fixé la somme demandée. Il pourra même, si les garanties d'exécution du paiement fournies par les propriétaires des marchandises ne lui paraissent pas suffisantes, exiger que totalité ou partie de ces marchandises soit conservée en dépôt jusqu'à acquittement de de toutes taxes dues, y compris celles afférentes à toutes demandes de prorogation dont la présentation aura pu être nécessaire.

LA SITUATION FINANCIÈRE
DE
L'Afrique occidentale française
(*La Dépêche coloniale*, 12 janvier 1908)

.....
Un autre sacrifice est également consenti; c'est la suppression, prévue pour compter du 1^{er} juillet prochain, des droits d'ancrage perçus au Sénégal. Il faut espérer que, franc de tous droits, le port de Dakar, dont l'outillage sera bien près d'être terminé au 1^{er} juillet, prendra le grand essor que lui réserve sa position prépondérante sur les routes maritimes et ne tardera pas à devenir le grand entrepôt où transiteront la plupart des produits de l'Afrique occidentale.

.....
Henri Desroches.

MARINE MARCHANDE
Arrivée de paquebots
(*La Dépêche coloniale*, 9 mars 1908)

Le paquebot *Magellan* [Messageries maritimes] arrivé à Bordeaux le 6 mars 1908, venant du Sénégal avait à bord :
...Duranthon, pilote du port de Dakar...

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 2 avril 1908)

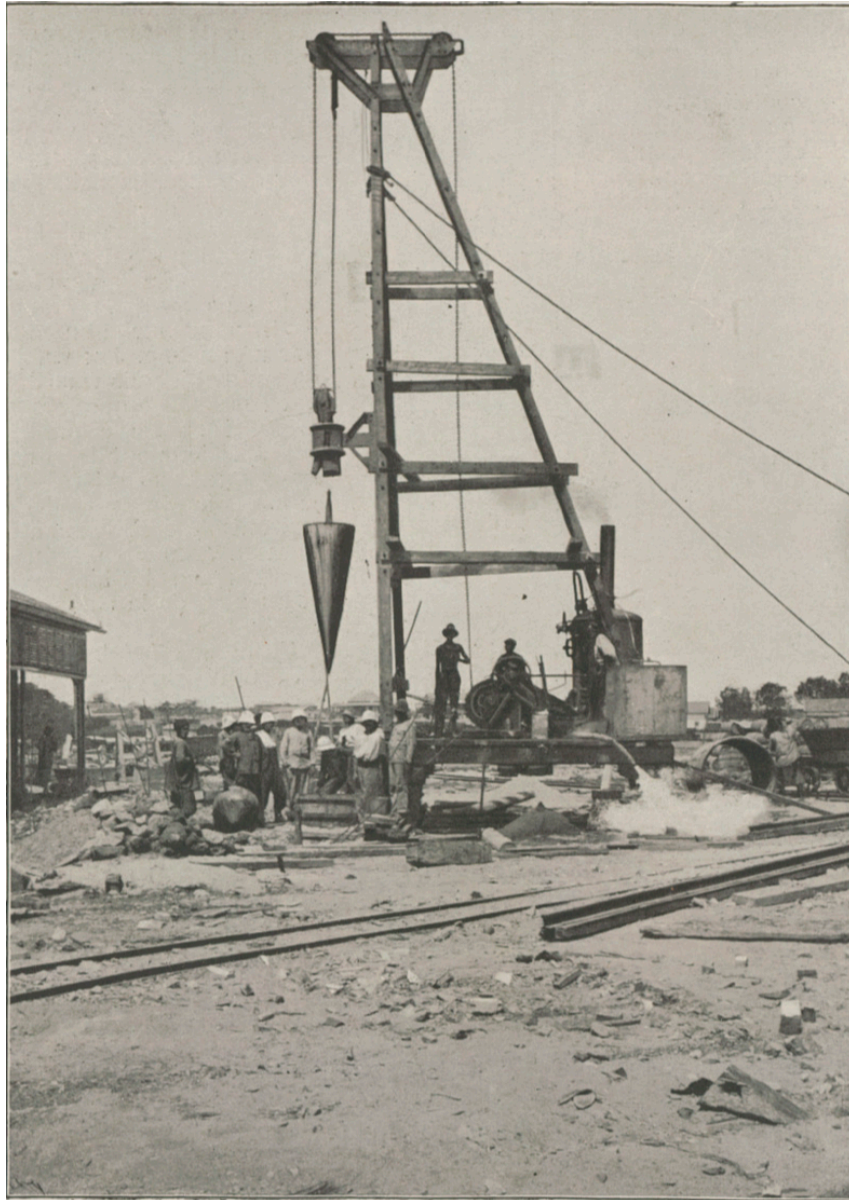
Le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française porte à la connaissance du ministre des colonies que le côtier *Saint-Joseph*, jaugeant quarante tonneaux, et appartenant à la mission des Pères du Saint-Esprit, parti le 20 mars, à sept heures du matin, de N'Gozabil, près de Joal, à destination de Dakar, a disparu. À bord se trouvaient Mgr Kuniman, évêque du Sénégal, deux passagers et cinq hommes d'équipage.

Toutes les recherches faites par le bâtiment de la station locale, que le gouverneur général avait envoyé sur les lieux, ainsi que par le *Jean-Pierre*, du port de Dakar, sont demeurées infructueuses.

Dans le département
(*L'Écho d'Oran*, 13 avril 1908)

NEMOURS, 10 avril. — Les Nemouriens ont appris avec plaisir par *l'Écho* que M. Roy Premorant, conducteur des Ponts et Chaussées, qui vient de terminer les travaux du port de Dakar, est désigné pour diriger les travaux neufs du port de Nemours.

Le voyage en Afrique du ministre des colonies Raphaël Milliès-Lacroix
(*La Dépêche coloniale illustrée*, 15 août 1908)



Les Travaux du port de Dakar

COMPTE-RENDU
DE L'EMPLOI DES FONDS D'EMPRUNT
EN AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE AU 1^{er} JANVIER 1908
PREMIERE PARTIE

Emprunt de 65 millions
(*La Dépêche coloniale*, 26 août 1908)

II. — Travaux d'aménagement des ports

1° Saint-Louis. — Jusqu'ici, les crédits alloués ont surtout été employés à des études ; en fin d'année 1907, les dépenses atteignaient 300.000 francs comprenant les frais d'études, la réfection, sur une longueur de 500 mètres environ, d'une partie des quais Nord et l'aménagement des terre-pleins au nord de la ville ; reste donc 1.800.000 francs à dépenser. En 1908, des travaux importants seront effectués sur ces crédits, entre autres, la construction d'un appontement sur le rivage de l'île pour lequel 900.000 francs sont prévus, la construction d'un autre appontement en ciment armé à Sor, l'aménagement d'une cale de halage, etc.

2° Dakar. — Pour le port de commerce de Dakar, une somme totale de 10 millions lui fut consacrée, destinée à la construction proprement dite et à l'aménagement.

Tout désignait Dakar pour être la principale porte d'accès en Afrique occidentale française, configuration des lieux susceptibles d'être fortifiés, absence de barre, rade très sûre, position géographique à l'extrémité de la presqu'île du Cap Vert ; Dakar paraissait, d'autre part, fort bien située à l'extrême Ouest de l'Afrique, pour être un des principaux ports de relâche de l'Afrique et de l'Amérique du Sud.

Mais les travaux d'appropriation à exécuter étaient considérables. Le projet auquel on s'arrêta comprenait :

Construction de deux môles de 300 mètres de long et ayant respectivement 80 et 100 mètres de large, ainsi que de quais reliant ces môles d'une longueur totale de 2.063 mètres dont 723 à 8 mètres de profondeur et 1.310 à 6 m. 50 ; remblaiement d'importantes étendues de terrain derrière ces môles, qui permettraient de gagner sur la mer de vastes terre-pleins (21 hectares), dragage de deux grandes darses ayant l'une 8 mètres, l'autre 6 m. 50 de profondeur minima par les plus basses mers ; enfin, construction d'ouvrages accessoires, appontements, hangars, magasins, canalisation d'eau.

La maison Jammy et Galtier fut, à la suite d'un marché passé le 28 juin 1904, déclarée adjudicataire des travaux dont le montant fut évalué à 8.350.000 fr.

Les travaux ont été commencés vers la fin de 1904 ; ils ont été poussés très activement de façon à être terminés au début de l'année 1909 ; les quais sont livrés successivement au fur et à mesure de leur exécution. L'outillage, voies ferrées, hangars, grues, etc., dont la dépense est prélevée sur le crédit de 10 millions, sont aménagés simultanément de façon à pouvoir être mis à la disposition du commerce en même temps que les différentes parties du port.

Actuellement, le môle n° 1 est livré au commerce, ainsi que 390 mètres de quai à 6 m. 50.

Le môle n° 2 est en construction et sera terminé dans le courant de 1908, ainsi d'ailleurs que l'ensemble des terre-pleins et des dragages.

Un premier hangar de 600 mètres carrés a été achevé en juillet 1907 et mis à la disposition du commerce ; un second hangar de 400 mètres carrés a été également livré en septembre dernier. Une partie des voies ferrées du môle n° 1 est posée et ces voies sont raccordées avec la ligne Dakar-Saint-Louis.

Le môle n° 1 est éclairé provisoirement avec des réverbères à pétrole ; l'éclairage électrique sera prochainement installé par la Société concessionnaire d'énergie électrique du Sénégal.

Les grues électriques seront placées dans le courant de 1908.

La canalisation d'eau du môle n° 1 fonctionne ; l'eau est distribuée au compteur le long des quais.

Les sommes actuellement employées pour le port de Dakar atteignent (1^{er} janvier 1908), 6.800.000 francs environ. Mais l'achèvement des travaux de construction et d'aménagement, le règlement définitif de comptes d'entreprise ne permettent pas d'escompter de disponible, sur les 10 millions alloués par la loi de 1903.

3° Rufisque. — Sur les 500.000 francs affectés à Rufisque pour l'amélioration de son port, rien n'avait encore été dépensé au 31 décembre 1907, les travaux n'étant pas encore autorisés. Mais ces travaux seront entrepris dès cette année. Ils consisteront en réfection des anciens wharfs et construction d'un nouveau. Rufisque, principal point d'embarquement des arachides du Sénégal, possède actuellement deux wharfs en fer lui appartenant et un wharf appartenant à une maison de commerce. Le wharf de la rue Nationale sera renforcé et amélioré et des défenses seront posées devant cet ouvrage ainsi que devant le wharf de la rue Lebon ; un crédit de 180.000 fr., est inscrit en 1908 pour ces réparations. Le nouveau wharf projeté en ciment armé, dont les devis s'élèvent à 260.000 fr. est actuellement à l'étude. Le complément de 500.000 francs sera affecté aux dépenses de personnel, d'études et de travaux complémentaires.

.....

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 23 janvier 1909)

Un décret en date du 19 janvier autorise l'ouverture des travaux à exécuter pour améliorer l'éclairage des abords du port de Dakar.

MARINE MARCHANDE
L'avarie de l' « Atlantique »
(*La Dépêche coloniale*, 3 février 1909)

Au sujet de l'avarie de l'*Atlantique*, nous recevons de Dakar la note suivante :

Dakar, 22 janvier. La malheureuse avarie qui retient depuis cinq jours l'*Atlantique*, courrier des Messageries maritimes*, dans notre port, a permis de contrôler deux faits d'ordre différent, mais également importants :

1° l'insuffisance de l'outillage du port pour procéder rapidement aux réparations nécessaires ;

2° la façon rigoureuse, mais parfaite, au point de vue de l'observation des prescriptions dont fonctionne le service de santé.

Il importait de signaler ces deux faits au moment où le paquebot va probablement reprendre la mer pour montrer, d'une part, combien il est nécessaire de trouver les ressources suffisantes pour outiller le port de Dakar, point d'escale et de relâches forcées entre l'Europe et l'Amérique du Sud, et, d'autre part, pour prouver que toutes les précautions sanitaires sont régulièrement prises contre l'introduction des maladies épidémiques.

C'est ainsi que les passagers de l'*Atlantique* provenant de Rio et de Pernambuco ont dû subir en rade une quarantaine pendant laquelle il leur a été rigoureusement interdit de descendre à terre. Si rigoureuse qu'apparaisse cette prescription qui, depuis le dernier Congrès sanitaire international, fixe la période d'incubation à douze jours au lieu de neuf, il a fallu en passer par là. Autrement, les voyageurs ne pouvaient descendre qu'au lazaret, distant de 2 kilomètres de la ville, parfaitement installé et auquel on arrive par mer, sans aucune possibilité de contamination.

UNE GRANDE VILLE COLONIALE

DAKAR

(*La Dépêche coloniale*, 4 février 1909)

M. le sénateur Marcel Saint-Germain a dit excellemment, dans son dernier rapport sur le budget des colonies : « Le port de Dakar, qui a reçu la majeure partie du trafic du Sénégal (260.500 tonnes sur 482.000 en 1907), est destiné à devenir non seulement le port le plus important de toute l'Afrique, mais encore un des mieux outillés du monde entier. Sa situation géographique remarquable, sa position stratégique et l'étendue de sa rade abritée l'ont depuis longtemps désigné comme un port de relâche et un port commercial et militaire à la fois. Choisi comme point d'appui de la flotte militaire, de grands travaux y ont été entrepris depuis 1899 ».

Il est à peine besoin de rappeler quels sont ces travaux, aujourd'hui presque complètement terminés : grande digue de 2.100 mètres destinée à abriter le port contre les vents régnants, arsenal dans lequel se trouve une magnétique forme de radoub de 200 mètres — l'œuvre la plus extraordinaire de toute la côte africaine — port de commerce comprenant trois darses (dont une creusée à plus de 8 mètres au-dessous des basses mers) séparées par deux môles ayant de 80 à 100 mètres de largeur.

« Lorsque ces travaux seront achevés, ajoutait l'honorable sénateur, Dakar sera l'entrepôt parfaitement outillé du Sénégal, du Soudan et de la boucle du Niger. »

Déjà, lorsqu'il est venu à Dakar l'année dernière, M. le ministre des colonies a constaté l'état d'avancement de ces grands travaux et M. Merlaud-Ponty a pu dire, dans son discours d'ouverture du Conseil de gouvernement, en décembre : « Le port de Dakar est presque achevé ; les voies d'accès sont construites en presque totalité et son outillage, dont les installations sont commencées, donnera bientôt entière satisfaction aux besoins du commerce. Déjà, de nouvelles compagnies de navigation ont choisi Dakar comme port d'escale et de charbonnage. Il est permis d'espérer que d'autres suivront ». Cette prédiction se réalise, puisqu'on annonce que cinq compagnies italiennes pour l'Amérique du Sud vont toucher Dakar, et dès maintenant, dans tous les cas, par l'étendue de ses quais et la profondeur de ses darses, on peut dire que ce port pourrait recevoir un tonnage presque égal à celui de Marseille.

Quant à l'organisation de l'arsenal, elle deviendra parfaite le jour où la marine, construisant sur son terrain les ateliers, aura rendu une partie de la place qu'elle occupe au détriment du commerce local et centralisé sur les points qu'il doit normalement occuper, le port militaire.

« La ville de Dakar a été fondée depuis cinquante ans à peine, disait au ministre M. le maire de Dakar, et c'est dans cette courte période que, du simple village indigène, est née la capitale de l'Afrique Occidentale française... La commune de Dakar est bien jeune encore : elle compte à peine vingt et un ans d'existence... Dans ces six dernières années, la population s'est élevée de 9.000 à plus de 25.000 habitants et le budget communal, de 257.000 francs a dépassé 600.000 francs ».

Nous nous trouvons ici en présence d'une véritable champignonnière surgie tout à coup — qu'est-ce que six ans, qu'est-ce que vingt ans ? — sur les bords arides de l'océan, tout au bout des déserts qui prolongent le Sahara, loin de l'embouchure des grands fleuves qui vivifient. L'aspect seul de la ville suffit à démontrer que sa génération est spontanée, comme celle de certaines grandes cités américaines ; que nul plan primordial, méthodiquement suivi, n'a présidé à sa naissance, accompagné son développement ; des cases de nègres y voisinent avec des maisons de bois qui furent « la première manière d'une civilisation qui naît » et avec les belles constructions en pierres et briques qui sont celles d'aujourd'hui et de demain ; quelques rues s'enchevêtrent sans ordre sur des boulevards inachevés ; les belles places que la nouvelle municipalité s'efforce d'aménager font encore de grands trous où s'accumulent les obstacles ; des chaussées correctement empierrées débordent sur d'anciennes voies sans alignement et sans trottoirs ; ici l'habitant marche dans le sable rouge qui recouvre sa botte et là « comme dans un salon » ; sur le marché les viandes et les poissons s'étalent en plein air...

.....

Boulland de l'Escale

LES COLONIES DEVANT LE SÉNAT
Leur budget pour 1900
Rapport de M. Saint-Germain les travaux publics aux colonies
(*La Dépêche coloniale*, 13 mars 1909)

.....

le Sénégal a entrepris, pour la constitution d'un port à Dakar, des travaux comportant une dépense qui ne sera pas inférieure à 13 millions de francs. On a prévu également pour le port de Saint-Louis une somme de 2 millions 100.000 fr. et 500.000 fr. pour celui de Rufisque.

Bien que les travaux entrepris depuis 1903 sur le littoral de l'Afrique occidentale française ne soient pas encore achevés, les profits que le commerce français en ont retirés ne sauraient être mis en doute, si l'on considère que le tonnage des marchandises embarquées et débarquées dans les ports du Sénégal, qui était de 193.000 tonnes en 1898, de 310.000 tonnes en 1903, s'est élevé à 482 000 tonnes en 1907.

Le port de Dakar, qui a reçu la majeure partie de ce trafic, est destiné à devenir non seulement le port le plus important de toute l'Afrique, mais encore un des ports les mieux outillés du monde entier. Sa situation géographique remarquable, sa position stratégique et l'étendue de sa rade abritée l'ont, depuis longtemps, désigné comme un port de relâche et un port commercial et militaire à la fois. Choisi comme point d'appui de la flotte militaire, de grands travaux y ont été entrepris depuis 1899.

Ces travaux, confiés à la maison Hersent, comprennent une grande digue de 2.100 mètres de longueur et un arsenal dans lequel se trouvera une grande forme de radoub. Quant au port de commerce, adjugé à MM. Jammy et Galtier, les travaux dont l'achèvement est prochain, comprennent l'établissement de trois darses (dont une creusée à 8 mètres au-dessous des basses-mers) séparées par deux môles ayant 80 mètres et 100 mètres de largeur.

Lorsque tous ces travaux seront achevés, Dakar sera l'entrepôt parfaitement outillé du Sénégal, du Soudan et de la boucle du Niger.

.....

MARINE
(*La Dépêche coloniale*, 3 mai 1909)

M. le commissaire de 2e classe Cuq (F.-F.-M), du port de Toulon, est désigné pour remplir les fonctions d'adjoint au chef des détails administratifs de la marine à Dakar, en remplacement de M. Pinel, rapatrié pour raison de santé.

M. Cuq rejoindra sa destination par le paquebot partant de Bordeaux le 21 mai 1909.

PÉRIL IMMINENT
(*La Dépêche coloniale*, 23 juin 1909)

La construction du port de Dakar domine le grand œuvre économique de la France en Afrique Occidentale. Elle demanda un effort lent et considérable qui, présentement, a presque abouti. Dakar possède désormais un port en eau profonde, pouvant recevoir une flotte importante ; ses quais ont un développement de plus de deux kilomètres, sa cale de radoub est une des plus grandes qui soient construites. À dire vrai, certains aménagements lui manquent encore ; éclairage, le batelage, les docks et entrepôts ne sont qu'à l'état de projet.

Cependant, le passager qui comparerait en sa mémoire les modestes appontements de 1899 aux môles spacieux de 1909 serait émerveillé du progrès accompli pendant la dernière **décennie**.

Il y eut là une forte tension de volonté tenace ; subira-t-elle une défaillance irréfléchie, alors que le but est presque atteint ? Qu'on y prenne garde, sinon cette vaste entreprise deviendra œuvre stérile ; il est urgent d'empêcher que les intérêts de Dakar ne languissent.

Le gros public ignore sans doute ce que la direction d'un grand port comme Dakar exige d'éminentes et complexes qualités ; il convient d'y faire de la gestion commerciale ce qui est plus et mieux que de l'administration pure et simple. Mais les gens initiés aux choses coloniales et maritimes savent bien qu'il y faut avant tout déjouer la concurrence de nos rivaux dans ces mers lointaines et attirer la clientèle ; il importe pour cela de viser — ce doit être le suprême souci — à la fréquentation de plus en plus assidue du port de Dakar, à l'augmentation de son tonnage.

Les compagnies françaises lui doivent moralement leurs escales ; il n'en est pas de celles fréquentant l'Atlantique-Sud qui manquent à ce devoir.

Mais les compagnies étrangères, qui n'ont point à soutenir l'honneur du pavillon et que touche seulement la règle de l'intérêt, ne viendront à Dakar qu'en vertu d'une attraction toute spéciale ; il est donc nécessaire que les autorités dont relève le port de Dakar, recherchant, connaissant, comprenant, prévoyant tout, fassent ainsi preuve de cet esprit du commerce dont Sedaine parla en une célèbre page.

Aussi bien, le problème que soulève le besoin de maintenir, d'augmenter l'activité du port de Dakar comporte deux données ; retenons qu'un grand nombre de lignes étrangères partant d'Angleterre, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne, de Portugal et même des pays Scandinaves se dirigent vers les Afriques et les Amériques du Sud, que quelques-unes, décrivant une courbe par le détroit de Magellan, convergent plus loin vers les régions du Pacifique, mais que toutes coupent nécessairement la latitude de Dakar qui marque l'endroit précis où l'Atlantique se resserre le plus entre ses deux bords ; notons qu'un peu plus au Nord, presque au fond de l'évasement, se trouvent les deux ports, auxquels jusqu'à ces derniers temps, avant de porter leur attention sur

Dakar, les Compagnies étrangères dispensaient leurs faveurs : Las Palmas dans les îles Canaries, Saint-Vincent dans celles du Cap-Vert.

La lutte de Dakar avec ces deux rivales ne manquera pas d'âpreté ; elles ne ménageront rien pour garder leur suprématie sur ces mers. L'impartialité veut qu'on leur reconnaisse une supériorité géographique : cet emplacement qu'elles occupent au droit fil des routes maritimes de l'Atlantique Sud ; aucun détour pour y relâcher. Bien mieux, Las Palmas offre toutes les variétés de ravitaillement et Saint-Vincent toutes les commodités pour le charbonnage ; soyons sûrs qu'elles ne s'arrêteront jamais dans la voie du progrès.

Nous touchons ainsi le fond ; l'escale de Dakar commande un détour d'environ 60 milles ; on n'y trouve qu'une eau rare, peu de vivres et le prix du charbon y est plus élevé qu'ailleurs. Quels avantages devront compenser ces infériorités pour voir toujours flotter à Dakar des couleurs étrangères ?

Il est bien entendu que Dakar ne souffrira pas toujours de disette d'eau, que le prix du charbon, profitant de la concurrence des Compagnies, dont la seconde s'établira avant la fin de la présente année, y subira une baisse, que l'extension des cultures maraîchères dans le banlieue de la ville, déversera en toutes saisons comme d'une corne d'abondance : fruits, légumes et primeurs, que éclairage, l'accostage, le batelle y recevront avant peu la plus moderne empreinte du progrès ; personne ne prétendra que cet optimisme soit mal placé.

Mais en attendant ces améliorations, les Compagnies étrangères ne s'arrêtaient pas à Dakar sans raison suffisante, elles n'obéissaient qu'à l'appât du gain entrevu avec l'augmentation du fret et des passagers. Cet espoir y poussait l'Elder Dempster, la Compagnie belge maritime du Congo, la Compagnie Wœrmann et tentait le Veloce, le Llyod, la Navigazione, l'Italia, toutes les quatre d'origine génoise, des Compagnies anglaises, espagnoles, portugaises.

On s'expliquait bien un pareil engouement. Dakar est un perpétuel lieu de passage, une hôtellerie toujours pleine, le point de bifurcation d'où se dirigent vers leurs résidences respectives tous les fonctionnaires civils et militaires appartenant aux cinq colonies du groupe de l'Afrique Occidentale. La consultation de l'annuaire renseigne sur leur nombre qui est grand ; ils voyagent pour la plupart avec leurs familles, le même mouvement se produit tant à l'aller qu'au retour. Cet élément essentiellement flottant faisait espérer aux compagnies qu'elles tireraient un bon profit d'une agence à Dakar, si elles l'y installaient.

Bien mieux, la plupart des compagnies étrangères desservant l'Afrique du Sud, touchent la Guinée, la Côte-d'Ivoire, le Dahomey, elles pouvaient y transporter dans les deux sens, les fonctionnaires en service dans ces colonies. Il y avait pour elles, à Dakar, un grand marché à passagers.

L'essor vient de se briser.

La Compagnie Wœrmann ne relâche plus, l'Elder Dempster s'en ira, les Compagnies italiennes renoncent à leur projet, de même que certaines autres que Dakar prévoyait sur son horizon. Tout le mal est dû à une lettre que M. le ministre des colonies écrivait, le 23 octobre 1908, à M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale. « Au cours de l'étude des renouvellements des contrats de transports sur la Côte occidentale d'Afrique, mon attention a été appelée sur le fait de l'embarquement à bord des navires de nationalité étrangère de plusieurs officiers ainsi que de nombreux fonctionnaires de l'Afrique Occidentale française et non des moindres. Je vous prie de vouloir bien prendre les mesures nécessaires pour que de tels incidents ne se renouvellent pas à l'avenir. »

Les Compagnies étrangères ne s'arrêteront plus à Dakar parce que les passagers leur manqueront. Elles ne comptaient guère que sur les fonctionnaires ; ceux-ci représentent environ 90 % sur le nombre des voyageurs, puisque les maisons de commerce transportent leur personnel sur leurs propres navires. Les conséquences de cette lettre

sont incalculables : diminution de tonnage et répercussion anémiant sur tous les genres de négoce qu'entretenait ce passage de navires. Car on ne creuse pas un port, en un point donné, pour le vain plaisir de la statistique, qui en comptera les entrées et les sorties ; c'est l'élan donné à tout un mouvement commercial entraînant avec lui l'organisation d'institutions nouvelles ; on ne pouvait mieux imaginer pour bouleverser l'avenir de Dakar que d'écrire cette lettre. Les résultats n'ont pas tardé.

M. le ministre des colonies qui la signa n'en est pas responsable. Sans doute, on ne lui présenta la question que sous un aspect erroné ; on invoqua, bien entendu, la logique patriotique et sous la pression de ce qu'il croyait un intérêt français, M. Milliès-Lacroix s'inclina.

Il faut la reprocher à son auteur anonyme, fonctionnaire à courte vue, qui n'aperçut jamais aucune autre perspective que celle du Pont-Royal ; car des conceptions si étroites ne sentent pas le fruit d'une expérience coloniale et ne sont pas marquées au coin de la leçon des choses.

Etait-ce bien l'occasion, comme le prétend la lettre, de soutenir le pavillon national ?

Que voilà bien du protectionnisme mal compris !

La concurrence des compagnies étrangères ne faisait courir aucun risque aux compagnies françaises. Toutes y trouvaient leur compte. L'éloignement des compagnies étrangères peut même — cela n'est pas paradoxal — compromettre le bon fonctionnement des services publics. À certaines époques, les paquebots français refusent des passagers au départ d'Europe ; à certaines autres, le même fait se produit au départ d'Afrique.

Les grands mouvements d'aller et retour des fonctionnaires coïncident toujours avec ces époques de migrations périodiques. Si ces fonctionnaires s'embarquent à bord de navires étrangers, alors que les passagers sont en surnombre sur les navires français, quel tort porteront-ils à ceux-ci ? Le respect des conventions maritimes commande-t-il que les fonctionnaires attendent que les Compagnies françaises puissent les embarquer ? Ce serait un singulier abus des mots.

On devine ce qu'il en coûterait aux budgets intéressés, lorsque, par exemple, les fonctionnaires sont destinés aux colonies du Sud ou en proviennent, alors que ces colonies ne sont desservies que par une seule ligne subventionnée. Ces fonctionnaires et leurs familles, obligés d'attendre au port d'embarquement, ne sont plus en service et touchent néanmoins leur solde coloniale et leurs indemnités de déplacement. Or, ces dépenses ne seraient-elles pas évitées, en cas d'embarquement sans délai, à bord des navires étrangers, si les navires français sont encombrés ? Les prix de passage, en tenant compte des réductions dont bénéficie l'État sur les Compagnies françaises, y sont égaux et même sensiblement inférieurs.

Qu'on rapporte donc au plus tôt cette lettre néfaste ou qu'on la laisse tomber à l'oubli par suite de non-usage. Elle expose l'État à des dépenses inutiles, elle crée un péril qu'il n'est que temps de conjurer. Le développement de Dakar doit progresser, non s'arrêter ; il est actuellement compromis.

Que le chef éminent, l'administrateur aux idées larges et éclairées dont le consulat, sur la foi de ses œuvres passées, ne peut être pour l'Afrique Occidentale française qu'une ère très longue de prospérité, que M. le gouverneur général W. Ponty veuille bien appliquer un haut esprit de raison et d'équité au redressement de cette erreur et... elle disparaîtra !

XXX.

COLONIES FRANÇAISES

AFRIQUE OCCIDENTALE

RENSEIGNEMENTS ANGLAIS SUR LE PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 8 juillet 1909)

Dakar est l'une des rares rades de la côte ouest-africaine qu'il a été reconnu possible de convertir en port, sans qu'il soit besoin d'y faire des dépenses considérables. Cette place possède, à vrai dire, certains avantages naturels, tels que sa situation géographique comme port d'escale pour les navires qui vont à destination de l'Amérique du Sud et des ports de l'Afrique Occidentale. et aussi l'abri que procure la péninsule du Cap Vert.

Pour convertir cette rade en port, relate la revue technique anglaise *Engineer*, il a fallu exécuter les travaux suivants : fermer le port par deux môles en maçonnerie ; construire deux jetées en maçonnerie, ayant chacune 325 yards de long et, respectivement, 260 et 325 pieds de large ; construire également des quais reliant les jetées et s'étendant sur une longueur totale de 2,235 yards, dont 783 yards ont une profondeur de 26 pieds et 1.452 yards une profondeur de plus de 21 pieds, sur toute la longueur ; redresser près de 53 acres de terrains derrière les quais ; draguer deux bassins, l'un à une profondeur de 26 pieds, et l'autre de plus de 21 pieds ; enfin, se procurer les ouvrages et matériaux accessoires, tels que hangars, débarcadères, machines et approvisionnements d'eau.

Les travaux ont commencé en 1904 et, à part l'installation de la lumière électrique et des grues, on peut maintenant les considérer comme terminés.

COLONIES FRANÇAISES

Sénégal

(*La Dépêche coloniale*, 9 juillet 1909)

Le gouverneur général de l'Afrique occidentale française vient d'ordonner le rattachement du service des travaux du port de commerce de Dakar à la direction des travaux publics du Sénégal.

COLONIES FRANÇAISES

Sénégal

(*La Dépêche coloniale*, 13 juillet 1909)

Le port de Dakar est terminé ou peu s'en faut. L'amélioration de l'éclairage de ses abords a été entrepris par la construction d'un phare en mer sur l'extrême pointe des rochers des Almadies.

1909 : création de la société [Sénégal](#) : approvisionnement des navires en combustibles (houille, puis mazout)

L'Avenir de Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 2 décembre 1909)

Dakar, selon les prévisions de MM. les gouverneurs généraux Roume et Merlaud-Ponty, peut et doit devenir un grand port mondial. Tous les coloniaux sont d'accord avec eux sur l'importance économique qu'il prendra avec l'intensité de la pénétration ferrée en Afrique Occidentale française et comme entrepôt du grand commerce du Nord-Ouest-Africain ; enfin, le pessimisme n'est plus permis quant à la situation prépondérante que, dans l'avenir, il occupera comme port charbonnier et de ravitaillement de l'Atlantique équatorial.

Sans doute le port de Las Palmas des Canaries jouit, à cet égard, d'avantages acquis auprès d'une clientèle déjà ancienne, et Saint-Vincent des îles du Cap-Vert, placé sur la droite ligne des routes maritimes de l'Europe à l'Atlantique du Sud, a des commodités appréciables pour les charbonnages. Le mouvement annuel réel de Saint-Vincent, presque exclusivement en houille, est de 450.000 tonnes environ et 5.600.000 tonnes de jauge vapeur passent dans ses eaux ; mais sa situation insulaire, comme celle de Las Palmas, a les vices de ses avantages. Ni l'un ni l'autre de ces deux ports, n'est, par lui-même, expansif.

Dakar allongerait la route de l'Amérique méridionale de 50 milles marins, c'est entendu, mais plus moderne en son outillage que ses concurrents, largement extensible en fret et en passagers avec le développement de l'Afrique Occidentale, il doit infailliblement, tôt ou tard, séduire les grandes Compagnies étrangères de navigation passant d'Europe dans le Sud-Atlantique.

L'effort public pour retenir ou attirer la navigation étrangère à Dakar est susceptible de porter ombrage aux intérêts des compagnies métropolitaines habituées à être protégées. C'est un effort très délicat à faire, ainsi que le montrait l'auteur de l'article paru dans la *Dépêche coloniale* du 23 juin dernier, sous le titre : *Péril imminent* et, pour aboutir sans inconvénient, sans éveiller de susceptibilités, il faudrait un doigté incomparable à cause des tendances protectrices de l'opinion métropolitaine.

L'effort individuel, au contraire, sagement secondé par l'effort public, peut davantage ; il peut même beaucoup.

La lutte économique actuelle de Dakar vise surtout son concurrent le plus rapproché, Saint-Vincent, et il nous est agréable d'enregistrer un premier et important succès dans ce sens. Grâce à l'initiative du chef d'une des anciennes maisons du Sénégal, notre ami M. Philippe Delmas, de Bordeaux, à partir de mai prochain, huit paquebots italiens de 8.000 tonnes par mois (soit quatre dans chaque sens), abandonnant Saint-Vincent, viendront faire escale à Dakar et s'y approvisionner de charbon conformément à des contrats à long terme passés avec la Compagnie d'approvisionnement le « Sénégal ».

Au cours de l'année 1910, la fourniture de charbon qui leur sera faite atteindra au moins 50.000 tonnes ; déjà, en 1911, elle passera à environ 100.000 tonnes, le quart des fournitures actuellement faites par Saint-Vincent, diminuées d'autant et une jauge de 1 million se trouvera ainsi détournée des îles du Cap-Vert au profit de l'Afrique Occidentale française.

D'autres lignes étrangères, éclairées par les avantages que réaliseront les entreprises italiennes, pourront les imiter bientôt car « c'est le premier pas qui coûte » ; mais il n'échappera à personne que grâce à l'effort persévérant de notre ami M. Philippe Delmas, Dakar va, d'ici deux ans, augmenter ses affaires de 100 mille tonnes d'importations et d'exportations de houille, voir passer dans ses eaux le jaugeant annuel de 96 arrêts de vapeurs chargés de nombreux émigrants et de passagers de luxe qui sèmeront dans les affaires de son commerce local du détail et dans les hôtels et restaurants de la capitale africaine des profits qu'il est impossible d'évaluer, mais qu'il n'est pas permis de ne point escompter dès ce jour.

MUTATIONS ET NOMINATIONS
DANS LE PERSONNEL COLONIAL

MUTATIONS
(*La Dépêche coloniale*, 20 décembre 1909)

Les affectations suivantes ont été prononcées :

SÉNÉGAL

MM. Fréau, commis principal du secrétariat général (délégation du gouvernement à Dakar) ; Subra, adjoint de 2^e classe des affaires indigènes (cabinet du lieutenant gouverneur de Saint-Louis); Leconte, commis de 1^{re} classe (cercle de Dagana) ; les commis de 2^e classe Duranteau (délégation du gouvernement à Dakar), et Didier, administrateur supérieur de la Casamance ; [Jaffrézic, capitaine de port de 1^{re} classe \(port de Dakar\)](#), et Azibert, lieutenant de port (port de Rufisque).

MARINE MARCHANDE

Comité central des armateurs de France
(*La Dépêche coloniale*, 23 mai 1910)

M. Jules Charles-Roux vient d'adresser à M. le ministre des colonies la lettre suivante :

Paris, le 20 mai 1910.

Monsieur le ministre,

Le Comité central des armateurs de France a appuyé récemment auprès de vous une réclamation émanée d'un armateur dont le vapeur, de fort tonnage, avait été soumis à des taxes de pilotage très élevées dans le port de Saint-Louis (Sénégal). Par lettre en date du 25 avril dernier, vous avez bien voulu me faire connaître que l'étude de la réduction des droits de pilotage avait été confiée par M. le lieutenant-gouverneur du Sénégal à la chambre de commerce de Saint Louis. Vous ajoutiez que l'administration locale ne se montrait pas, en principe, opposée à une réduction des droits suscités en ce qui concerne les bâtiments de fort tonnage, et que, de son côté M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française se préoccupait de la question au point de vue plus général de l'ensemble des mesures qu'il conviendrait d'adopter pour faciliter aux navires l'accès des ports du Sénégal, et notamment de celui de Dakar.

Je suppose que vous avez voulu aussi faire allusion aux travaux de la commission constituée par décision du 31 mars 1910 de M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale, pour étudier les tarifs d'exploitation du port de commerce de Dakar. Or, c'est précisément d'un projet de cette commission que je vous demande la permission, monsieur le ministre, de vous entretenir aujourd'hui : ce projet a vivement ému les armateurs intéressés dans le trafic avec le Sénégal ou nos colonies de la Côte Occidentale d'Afrique et ceux dont les services sur l'Amérique du Sud touchent à Dakar.

Nous croyons savoir, en effet, que la commission dont il s'agit envisagerait l'établissement d'une taxe de 0 fr. 25 par tonne sur le charbon débarqué comme sur le charbon rembarqué. L'adoption d'une pareille taxe aurait pour conséquence de majorer de 0 fr. 50 le prix payé par les navires pour chaque tonne de charbon embarquée à Dakar.

Tout d'abord, je dois vous faire remarquer que l'établissement d'une taxe quelconque serait contraire au principe de notre législation douanière, d'après lequel le combustible des navires est toujours embarqué en exemption de droit. En effet, l'article 2 de la loi du 2 juillet 1836 autorise les bâtiments à vapeur qui naviguent en mer ou sur les affluents, jusqu'au dernier bureau des douanes, à se servir de houilles étrangères prises dans les entrepôts. L'article 2 de la loi du 30 juin 1893 a étendu ces dispositions aux pétroles et aux résidus de pétrole ayant le même emploi que la houille. Une circulaire ministérielle du 13 février 1895 a accordé aux navires de plaisance à vapeur le bénéfice des deux dispositions précédentes, qu'une dépêche ministérielle en date du 19 mai 1904 a étendues aux essences de pétrole servant au fonctionnement des moteurs à explosion ainsi qu'aux pétroles employés au chauffage des chaudières.

Plusieurs dispositions de la législation maritime témoignent également de cette préoccupation de donner aux navires à vapeur toutes facilités pour leur ravitaillement en combustible, en exonérant de toute taxe cette opération indispensable. C'est ainsi qu'aux termes des art. 5 de la loi du 23 décembre 1897 et 70 du décret du 9 septembre 1902, le ravitaillement en charbon n'est pas considéré comme opération de commerce, et que l'art. 3 du décret du 4 mai 1906 dispose que le charbon de soutes embarqué sans accostage à quai n'est pas considéré comme marchandise au point de vue sanitaire.

Ainsi donc la commission du port de Dakar, en prétendant imposer aux navires fréquentant ce port une charge extrêmement lourde, heurterait de front tout un ensemble de dispositions reconnues nécessaires pour permettre à notre marine marchande tributaire des pays producteurs de charbon, de lutter, sans trop d'infériorité, contre ses concurrentes étrangères. Mais ce n'est pas tout. L'âpreté de cette concurrence et les charges de toutes sortes qui pèsent sur notre pavillon sont telles, que les navires français seraient nécessairement obligés de renoncer à charbonner à Dakar puisqu'ils paieraient, dans ce port, leur charbon 0 fr. 50 plus cher que partout ailleurs. Il est superflu d'ajouter que les navires étrangers en feraient autant, et ainsi se trouverait gravement compromis l'avenir de Dakar comme port charbonnier.

Les améliorations apportées depuis quelques années à notre grand port du Sénégal avaient pour objet, n'est-ce pas, d'en faire, le cas échéant, un point d'appui de nos forces navales, et, partant, un port de ravitaillement par excellence. La situation de Dakar sur la route des navires, qui desservent toute la côte occidentale d'Afrique ou l'Amérique du Sud et sur la route des navires qui pénètrent dans le Pacifique par la voie du Détroit de Magellan, permettait d'en faire un grand port charbonnier. Sur la foi de ces espérances, et s'appuyant sur les encouragements reçus, [une grande entreprise de charbonnage s'est établie à Dakar](#), où elle va installer des engins qui permettront de ravitailler les navires en charbon dans le minimum de temps, aussi bien que dans les ports européens les plus modernes. Ces appareils, dont la construction vient d'être achevée, vont être incessamment amenés à Dakar en même temps que d'importants approvisionnements en charbon. Il n'en a pas fallu davantage pour décider une compagnie de navigation française et quatre compagnies italiennes, dont les navires charbonnaient jusqu'alors à Saint-Vincent (îles du Cap-Vert), à faire ravitailler désormais leurs navires à Dakar.

Est-il nécessaire d'ajouter que la mesure envisagée par la Commission du port de Dakar aurait pour conséquence immédiate et naturelle de rendre au port de Saint-Vincent le trafic que notre grand port sénégalais venait si heureusement de lui enlever. À leur tour, les îles du Cap-Vert pourraient prétendre enlever à Dakar le charbonnage des navires qui, jusqu'ici, s'étaient ravitaillés dans ce port en même temps qu'ils y effectuaient leurs opérations commerciales.

Dans sa dernière réunion, le Conseil de direction du Comité central des armateurs de France a envisagé, non sans inquiétude, ces conséquences redoutables pour l'armement français et pour l'avenir de notre grand port africain. Il m'a chargé d'appeler sur elles

votre attention, avec la conviction qu'il vous suffirait de les signaler à M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, pour que M. Merlaud-Ponty ne retienne pas les propositions de la commission du port de Dakar.

Veillez agréer, Monsieur le ministre, les assurances de ma haute considération.

Le président, Jules Charles-Roux.

CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

DISCOURS DE M. W. PONTY
(*La Dépêche coloniale*, 12 juin 1910)

Les travaux qui constituaient le gros oeuvre du port de commerce de Dakar ont été terminés en 1909. Un décret du 18 février 1910 a créé un budget spécial du port de Dakar rattaché au budget général.

POUR LE PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 28 juillet 1910)
(*La Gironde*, 29 août 1910 : article semblable)

Tous les voyageurs qui passent à Dakar sont unanimes à proclamer la nécessité d'en faire à la fois le point d'appui le plus important de la flotte française et le port de ravitaillement le mieux outillé de toute la côte Atlantique.

Admirablement situé, juste à mi-chemin entre l'Europe, les ports sud-américains et Le Cap, il est acquis que son ancrage présente des avantages que l'on ne rencontre pas au même degré chez ses concurrents, que la sécurité des navires y est parfaite, que les travaux de défense qui y ont été entrepris ont rendu Dakar imprenable.

On ne trouverait presque pas une ombre à ce tableau, d'une exactitude que personne ne songera à contester. Mais cette ombre est révélée dans un rapport de l'amiral Auvert, adressé au ministre de la marine, au moment de son passage à Dakar, alors qu'il faisait route, avec sa division, pour l'Amérique du Sud. Ce rapport est de date toute récente. Il constate simplement que ces navires ont dû quitter Dakar sans avoir pu faire le plein de leurs soutes. Le temps normal nécessaire à cette opération étant dépassé, l'amiral Auvert a été contraint de faire route sans s'attarder davantage, mais sans avoir pu recevoir son charbon en plein.

Et cette constatation emprunte une gravité qui n'a pu échapper à l'autorité maritime, à cette circonstance que l'arrivée de la division de l'amiral Auvert était annoncée, prévue et que l'on avait, à l'avance, pris toutes les dispositions nécessaires pour lui faire son charbon. On n'y est cependant point parvenu. N'est-il pas permis de se demander ce qui serait arrivé si les navires de la division Auvert s'étaient présentés inopinément à Dakar ?

C'est le cas des navires de commerce qui n'ont aucune autorité pour obtenir l'avantage d'une préparation à l'avance.

Il manque donc quelque chose à Dakar, à ce point de vue, et ce quelque chose s'aperçoit de suite, c'est un système rapide de ravitaillement. Il convient de ne pas oublier que Dakar n'est pas un port d'attache, un port de départ, où les horaires sont établis pour un temps plus long que celui exigé par les chargements et les déchargements. À Marseille, à Londres, à Southampton, à Brême, à Gênes — qui ne sont, d'ailleurs, munis que de moyens primitifs de charbonnage —, les navires ont tout le temps de se ravitailler, de se nettoyer, de se repeindre, de se réparer. Dakar est port

d'escale, où les navires qui y passent n'ont plus ces préoccupations du départ, mais où ils doivent trouver un ravitaillement complet, vite et facilement. C'est ici surtout que l'adage britannique : « Time is money » doit recevoir son application intégrale, car chaque heure de retard, chaque instant perdu se traduit par une perte correspondante d'argent.

Nous ne parlons pas des ennuis réservés aux passagers qui, s'embarquant sur des bâtiments propres, doivent subir les désagréments inouïs des opérations de charbonnage à Dakar.

Ces considérations s'imposent à tous les esprits, sans effort, naturellement peut-on dire, et il n'est pas surprenant qu'elles aient suscité l'initiative d'une grande entreprise industrielle qui a proposé au gouvernement général de l'Afrique Occidentale française de mettre, à ce point de vue important, Dakar en état de supériorité sur les ports les mieux outillés actuellement.

La Société de développement des Ports coloniaux français de l'Atlantique et de l'Extrême-Orient a, en effet, soumis à l'examen de la chambre de commerce de Dakar un projet de charbonnage rapide qui a été discuté longuement dans la séance du 21 juin dernier, et a donné lieu à une délibération dont nous reproduisons les conclusions :

Étant donné la situation géographique de Dakar, les installations de son port, ses ressources en eau et en vivres qui sont les premiers éléments d'un port d'escale et d'un point d'appui de la marine militaire ;

Considérant les sommes dépensées par l'État et le gouvernement général de l'Afrique Occidentale française pour donner à Dakar les moyens de remplir ce double rôle ;

Considérant les nécessités du commerce maritime et le développement futur de ce port ;

Après en avoir délibéré :

Émet, à l'unanimité des membres présents, les vœux suivants :

1° Il serait désirable que l'outillage du port de Dakar soit complété par un système de charbonnage rapide ;

2° Le système présenté par la Société des Ports coloniaux français semble devoir permettre à Dakar de jouer son rôle d'escale mondiale en assurant son développement commercial, et, par suite, il est du plus grand intérêt pour l'avenir de Dakar.

En quoi consiste le système présenté par la Société des Ports coloniaux français ?

Dans l'emploi combiné des silos et des chalands brevetés de l'invention d'un industriel bien connu, M. Clarke.

M. Clarke, par de longues et minutieuses études, cherchait le moyen de substituer aux modes employés jusqu'à ce jour pour le charbonnage des navires, et qui sont d'une conception ancienne et primitive, la manutention mécanique des charbons et des minerais, et leur mise automatique en cale ou en soute. Il suffit, en effet, d'avoir mis le pied sur un navire pour savoir que le charbonnage, tel qu'il est pratiqué habituellement, exige une grosse main-d'œuvre, que l'opération se fait lentement et qu'elle coûte très cher. Les capitaines savent aussi dans quel état la poussière de charbon met leurs navires, et l'impossibilité matérielle dans laquelle ils se trouvent, de charbonner pendant le chargement et le déchargement de la cargaison. Quant aux malheureux passagers, ils n'ont que la ressource de fuir le bâtiment et de se réfugier à terre.

La Société des Ports coloniaux français a résolu tous ces inconvénients, toutes ces difficultés par l'emploi de ce système.

Et voici comment elle procède :

1° Mise en stock du charbon ;

En ce qui concerne l'emmagasinage du charbon, pour le mettre en stock, le système de la Société des Ports coloniaux français comporte des silos munis de portes brevetées.

Ces silos permettent de charger automatiquement, avec le maximum de rapidité, le charbon, soit dans les chalands s'il est destiné à la mise en soute, soit dans les wagons du chemin de fer si le charbon est destiné à la consommation à terre.

Les silos sont munis d'un système spécial de grues à bennes, mobiles sur rails, qui permettent de décharger un charbonnier à raison de cent tonnes à l'heure et par grue ;

L'emploi des silos permet de garder le charbon à l'abri, le premier charbon venu étant utilisé le premier, ce qui, sous le climat de l'Afrique Occidentale française, représente un avantage énorme ;

2° Charbonnage des navires.

Pour le charbonnage des navires, on emploie les chalands Clarke, qui accostent les navires à l'endroit où ils sont mouillés. Ces chalands font automatiquement les soutes à raison de cent tonnes à l'heure et par chaland.

En principe, un chaland Clarke se compose d'une cale à charbon divisée en compartiments. Il est muni d'une chambre à machine, d'un poste à équipage et surmonté d'une tour portant le système proprement dit de mise en soute du charbon.

Le chaland est pourvu d'un double fond dans lequel se trouve une chaîne à godets. Quand l'appareil fonctionne, le charbon contenu dans les compartiments coule dans les godets par un système de trappes. Un levier de commande sur le pont permet de régler à volonté l'ouverture d'une ou de plusieurs de ces trappes suivant les besoins. Les godets sont disposés de telle façon que toute chute de charbon entre deux godets consécutifs est rendue impossible. De plus, il y a un arrimeur automatique qui empêche qu'un godet reçoive plus que sa charge normale, reportant, s'il y a lieu, l'excédent de la charge dans le godet suivant.

Chaque trappe est munie d'un dispositif destiné à empêcher le charbon de se mettre en voûte et permet son libre accès dans les godets.

Le fond de chaque compartiment du chaland peut prendre une inclinaison variable qui permette de vider complètement chaque compartiment.

Les godets pleins montent à la partie supérieure de la tour suivant une chaîne sans fin et bascule dans des trémies. Ces trémies correspondent avec des manches à tuyaux télescopiques qui pénètrent par les sabords ou le pont dans les soutes ou cales du navire. Suivant les besoins, on utilise une ou plusieurs manches. Ces manches peuvent être déplacées dans différents plans de façon à faciliter l'arrimage du charbon dans les soutes.

Le système Clarke est employé à Liverpool où il sert à faire la manutention du charbon pour les Compagnies de navigation les plus importantes : Cunard, White Star, Leylands, Nelson, Pacific Steam Navigation, Houlders, Holls, Dominion, etc.

On voit par cette rapide description de quelle utilité serait, pour Dakar, l'adoption d'un tel système pour la manutention du stock de charbon dont, en tout temps, notre grand port de la côte Ouest-Africaine doit être muni. Il est fort à souhaiter que le gouvernement général de l'Afrique Occidentale française accueille favorablement les vœux émis par la chambre de commerce de Dakar qui donneraient satisfaction à la fois aux nécessités de la défense, et aux desiderata du commerce de la colonie.

Il est également très désirable que la direction des travaux publics des colonies se résolve enfin à envisager le côté commercial de cette importante question, qui paraît avoir été négligé jusqu'ici. Les exigences techniques étant satisfaites, il serait temps de faire abstraction des errements bureaucratiques et de doter, une bonne fois, Dakar de l'essentiel, c'est-à-dire des moyens pratiques, propres et bon marché, — qui manquent à l'heure actuelle, — lui permettant de procéder, dans le minimum de temps, à la manutention des charbons, qui constitue la raison primordiale d'un tel point d'attache.

A. de Berques.

CORRESPONDANCE
LE CHARBONNAGE RAPIDE À DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 25 septembre 1910)

23 septembre 1910.

Monsieur le directeur,

Un ami me communique le numéro du 21 septembre de la *Dépêche coloniale*. Je vous remercie d'y avoir inséré presque tout entier mon article sur le « Port de Dakar ». Cet article était déjà composé lorsque j'ai eu connaissance de l'article de la *Dépêche* sur le même sujet. Je suis heureux que nous nous soyons rencontrés dans la défense d'une thèse aussi importante pour l'avenir de notre pays. N'ayant l'intention de faire de réclame pour qui que ce soit, j'ai écarté de cet article toute allusion à tel ou tel procédé de charbonnage, mais je ne fais aucune difficulté de reconnaître qu'en parlant de ports anglais puissamment outillés sous ce rapport, je pensais à Liverpool qui est hors de pair, et qu'en parlant d'appareils, je pensais à ceux de M. Clarke dont un exemplaire existe au Havre, à la Compagnie générale transatlantique qui s'en loue hautement, ainsi que me l'a dit un de ses administrateurs.

Je vous prie d'agréer, etc.

Vice amiral Besson.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 12 octobre 1910)

Le *Journal officiel de l'Afrique Occidentale française* vient de publier un arrêté du gouverneur général fixant les tarifs et taxes qui seront perçus dans le port de Dakar à partir du 1^{er} janvier prochain.

DAKAR
par Maurice Rondet-Saint
(*La Dépêche coloniale*, 20 janvier 1911)

Quand, pour la première fois, je visitai Dakar — c'était en mai 1909 —, je venais de parcourir les deux hémisphères. J'avais encore devant les yeux, et le formidable mouvement maritime de Colombo, de Singapore, de Hong-Kong, et les ports-monstres, avec un si évident souci des nécessités pratiques construits, pour ainsi dire avec des matériaux de fortune, du Nord-Ouest américain, et l'admirable port de Buenos-Ayres, chef-d'œuvre de la technique moderne, où l'activité navale la plus intense est régentée par un ordonnancement presque mécanique dans sa précision. Je venais d'effectuer trente escales, de parcourir, sous les latitudes extrêmes, vingt pays différents.

Fût-ce lassitude d'avoir trop vu en trop peu de temps ? Dakar me causa quelque déception, exprimée alors avec la mesure imposée dans l'appréciation d'une œuvre aussi considérable. Un autre facteur, aussi, pouvait influencer mon jugement : c'était une tendance à le baser seulement sur des comparaisons récentes et, surtout, trop généralisées. La comparaison ne constitue pas toujours un sain élément de jugement parce qu'elle provoque une tendance à trop reléguer au second plan l'effort intrinsèque et l'objectif spécial poursuivi dans l'œuvre qu'on s'est proposé d'apprécier.

J'étais donc curieux de revoir Dakar, à plus d'un an et demi d'intervalle, avec le désir de me placer au seul point de vue de notre action nationale, sans chercher à établir un parallèle avec tel autre grand centre maritime de l'étranger, mais, au contraire, en

envisageant uniquement l'objectif visé et les moyens d'exécution adoptés dans la création et la mise en valeur de la jeune métropole maritime de notre Afrique Occidentale.

Une courte étude sur ce sujet relevait, au surplus, directement du domaine que je m'étais fixé, par le rôle que joue Dakar dans notre expansion ouest-africaine, puisque ce point est à la fois le relai obligé placé sur la route de notre Afrique Equatoriale, et l'exutoire, non seulement d'une bonne partie de la production, mais aussi des éléments démographiques que nous serons de plus en plus amenés, sous l'influence de nécessités militaires et commerciales, à diriger, je le crois du moins, du Sénégal et du Soudan vers notre Congo.

*
* *
*

Fut-ce un objectif également économique qui présida à la conception première d'où est née Dakar ? Ou bien obéit-on alors à d'exclusives préoccupations militaires ? Je l'ignore. Par contre, et chacun se rappelle cela, quand fut décidée la création de ce centre nouveau, le projet fut présenté au Parlement, à la presse et à l'opinion métropolitaine comme devant aboutir à la création d'un des futurs « points d'appui de la Flotte ». On en était à l'engouement pour l'essaim des petites unités, contre lesquelles, proclamait-on, étaient incapables de tenir les flottes de haut-fond, désormais impuissantes contre l'essaim des torpilleurs, et, plus encore, des sous-marins, encore à leurs primes débuts.

Les hauts dirigeants de notre marine avaient donc concentré tous les efforts en vue de la constitution d'une flotte répondant à un tel programme. C'est de cette époque que date la très nombreuse flottille de torpilleurs, dont beaucoup sont encore aujourd'hui en service; certains disent : « en consommation ». De cette époque aussi, cette série de croiseurs qu'on a baptisés « corsaires » pour sauver la face, très rapides, faiblement armés, mal protégés, peu militaires, gouffres à personnel et à charbon, dont la coûteuse constitution nous a valu de négliger pendant une trop longue période la construction du cuirassé, reconnu maintenant le véritable et unique engin de guerre, et si lourdement contribué à nous reléguer au rang inférieur que nous occupons aujourd'hui.

Le corollaire du système adopté consistait à établir dans le monde, partout où nous avons des intérêts et des territoires à défendre, les établissements fortifiés où nos escarilles de croiseurs légers, de torpilleurs et même de sous-marins trouveraient à se réfugier, à s'approvisionner, à se réparer, pour être constamment en état de rendre intenable à l'ennemi, en cas d'hostilités, les abords de nos possessions.

Et, de même qu'on avait construit un grand croiseur-transport, la *Foudre*, spécialement disposé pour transporter et amener à pied-d'œuvre les flottilles de torpilleurs et de sous-marins, que l'on croyait alors inaptes à toute navigation hauturière, ce que, d'ailleurs, l'expérience a démenti depuis, de même on décida la création de points d'appui à Saïgon, à Diégo-Suarez, aux Antilles, et, enfin, à Dakar.

Depuis, les choses et les opinions ont bien changé. Les résultats foudroyants de la guerre navale russo-japonaise ont révolutionné des théories, si ancrées cependant, en apparence. On n'accorde plus aux flottilles composées d'unités légères que la valeur d'un simple adjuvant, valeur à tort ou à raison formellement contestée, par nombre de personnalités navales faisant autorité. Le point d'appui des Antilles, auquel le percement de Panama obligera bien quelque jour à songer de nouveau, sur d'autres données, est retombé dans le néant, d'où il était à peine sorti. Diego Suarez est resté en plan et Saïgon réduit à rien, ou peu s'en faut.

Restait Dakar. Là, les travaux se sont poursuivis et le gros-œuvre du port est aujourd'hui terminé.

Cet engouement, passager encore qu'il ait trop duré, en faveur des points d'appui, aura donc eu, il est vrai, pour conséquence, de faire inutilement engloutir un grand nombre de millions, sans profit pour le pays, aux quatre coins du monde, mais aussi de doter notre Empire africain d'un port magnifique, incomparablement situé à l'un des carrefours maritimes du golfe : telles ces Expositions universelles à la suite desquelles, une fois déblayés les cartonnages et les palais éphémères, demeure un monument durable, témoin définitif d'une période vite oubliée.

Car, on ne doit pas se le dissimuler, avec le défaut de sens de ses grands intérêts extérieurs qui caractérise notre nation, si on lui avait demandé dès le début un lourd sacrifice en vue de doter l'Afrique Occidentale d'un port nouveau de caractère exclusivement commercial, les éminents protagonistes d'une telle entreprise n'eussent vraisemblablement pas été suivis, ni par le Parlement, ni par l'opinion. Invoquer l'intérêt de la défense nationale, c'était, au contraire, toucher une fibre grâce à laquelle on n'a jamais marchandé, en France : ce qui est, au surplus, tout à l'honneur de notre pays.

Si bien que l'erreur de principe que fut la théorie des points d'appui de la flotte, erreur chèrement payée, d'autre part, par tant d'argent inutilement dépensé ailleurs, aura trouvé sa compensation dans la création d'un magnifique centre nouveau, d'où rayonne déjà — et ce n'est qu'un début — notre influence dans le Sud-Atlantique, et plus particulièrement sur les rivages occidentaux de l'Afrique.

*
* * *

Un fait s'impose ici à l'observateur préoccupé, en dehors de toutes influences extérieures, de la seule recherche des résultats matériels d'ordre général : l'idée première qui a présidé, je ne dis pas à la fondation, parce que je l'ignore, mais à l'exécution de Dakar, a été l'établissement d'un port fortifié, d'un point d'appui, pour en revenir au terme consacré.

La force même des choses, mues par l'irrésistible poussée de l'évolution moderne, a relégué à l'arrière-plan le caractère militaire de ce port, et provoqué en quelques années l'essor d'un centre maritime et commercial de premier ordre, auquel on peut dès à présent prédire le plus bel épanouissement dans l'avenir.

Voilà réalité évidente contre laquelle on objurguerait en vain.

*
* * *

Cependant, une question se pose : Quelle a été, quelle est, intrinsèquement, la valeur militaire de Dakar ? Question que je n'ai nullement l'intention d'apprécier en stratège, et pour cause, mais avec le simple bon sens que l'on peut accorder à tout observateur quelque peu averti.

Je le déclare nettement : cette valeur est nulle, absolument. Cela est l'évidence même, pour plusieurs causes, dont une seule dispenserait des autres : tel cet échevin de jadis qui s'excusait auprès du souverain visitant sa cité, de ne pas avoir tiré le canon pour six raisons, dont la première était que la ville n'en possédait point.

Tout d'abord, et c'est là une considération péremptoire, les conflits futurs entre grandes puissances « blanches » se régleront dans les mers d'Europe, cela est généralement admis. Or, l'infériorité actuelle, et, espérons-le, passagère, de notre marine ne nous permettrait pas de distraire, en pareille éventualité, une seule unité de nos escadres de haut bord.

Allons plus loin : supposons que, par invraisemblable, la guerre navale soit portée sur nos rivages africains de l'Atlantique. Plus loin encore : que nous y anéantissions notre adversaire. Le sort de la guerre n'en dépendra pas moins de notre victoire ou de notre

défaite en Europe, et en Europe seulement. Victorieux ? Nous rentrerons *ipso facto* en possession des colonies qui nous auraient été enlevées au cours des hostilités. Vaincus ? Notre Empire colonial paierait à coup sûr en partie le dur tribut de la guerre, eussions-nous réussi — éventualité d'ailleurs peu vraisemblable —, à ne laisser entamer aucune parcelle de nos territoires d'outre-mer.

Nier une telle vérité serait méconnaître de parti-pris les enseignements de l'histoire... de notre propre histoire, hélas ! depuis deux siècles.

Ce qui revient à énoncer, incidemment et une fois déplus, cet axiome dont l'ignorance nous exposerait aux pires désastres si nous devons un jour tirer l'épée pour défendre notre honneur, nos biens et notre existence nationale : nous devons avoir comme unique objectif de posséder la maîtrise des mers métropolitaines. Si nous parvenons à l'acquérir, nous serons intangibles dans le reste du monde, même en Extrême-Orient. Si nous la laissons échapper au profit de nos rivaux, nous ébranlons de nos propres mains les assises de notre empire tout entier.

Un autre argument, non moins décisif, est là pour démontrer l'inaptitude du port de Dakar à jouer, à l'époque actuelle, le rôle de point d'appui auquel ce port fut primitivement destiné. Cet argument résulte des conditions mêmes dans lesquelles se trouvait constituée notre marine lorsque fut décidée la création de Dakar : le port n'a pas été conçu en vue de recevoir les grandes unités militaires actuelles, lesquelles, il ne faut pas le perdre de vue, ne marquent vraisemblablement pas le maximum des tonnages auxquels nous serons obligés d'arriver, nous aussi, pour nous tenir au niveau de nos rivaux.

Je trouve la preuve matérielle de ce que j'avance dans le récit publié par la Ligue maritime française, de l'escale faite à Dakar par la 2^e division légère envoyée en novembre 1909 pour effectuer une croisière dans l'Amérique du Sud :

— Après deux jours de repos, la division reprit la mer et gagna Dakar où elle arriva le mardi 16 novembre. Cette relâche ne laissa guère bon souvenir aux équipages. Les marins durent, avant toute chose, débarquer de chaque croiseur 20 tonnes de grosses billes de bois destinées à rendre utilisable le bassin de carénage de l'arsenal. Le bassin était bien terminé depuis plusieurs mois, mais les accores nécessaires à épontiller les bâtiments n'étaient pas à pied d'œuvre, de sorte que le bassin était inutilisable. Le ministre profita du voyage des quatre croiseurs pour leur faire transporter économiquement toutes les poutres nécessaires. Cette corvée terminée, les matelots de chaque navire durent embarquer 450 tonnes de charbon.

Dans le but de faciliter l'opération, les croiseurs, quelque peu gênés par le clapotis au large de la digue, entrèrent deux par deux dans le port. *Le manque de profondeur d'eau et les nécessités du commerce s'opposèrent à l'entrée simultanée des quatre croiseurs à l'abri de la jetée.*

Les corvées terminées, après cinq jours de relâche, la division reprit la mer, laissant à peine aux hommes la faculté de mettre une fois les pieds à terre pour se dérouiller les jambes.

Et notez qu'il s'agissait de navires de faibles dimensions : la *Marseillaise*, la *Gloire*, le *Gueydon*, le *Dupetit-Thouars*.

Quand je dis : faibles, j'emploie un terme relatif, bien entendu. Ces unités figurent parmi nos plus beaux croiseurs. Mais qu'est leur déplacement comparé à celui des *Jean-Bart* de demain ? Et, moins encore, à celui des Léviathans d'après-demain ?

*
* *
*

Une conclusion, qui est en même temps un dilemme, s'impose donc, sans qu'une plus longue démonstration soit nécessaire, supposé-je : ou Dakar deviendra un centre

exclusivement commercial, ou il continuera à être considéré comme un des points d'appui de nos forces navales. Mais dans ce dernier cas, ses moyens d'action, ses facultés de réception doivent être maintenues en corrélation constante avec les unités, quelles qu'elles soient, qui constitueront nos flottes dans l'avenir, aussi loin que puissent aller les prévisions. Seulement, un semblable résultat comporte des mobilisations sur l'importance desquelles je crois superflu d'insister, mais utile d'affirmer, que jamais, quelles que soient les éventualités de l'avenir, nos escadres n'agiront sur la Côte Occidentale d'Afrique, donc n'utiliseront Dakar comme point d'appui, si ce n'est comme dépôt de charbon : ce pourquoi le Dakar actuel, légèrement approfondi, suffira.

Cette théorie de l'utilisation militaire de Dakar, équivaut-elle à dire qu'il était superflu de le fortifier, et surtout de le fortifier aussi sérieusement? Telle est mon opinion.

Je ne formule, notez-le bien, aucun avis sur la valeur même de ces fortifications. Cela échappe à ma compétence ; je crois seulement à leur inutilité, parce que, en cas de guerre européenne, il importe peu, je le répète, que Dakar, comme tout autre point de nos colonies, soit occupé ou non par notre adversaire, puisque l'issue de la guerre sera ailleurs.

DAKAR

(suite et fin)

(*La Dépêche coloniale*, 21 janvier 1911)

On aurait donc consacré l'argent absorbé par les fortifications, à peine achevées, à doter notre flotte d'une belle unité de plus ou le port de Dakar de tels aménagements dont il est privé que cela eût été plus conforme, évidemment, aux intérêts généraux. Maintenant, cette défense est organisée. Assurément, ce serait folie d'y renoncer. Il n'y a donc qu'à l'entretenir, jusqu'au jour où, démodés à leur tour, les canons actuels iront rejoindre leurs vieux ancêtres, basculés en pagaille sur la falaise de Gorée, parce que la ferraille ne vaut pas l'enlèvement, là-bas.

*

* *

Si, par contre, abandonnant ce point de vue, nous considérons Dakar comme centre maritime et économique, quelle reconnaissance ne doit pas le pays aux hommes qui, avec une prescience singulière des besoins modernes, ont fait surgir une ville, un grand port, un mouvement maritime intense, de ce coin de la côte sénégalaise, hier encore inconnu et désert, dotant ainsi notre Empire d'un élément dont l'importance à venir se définit d'un mot : Dakar est à peine né, et déjà l'on s'aperçoit qu'on a fait trop petit, même lorsqu'on aura dragué à dix mètres toute la partie de la rade où il n'existe que cinq à six mètres d'eau.

À ce propos, j'emprunte à M. H. Tanif cette intéressante observation, qui vaudrait d'être généralisée.

Une lacune existe, dit-il avec juste raison, dans les services de nos ports de commerce. Aucun d'eux ne possède un « signal du temps », autrement dit une boule, hissée au sommet d'un mât et qui tombe à un instant précis : midi par exemple. L'instant de sa chute donne aux bâtiments l'heure très exacte, heure indispensable pour la détermination astronomique de la longitude à la mer. Alger, où passent cependant des milliers de bâtiments, Dakar destiné à devenir un grand port de relâche, et qui tous deux devraient chercher à attirer les vapeurs de commerce par toutes sortes de commodités offertes, ne possèdent aucun signal d'heure.

Il y a quelques années, à Dakar, un officier de marine, de sa propre initiative, sans rémunération, sans aide de personne, simplement pour rendre service aux navigateurs, avait installé une boule et s'astreignait à observer le soleil deux ou trois fois par semaine afin de régler ses chronomètres et de déterminer avec précision l'heure de la chute de la boule. Tant que l'officier fut à Dakar, le service fonctionna à la satisfaction des terriens comme des marins ; puis, un beau jour la boule ne tomba plus, mais le mât tomba... en pourriture. L'officier avait terminé son temps de colonie et regagné la France.

Combien de fois, moi-même, n'ai-je pas constaté semblable défaut d'esprit de suite dans les moindres entreprises coloniales. Lacune déplorable, inhérente, davantage encore, à notre mentalité qu'à notre organisation, et bien souvent fatale aux efforts les plus bienfaisants dans leur principe.

La création de Dakar, et son affectation au siège du gouvernement général, se heurtaient à deux grosses difficultés. La première, résolue, résidait dans la dépossession, infligée à Saint-Louis, la vieille — tout est relatif — et presque traditionnelle capitale de notre Afrique Occidentale. On peut supposer à quelles protestations, bien compréhensibles, donna lieu cette décision, de la part des habitants de Saint-Louis. Pendant les quatre années que durèrent la construction du palais du gouvernement général, édifice somptueux qui fait le plus grand honneur à l'architecture française, et les travaux d'aménagement de la nouvelle cité, l'éminent M. Roume, qui avait choisi pour résidence le modeste palais de Gorée, dut plus d'une fois se féliciter d'être, dans quelque mesure, défendu par la mer contre les démarches, les représentations des intéressés contraires à la création nouvelle.

Mais, si Saint-Louis pouvait s'estimer lésé, Rufisque, de son côté dût voir peu favorablement l'édification, à quelques kilomètres de son propre et important mouvement, servi par une priorité telle qu'elle pouvait laisser espérer à ses bénéficiaires un monopole définitif. Sans doute, fallut-il, à l'époque, de péremptoires considérations techniques pour que les personnalités dont dépendait le choix de l'emplacement où devait s'élever le futur grand port de notre Afrique Occidentale aient choisi Dakar, où tout était à créer, et non Rufisque, jolie ville coloniale, bien conçue, bien construite marché important, point d'exportation d'une activité intense, commerciale et maritime, et plus rapprochée de Saint-Louis que Dakar.

Quelles qu'aient été les raisons, assurément très pesées, donc valables, d'une telle décision, aujourd'hui, le fait est là, acquis, en dépit de la préférence récente donnée à Rufisque pour l'établissement d'un poste puissant de radiotélégraphique. En vertu de la règle immuable des lois de l'attraction, exercée par toute agglomération importante, en pleine voie de progression, sur sa périphérie, les facilités de magasinage, l'intensité du mouvement maritime, la sûreté de la rade fermée de Dakar, qui permet de charger en tous temps, donc d'éviter les surestaries, toutes ces conditions réunies doivent contribuer, en dépit d'une résistance toute naturelle, de la part d'intérêts locaux, infiniment respectables, mais forcément lésés, à provoquer au profit de Dakar, dans un délai plus ou moins long, plutôt moins que plus, peut-on présumer, une unité de liens très désirable au point de vue général.

*
* *
*

Dakar est, vous le voyez, un port à destination multiple, puisqu'il représente à la fois, et quelques différents qu'ils soient, ces objectifs : il constitue le centre de nos forces navales dans l'OuestAfricain.

Il est, avec Rufisque, et sous les réserves sus énoncées, le récepteur et l'expéditeur des importations et des exportations du Sénégal, du Soudan, et de l'hinterland tout entier de la colonie.

Mais il est aussi un port d'escale de premier ordre, merveilleusement situé à la pointe ouest du continent Africain, et destiné à drainer son profit l'addiction de toutes les lignes qui, d'Europe, desservent le Sud-Amérique et le Sud-Afrique.

*
* *
*

Le rôle de Dakar comme port militaire, abstraction faite de sa qualité de point d'appui, sujet sur lequel je ne reviendrai pas, est simple. Il est subordonné à la présence permanente ou temporaire de telles unités militaires, stationnant à demeure ou de passage.

La liste des unités à demeure est courte, trop courte même, peut-on dire. Elle se résume au *Goéland*, vieil aviso inoffensif, d'ailleurs récemment réformé, après une très coûteuse et bien inutile réparation inopportunément effectuée il y a trois ans, et au *Marigot*, petit steamboat sans importance.

Le rôle principal de ces deux modestes « boys of war » est surtout de justifier les embarquements du personnel de la marine, présent à Dakar. Si bien que, pour pallier une de ces chinoiseries de l'administration maritime, dont l'histoire du *Javelot* nous a longtemps fourni un exemple métropolitain, on entretient, armés à grands frais, des sabots impropres à tous services. Comme s'il ne vaudrait pas mieux franchement accorder les avantages de la navigation au personnel affecté aux services lointains, que ceux-ci soient accomplis à terre ou en embarquement non fictif.

Ajoutons, si vous voulez, à ces deux notions d'unités, une théorique flottille de torpilleurs. J'allais oublier une coquette vedette affectée au service du gouverneur général. C'est tout, bien tout. Et guère en rapport, vous en conviendrez, avec l'étiquette pompeusement militaire mise en avant jadis dans le but de délier les cordons de la bourse métropolitaine, laquelle fût restée sans doute fermée si on lui avait demandé le même sacrifice pour des travaux neufs destinés à doter notre colonie d'un port commercial. Et pourtant... en fait, le nombre des unités affectées à Dakar est suffisant. C'est la constitution de la flottille locale qui prête à la critique.

On veut admettre quelques torpilleurs, encore que le séjour de Dakar soit bien peu propice à ces petites unités, en regard des services qu'elles pourraient rendre en cas d'hostilités.

Va pour un *Marigot* quelconque, bateau de corvées qu'un sous-officier suffit à commander.

Par contre, ce qui s'impose, c'est la présence, en permanence, d'un croiseur-yacht, transport en même temps, navire convenable et « honorable », susceptible d'être affecté aux déplacements du gouverneur général ou, occasionnellement, de ses hauts collaborateurs sur toute la côte de l'Afrique Occidentale, c'est-à-dire jusqu'à Cotonou. Les gouverneurs généraux des colonies ouest-africaines allemandes et belge ont à leur disposition une unité de ce type. Nous n'avons donc qu'à nous inspirer de ce qui se fait au dehors, dans cet ordre d'idées.

Le Gouverneur Général peut, objectera-t-on, recourir aux paquebots. certes. Seulement, ceux-ci sont mensuels. Et si une circonstance appelle d'urgence la présence d'un de ces hauts fonctionnaires en un point de la côte, leur faudra-t-il attendre, parfois des semaines, pour s'y rendre, le passage du prochain paquebot ?

Le cas vient de se produire. Et M. Merlaud-Ponty, lors de mon dernier séjour à Dakar, avait dû embarquer sur un modeste cargo pont gagner Conakry, où l'inauguration du chemin de fer de la Guinée réclamait sa présence.

Aussi démocratiques que nous soyons, il y a tout de même des limites à la simplification du décorum, ne fût-ce que pour le prestige de nos représentants aux yeux des indigènes.

De plus, et pour ce dernier motif même, il importe que notre pavillon soit fréquemment présent dans les ports de la côte, de Dakar à Saint Paul de Loanda, au moins.

Le croiseur en question serait affecté à cette mission de représentation. Car, enfin, il est inadmissible et choquant que nos propres ports soient constamment visités par tels croiseurs allemands ou anglais ou autres, alors que jamais nos couleurs ne s'y montrent, arborées par des unités à même de lui faire honneur. Je n'apprécie pas dans quelle mesure un des navires condamnés en ces derniers temps après une courte carrière eût été apte à remplir ce rôle. Mais le principe reste entier : c'est une question de prestige national qui est en jeu.

Je ne parle que pour mémoire des escales effectuées occasionnellement par telle de nos divisions, en cours de croisière lointaine, comme le fait s'est déjà produit et comme il va vraisemblablement se renouveler cette année, le ministre de la marine ayant fort heureusement décidé de faire effectuer de nouveau la randonnée sud-américaine de l'an dernier à l'une de nos divisions légères.

De tout ceci, il résulte clairement que le rôle de Dakar, comme port militaire, est et restera, en définitive, tout à fait secondaire.

Aussi, ne peut-on considérer que comme l'expression d'un intempestif désir de donner quelque importance à la prétention émise par tel service, plus ou moins compétent, de réserver en permanence une partie de la rade à des corps morts militaires, dont le moindre défaut serait de ne jamais servir, ainsi que l'a démontré la pratique. Prétention contre laquelle s'est, au demeurant, élevé l'armement avec une énergie infiniment justifiée.

*
* * *

Je parlerai brièvement de Dakar, port de commerce, dont le développement est, et demeurera dans l'avenir, fonction directe de notre expansion économique dans ces pays.

Qu'il me soit pourtant permis de dire deux mots des aménagements du port, à ce point de vue :

Dakar, ai-je dit, a été, au début, considéré d'abord comme devant être avant tout un port militaire. Aussi les aménagements destinés au trafic commercial y furent-ils plutôt négligés et plutôt prévus en vue du séjour d'unités militaires légères, lesquelles en furent obstinément absentes, alors que, à l'heure actuelle, les navires de commerce se succèdent sans interruption dans la rade et sont souvent gênés par le manque d'espace, comme le déclarait le correspondant de la Ligue maritime.

Encore aujourd'hui, les quais sont démunis de défenses convenables et même de billes susceptibles d'offrir aux paquebots un accostage aisé. Les angles des môles sont demeurés vifs et offrent un danger, alors que des « ducs d'Albe » installés à chacune de leurs extrémités, comme cela se pratique couramment à l'étranger, offriraient, au contraire, une aide, dans les manœuvres, rendues souvent assez délicates par la brise, souvent très fraîche, qui règne en rade.

Détails, que tout cela ? Sans doute. Mais le fait qu'ils ont été jusqu'ici négligés dénote une méconnaissance des nécessités pratiques, qui méritait d'être signalée, encore que les commandants de navires s'en plaignent couramment.

Enfin, aucun outillage de quai, bien que le gros œuvre soit depuis longtemps achevé. Cette lacune dénote une fois de plus, de la part de nos administrations techniques, une singulière inaptitude à mener une entreprise de front, jusque dans ses détails. Il y sera sans aucun doute pourvu. Mais pourquoi pas dès l'abord, puisque cette nécessité était connue et s'imposait ?

En revanche, il convient de le déclarer, l'éclairage de la côte est supérieurement organisé, et va cependant être encore amélioré. C'est là, d'ailleurs, une des branches dans lesquelles notre technique se montre, ainsi que je l'ai partout constaté, d'une supériorité indiscutable et démonstrative de ce que nous pouvons quand nous prenons la peine d'apporter à notre action la méthode et l'application nécessaires.

*
* * *

Il me reste à parler de Dakar, port d'escales internationales.

C'est véritablement à ce point de vue qu'apparaît la portée de l'initiative qui a engendré la création de la nouvelle et déjà grande cité maritime de l'Afrique Occidentale.

Jetez les yeux sur une carte de l'Atlantique et vous verrez que le Cap Vert, c'est-à-dire Dakar, est le point obligé que doivent ranger tous les navires faisant route de, ou pour le Sud Afrique, le Sud-Amérique au delà de Pernambuco, et le Pacifique. Cela représente un mouvement colossal.

Or l'escale sinon obligée tout au moins celle qui s'impose logiquement à la navigation, c'est Dakar, plutôt que les îles portugaises du Cap Vert, où la station de charbon de Saint-Vincent est appelée à être peu à peu supplantée par celle de Dakar, si nous savons diriger nos efforts dans ce sens. Il en est de même, soit dit sans mentionner Madère, située en dehors de la route directe, du port espagnol de La Luz — Las Palmas, aux Canaries dont l'inconvénient est le trop grand rapprochement du continent européen — 1.155 kilomètres de Cadix, — alors que la situation de Dakar en fait le relai intermédiaire naturel entre l'Europe et le Sud-Amérique.

Le succès et la progression de Dakar, comme grand port d'escale, dépendent donc surtout maintenant de la perfection à laquelle on saura pousser son organisation générale, c'est-à-dire des avantages et des ressources qu'on offrira à la navigation : prix de revient et facilités d'embarquement du combustible, approvisionnements vivriers, commodité des communications avec la terre, aisance de manoeuvre, modération des frais, facilités de réparations.

Le chargement du combustible m'a paru, les trois fois que je suis passé à Dakar, s'effectuer dans d'aussi bonnes conditions que ce que j'ai vu partout ailleurs. Rien à dire, donc, de ce chef, sinon à signaler une [série de chargeurs flottants, installés tout récemment par une compagnie étrangère](#). J'ignore si la pratique a justifié la grosse dépense et l'encombrement de ces énormes appareils.

Une question que je sais préoccuper vivement les personnalités auxquelles incombe de présider au développement de Dakar, c'est le coefficient des approvisionnements frais qu'on est à même d'y procurer à la navigation. On a beaucoup encouragé l'extension de la culture maraîchère en grand chez les indigènes. Les résultats obtenus de ce chef semblent encore minimes ; fait peu surprenant, si l'on considère combien nouvelle est pour le Sénégalais, peu enclin naturellement à ce genre de travail, une telle exploitation.

Cette organisation généralisée de la culture maraîchère n'est pas, soit dit incidemment, spéciale à Dakar, dans cette Afrique où les conditions, parfois encore un peu bien embryonnaires, de l'existence matérielle, constituent une sujétion constante pour tous, des plus hauts aux plus humbles.

À Dakar, le cas n'est pas le même, il est vrai, puisqu'il s'agit d'arriver à une production d'exportation, peut-être appelée à devenir importante. Aucune raison n'apparaît pour que, avec quelques efforts et une éducation dont les beaux jardins de Hann sont une manifestation tangible, on n'arrive pas à un résultat satisfaisant dans cet ordre d'idées.

*
* * *

Les facilités de manœuvre à procurer à la navigation sont une condition essentielle au développement d'un port à grand trafic. J'ai dit plus haut ce qu'il en était de l'aménagement des quais. Il importe que les dragages nécessaires étendent considérablement le [champ d'action, vraiment trop restreint, où les grands paquebots peuvent mouiller](#). Ainsi, à plein chargement, les steamers, maintenant affectés à la ligne du Sud-Amérique, de la série dite des îles, des Chargeurs Réunis, sont obligés avec leurs 16.000 tonnes de déplacement, et leur tirant d'eau de 9 mètres, de demeurer à l'entrée de la rade, mouillés, comme le font, d'ailleurs, couramment avec moins de nécessité les courriers des Messageries Maritimes.

Je pense avoir démontré l'absurdité qu'il y aurait à obstruer la rade de corps morts, à destination militaire.

Il serait, par contre, à souhaiter, dans l'intérêt même de la ville, que les navires en escale accostent en plus grand nombre à quai, lorsque cela est possible. Ce serait provoquer la venue d'un nombre considérable de visiteurs dont bénéficierait le commerce local, depuis les magasins d'objets de nécessité courante, jusqu'à ceux de curiosités locales, et aux hôtels-restaurants qui se sont récemment installés. Toute visite de paquebot devrait représenter un afflux d'affaires pour le commerce local. Il n'en est rien, ou presque, parce que, aux colonies comme en France, [nous ignorons encore le parti que l'on peut tirer du tourisme](#) ; le touriste étant, dans le cas présent, représenté par le passager, toujours très enclin à aller « se dégourdir les jambes à terre », après plusieurs jours de mer.

Pour la même raison et avec le même objectif, le service des communications entre les navires restant en rade et la ville doit, dans un but identique, être organisé d'une manière économique, fréquente, pratique, au moyen de ces vedettes automobiles devenues d'un usage commun dans le monde entier. Il suffit pour cela, là comme ailleurs, d'une initiative privée, et sans doute rémunératrice, au besoin soutenue par les centres appelés à bénéficier d'une semblable organisation.

Et si, avec cela, les services publics de la rade arrivent à posséder, eux aussi, un matériel un peu mieux tenu, exception faite pour les coquets vapeurs de pilotage, Dakar pourra soutenir la comparaison avec les principaux ports d'escale du monde entier.

*
* * *

Le port dispose maintenant d'une [très belle cale de radoub, malheureusement prévue au-dessous des dimensions devenues courantes pour les grands navires modernes](#) ; une modification doit être envisagée de ce chef. Un atelier de réparations s'impose, dans un port où le mouvement présente à l'heure actuelle, une intensité si considérable. Peut-être, si l'on craint, à juste titre, d'ailleurs, pour ces ateliers un défaut d'aliment constant pourrait-on trouver la solution par leur conjugaison avec ceux du chemin de fer, auquel écherrait de la sorte une source nouvelle d'affaires ; cette indication donnée, dois-je ajouter, à titre tout superficiel.

Un tel ensemble d'installations comportera, cela doit être prévu, un puissant matériel de levage, sans lequel on ne saurait considérer un port quelconque comme susceptible de répondre à tous les besoins maritimes.

*
* * *

Il m'est infiniment agréable, et c'est en même temps un devoir pour moi, de terminer cette étude en adressant ici mon remerciement le plus vif à M. le gouverneur général Ponty. Je ne parle pas de l'accueil personnel que nous avons trouvé auprès de lui. Quiconque l'a approché connaît son affabilité. Mais je tiens à lui exprimer ma gratitude pour les facilités que, avec une bienveillance extrême, il a bien voulu me procurer me permettant ainsi de tirer le plus grand profit du minimum de temps qui m'était imparti pour la visite de Dakar et de sa périphérie.

OPINION ANGLAISE
SUR
L'Afrique Occidentale Française
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} mai 1911)

Le port de Dakar. — Tous ceux qui visitent Dakar, la capitale de l'Afrique Occidentale Française — écrit le correspondant spécial du *Times* dans l'Ouest africain — ne peuvent manquer d'être frappés par l'esprit général d'activité qui anime cette place, et par le grand avenir qui semble réservé à ce centre commercial et stratégique de l'influence française. Depuis le gouverneur général, tous les hauts fonctionnaires semblent vouloir mettre tout en œuvre pour faire de Dakar un port d'escale de premier ordre, pour le commerce de l'océan. 676 navires anglais ont fait escale dans ce port l'année dernière, déchargeant 150.000 tonnes de marchandises et de charbon évaluées à beaucoup plus d'un million de liv. st., et prenant chargement de 49.000 tonnes, de produits africains principalement, d'une valeur de 750.000 liv. st.

Les avantages naturels de Dakar, comme port où il est possible d'entrer à tout moment de la marée, consistent dans sa protection contre le vent qui souffle du Nord-Est et dans son mouillage sûr, à cinq brasses. On trouve également la sécurité du mouillage, à sept ou huit brasses, à l'île de Gorée, qui s'étend à 1 mille 1/4 de la jetée de Dakar. Les Français ont ajouté à ces avantages naturels un admirable système d'éclairage. Ils y ont également adjoint deux môles, plusieurs quais, le long desquels le chemin de fer a été amené, et, plus tard, un bassin à sec capable de recevoir jusqu'à des navires de guerre de 16.000 tonneaux. Cette œuvre magnifique, unique dans l'Afrique Occidentale, que le représentant du *Times* a pu visiter en détail, est maintenant pour ainsi dire achevée. Le matériel de radoub sera prêt dans six mois. C'est le seul bassin de cette importance situé entre l'Europe et Capetown, et les Français en sont justement fiers. Pour le moment, l'équipement du dépôt de charbon du port est pour la grande partie entre les mains de la [Compagnie française des charbonnages de Dakar](#), dont les seuls agents en Europe sont MM. Wilsons Sons et C^o (Limited), à Londres. Les lignes italiennes à destination de l'Amérique du Sud possèdent leur propre matériel de charbonnage, et elles ont récemment érigé quelques élévateurs de charbon, pour lesquels elles importent du charbon américain, le charbon de Cardiff ne convenant pas. On pense, toutefois, que les arrangements actuels pourront être de nouveau améliorés et que, par la concurrence, le prix local auquel le charbon peut être délivré à bord sera abaissé. À cet effet, des négociations se poursuivent en ce moment en Angleterre pour l'application du système connu sous le nom de « Clerk's [Clarke ?] patent coal depot », tel qu'il existe à Liverpool, le coût en étant évalué à 200.000 liv. st.

Dépenses pour le port. — La France et le gouvernement général, poursuit le représentant du *Times*, dépensent certainement de très fortes sommes pour le port de Dakar. En outre, des dépenses militaires affectées à l'armement important et aux nouvelles casernes, qui sont bien conçues, les casernes des troupes indigènes étant surtout dignes de remarque, Dakar n'absorbe pas moins, de 90.000 liv. st. de l'emprunt de 6.500.000 livres sterling contracté par le gouvernement général. Sur cette somme,

400.000 livres sterling ont été votées en 1903 pour l'amélioration du port, et 350.000 livres sterling environ ont été dépensées ; 80.000 liv. st. ont été consacrées à un approvisionnement d'eau qui répond à tous les besoins (il en est résulté que l'eau est maintenant abondante, de bonne qualité et presque ridiculement bon marché comparativement aux autres ports de cette partie du globe) ; 60.000 liv. st. ont été dépensées pour l'assainissement, et 10.000 liv. st. en installations de lumière électrique pour le port et la ville, ce nouveau système devant fonctionner d'ici la fin de l'année en cours ; de plus, un crédit de 400.000 liv. st. a été ouvert (bien qu'il n'ait pas encore été utilisé) pour créer un mouillage spécial pour les opérations concernant le charbonnage.

Des mesures sont également prises pour étendre les facilités actuelles tendant à approvisionner les navires de viande fraîche et de légumes européens cultivés dans le pays.

.....

B. S.

LE PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 13 septembre 1911)

Un décret en date du 2 septembre modifie le paragraphe 1^{er} de l'article 2 du décret du 18 février 1910, établissant pour le port de commerce de Dakar un budget annexe au budget général de l'Afrique Occidentale française, comme il suit :

« Ses recettes comprennent :

1° Les recettes provenant de tous les droits de tonnage, de quais, de port, imposés ou qui seraient imposés aux navires. »

FIN.

MARINE MARCHANDE
PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 17 octobre 1911)

Le Gouverneur Général de l'Afrique Occidentale française vient de décider de mettre à l'étude d'urgence la question de l'installation d'un nouveau feu et d'une cloche de brume sur la batterie du musoir de la jetée sud de la rade de Dakar.

LE PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 17 octobre 1911)

Les départements des colonies et de la marine se sont entendus pour fixer les conditions dans lesquelles la rade militaire du port de Dakar pourrait être utilisée par les bâtiments de commerce.

Il a été admis que ces derniers pourraient bénéficier des travaux importants exécutés par l'autorité maritime, en observant certaines réserves imposées dans l'intérêt de la défense de ce point d'appui de la flotte.

Ainsi réglementée, l'utilisation normale de la rade militaire par les bâtiments de commerce a paru n'offrir aucun inconvénient.

Un décret, en date du 29 janvier 1912, a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles cette faculté pourra s'exercer.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 27 février 1912)

Un arrêté du 20 janvier 1912 accepte la substitution de la Société anonyme « Sénégal » à M. Philippe Delmas pour l'exécution de la convention pour le charbonnage rapide des navires fréquentant le port de Dakar.

Cette convention a été approuvée en commission permanente du conseil de gouvernement.

NOUVELLES COLONIALES PORTUGAISES
(*La Dépêche coloniale*, 27 mars 1912)

Récemment le gouvernement portugais a décidé d'établir dans le port de Saint-Vincent du Cap Vert un dépôt de charbon qui sera exploité par l'Etat ou par des particuliers, mais dans ce dernier cas avec des clauses imposant aux concessionnaires l'obligation de vendre le charbon au prix le plus modique, et ce dans le but de ramener la navigation dans ledit port, où le prix élevé du combustible fait que [les navires se portent de plus en plus dans les ports de Dakar et des Canaries](#).

Le gouverneur de l'archipel du Cap Vert vient d'adresser au ministre des colonies un projet relatif au chargement et déchargement du charbon de terre de et sur les navires au moyen de récipients musardes cibles aériens. De cette façon, est-il dit dans l'exposé il pourra être chargé et déchargé quarante tonnes de combustible à l'heure.

Ce projet va être soumis à l'appréciation d'une commission nommée à cet effet.

Il faut agrandir le port de Dakar
par Henri COSNIER, député de l'Indre
(*Les Annales coloniales*, 30 mars 1912)

Panorama de la rade
Les quais

À huit jours de France, sur la route que suivent toutes les lignes maritimes du Cap et de l'Amérique du sud, Dakar se présente avec sa rade unique comme le grand port d'escale de l'avenir.

Parmi les coloniaux que préoccupe la défense militaire, le général Famin indiquait dernièrement dans son beau livre l'importance stratégique de Dakar, expliquant que c'était le seul point accessible qu'il fût urgent de fortifier.

Siège du gouvernement de l'Afrique occidentale française, point d'appui de notre flotte sur la côte africaine, Dakar, il y a dix ans, comptait à peine quelques maisons éparses. Que de chemin parcouru depuis !

Dans une excellente brochure publiée par les *Annales coloniales* en 1910, figure une courte statistique qui résume éloquemment les progrès obtenus grâce aux travaux d'assainissement.

La mortalité, qui était en 1902 de 26 %, a pu être abaissée en 1907 à 5,4 %. Sur des terrains bien nivelés, pourvus maintenant d'eau potable, une ville salubre et bien disposée se développe continuellement, attirant par sa situation privilégiée les nombreux commerçants et ouvriers qui vivent de son trafic.

Ce qu'on a fait pour la ville, il faut le faire pour le port de commerce trop négligé au profit du port militaire.

Les premiers travaux d'aménagement du port de Dakar remontent à 1860, époque à laquelle le colonel Pinet-Laprade, gouverneur du Sénégal, ordonna la construction d'une digue en enrochements de 200 m. de long.

Presque aussitôt, les Messageries maritimes quittaient en 1862 leur escale de Saint-Vincent pour venir à Dakar.

En 1884, le [chemin de fer de Dakar à Saint-Louis](#) marquait le début d'une ère de prospérité nouvelle.

Mais en 1898, la création d'un point d'appui pour la flotte fut cause d'une mesure des plus préjudiciables pour l'essor du port de commerce.

La marine choisit, en effet, pour s'y installer, un emplacement situé au nord du port existant, ce qui limitait l'étendue déjà insuffisante réservée aux besoins du commerce.

On commit ce jour-là une faute d'autant plus lourde qu'elle pouvait être évitée en installant le port militaire au sud de la pointe de Dakar. En voulant rester économe, l'administration se montra imprévoyante. Dès 1903, la nécessité de l'aménagement d'un port plus important s'imposait. Le port ne comprenait qu'une grande jetée, accostable sur 200 mètres, une plus petite de 280 mètres accostable d'un seul côté aux grands bateaux, et de 500 mètres de quais non accostables.

Aussi M. Roume, gouverneur général, s'empressait-il d'obtenir 10 millions pour l'entreprise immédiate d'un nouveau port à trois bassins, dont un seul était affecté aux paquebots de grand tonnage calant 8 mètres.

Le bassin ouest et le bassin médian furent dragués à 6 m. 50 de profondeur.

Les quais devaient se trouver à la cote 2 m. 50, la marée s'élevant seulement à 1 m. 50 au maximum. Le port se présentait donc avec les dimensions suivantes :

Longueur de la jetée Nord	2.100 m.
Longueur de la jetée Sud	560 m.(dont 200 accostables).
Terre-pleins du port	2.676 m.
Longueur des quais de 8 mètres de tirant d'eau	710 m.
Longueur des quais de 6 m 50 de tirant d'eau	1.380 m.
Longueur de la digue	386 m. (dont 120 m. à la cote 1 m. 80)
Longueur totale accostable	2.676 m.

La surface des terre-pleins a environ 222.000 mq. (dont 149.000 à proximité des quais pour la manutention des marchandises. Si on considère le tonnage des marchandises par longueur de quai et par an le chiffre de 600 tonnes peut être parfaitement admis. Nous verrons, du reste, plus loin que le trafic du charbon, qui semble devoir être l'un des principaux du port, pourra avantageusement s'effectuer directement par transbordement sur chaland.

La surface des terre-pleins, chaussées déduites, est suffisante pour correspondre à la mise en dépôt de 3 tonnes seulement par mètre carré et par an. Ce chiffre est évidemment dérisoire et peut être majoré dans des proportions considérables.

La surface des bassins serait peut-être l'élément le moins largement évalué. Ainsi qu'il arrive dans la plupart des ports, celui de Dakar est, en effet, disposé de manière telle que la présence de plusieurs grands navires au mouillage gênera à peu près nécessairement les mouvements des autres navires.

Or, à Dakar, doivent toucher un certain nombre de grands paquebots qui, pour des raisons diverses, ne pourront ou ne désireront point accoster. *Il serait donc utile de leur réserver un mouillage sans inconvénient pour le trafic.*

On doit aussi assurer un mouillage à certains navires charbonniers, dont le chargement devra être transporté au Nord de la rade, après transbordement sur chalands, pour y constituer des stocks de réserve, complétant ceux d'emploi immédiat, déposés sur les terre-pleins du port.

Mais la surface des terre-pleins, qui permet seulement la mise en dépôt de 3 tonnes par mètre carré et par an, était d'une mesquinerie ridicule.

De plus, la surface des bassins était peut-être l'élément le moins largement évalué. La présence au mouillage de plusieurs grands navires suffirait à Dakar pour bloquer les mouvements des autres.

Enfin, pour les paquebots courriers qui peuvent mouiller à Dakar sans y stationner, pour les navires charbonniers il n'y avait rien de prévu dans le projet d'élargissement du port.

Une extension des mouillages apparaît donc comme une mesure indispensable, et il ne faut pas songer à profiter longtemps, ainsi que certains l'ont cru, du mouillage de 50 hectares, dragué à 9 mètres, qui reste la propriété de la marine de guerre.

La situation est critique ; aussi l'*A. O. F.*, dans un de ses derniers numéros, pousse-t-elle un véritable cri d'alarme.

Après seulement quelques années d'existence, il suffit, comme cela arrive fréquemment aujourd'hui, que trois ou quatre courriers se trouvent ensemble, pour qu'aucune évolution ne soit plus possible dans le port.

Actuellement, le port de Dakar n'est que la moitié environ de ce qu'il devrait être. Vers le nord, une jetée le limite, qui laisse, en dehors d'elle et jusqu'au fond de l'anse de Bel-Air, toute une surface qui trouverait cependant un emploi utile. Il faudrait que la jetée Est, qui part de la passe, au lieu de s'infléchir suivant un angle droit, pour former précisément la jetée Nord, continuât à se diriger en ligne droite vers la pointe de Bel-Air, sur laquelle elle s'appuierait.

Le port comprendrait ainsi toute l'anse de Bel-Air ; les dunes de sable qui bordent cette dernière constitueraient, à pied d'œuvre, pour ainsi dire, les éléments nécessaires au remblaiement du rivage et aux fondations des quais.

Ceux-ci s'étendraient alors sur une longueur de près de deux kilomètres et pourraient contenir, en même temps qu'une gare de triage, des docks, magasins et entrepôts dont la nécessité ne se fera plus bien longtemps attendre, quand aura eu lieu l'ouverture complète de la ligne de Thiès-Kayes. Car, sans faire œuvre de présomptueux Cassandre, on peut prévoir qu'à ce moment même, en dehors des grandes lignes de navigation, le mouvement du port de Dakar prendra une extension de plus en plus commerciale.

La question se pose ainsi d'une façon très nette, et sous peine de retomber dans les errements qui rendent aujourd'hui presque inutilisable le port déjà « augmenté », il faudra élaborer un projet à longue vue.

Depuis plusieurs années, le tonnage des paquebots augmente, en suivant par une progression régulière le nombre croissant des voyageurs et la quantité toujours plus grande des marchandises transportées.

En laissant de côté les « liners » formidables que construisent des compagnies transatlantiques telles que la Cunard-Line, et le Norddeutscher Lloyd, on peut évaluer, désormais, le tonnage minimum d'un steamer moyen à 15.000 tonnes, 20.000 tonnes sont même un chiffre courant.

Ce chiffre est certainement celui qui prévaudra sous peu dans les constructions entreprises par les Chargeurs Réunis, les Messageries Maritimes, le Lloyd Italiano, la Wœrmann Linie et de nombreuses autres lignes, anglaises, hollandaises, belges et même espagnole, à qui Dakar sert déjà d'escale.

D'où la nécessité de leur construire des bassins confortables, des cales de réparations et des parcs à charbon autrement vastes que les installations actuelles, en prenant toujours pour règle que si les navires ne se construisent pas d'après les dimensions des ports, les ports sont appelés au contraire à se modifier d'après la grandeur des navires.

En ce qui concerne le charbon, Saint-Vincent se voit sérieusement concurrencé par Dakar qui a fait 80.000 tonnes de charbon en 1910 et 1.750.000 en 1911, au détriment des 500.000 fournies ordinairement par Saint-Vincent.

Mais, dans un port, les bassins et les quais ne sont qu'une partie d'un ensemble beaucoup plus complexe.

Cet ensemble comprend l'outillage avec les canalisations d'eau pour l'alimentation, arrosage ou secours en cas d'incendie, et les hangars dont l'importance n'est pas à négliger. Les hangars projetés pour Dakar couvriront une superficie de 3.400 mètres carrés. Ils seront pourvus de grands panneaux permettant l'introduction facile des colis. Leur hauteur sera de 7 mètres, et chaque hangar coûtera 56.000 francs.

Des abris d'embarcations, un entrepôt et divers bâtiments des services du port sont encore à créer.

Enfin, des voies ferrées desservant l'entrepôt et les quais, surtout le long des quais d'accostage des paquebots, sont à construire, ainsi qu'une gare dont les premiers frais d'établissement se chiffrent par 600.000 francs.

Les ports modernes possèdent tous des engins de levage perfectionnés, et si beaucoup de manutentions se font dans les ports d'Afrique à l'aide de mâts de charge, il ne sera pas inutile de posséder pour certains navires 3 ou 4 grues à vapeur de 1.500 à 3.000 kg.

L'éclairage du port sera fait au moyen de lampes à vapeur de mercure ; l'amarrage et l'accostage des bâtiments sera facilité par des corps morts et des pontons.

Plusieurs maisons locales font agrandir leurs ateliers d'armement et de réparation des navires. La marine doit prêter, d'ailleurs, au commerce ses ateliers qui sont très importants et pourvus du meilleur outillage.

Faut-il ajouter que Dakar possède en quantité une eau excellente qui sera prochainement refoulée dans les différents quartiers de la ville, grâce à la fondation d'une usine électrique destinée à fournir l'énergie motrice d'un réseau de tramways.

Toutes ces conditions constituent autant de garanties en faveur du développement futur de la ville dont le trafic est déjà passé pour le tonnage embarqué et débarqué de 77.223 tonnes en 1902 à 305.554 tonnes en 1908. 614.000 tonnes en 1910, 996.850 tonnes en 1911.

Dans ce trafic, le mouvement du charbon présente l'importance indiquée d'autre part par le tableau suivant :

Années	Importations	Exportations
1900	31.271	19.525
1904	70.907	29.126
1906	89.100	59.100
1908	121.750	88.858

Les lignes de paquebots qui abandonnent la rade de Saint-Vincent aux Canaries pour venir à Dakar se font chaque année plus nombreuses, le port étant plus sur et les vivres moins chers.

Une faible distance de 60 milles sépare les deux villes, et, sur le trajet d'Europe en Amérique sud, un pareil détour ne compte pas.

Or, chacun de ces grands navires, par le seul fait de son passage à Dakar, procure des recettes appréciables.

Il prend en fourniture normale 500 à 800 tonnes de charbon, 300 à 400 mètres cubes d'eau et des vivres pour six à huit jours à raison de 1.000 francs au moins par journée de vivres.

On peut, sans exagération, taxer à un total de 10.000 francs les sommes laissées à Dakar par un paquebot y faisant escale.

Les dépenses occasionnées depuis le début du XIX^e siècle par la construction du port de commerce de Dakar s'élèveront à 12 millions.

Si on compare ce chiffre aux 147 millions dépensés pour Marseille, aux 56 millions absorbés par Saint-Nazaire, il est permis de conclure que les résultats obtenus sont remarquables eu égard à l'importance réduite des crédits affectés aux travaux.

Le port est actuellement exploité par la colonie du Sénégal à laquelle il en a été fait remise à titre provisoire, par arrêté du gouverneur général, en date du 31 décembre 1908.

Les tarifs et conditions d'exploitation sont déterminés, d'accord entre le conseil général, le lieutenant-gouverneur, les chambres de commerce du Sénégal et Haut-Sénégal-Niger, avec approbation indispensable du gouverneur général.

Nous ne doutons pas que M. William Ponty, si averti des ressources et des possibilités contenues par Dakar, ne prenne bientôt les mesures voulues pour en faire sur le chemin du Cap et de l'Amérique, ce que sont Colombo et Singapour sur la route d'Extrême-Orient.

L'emprunt de 150 millions de l'A. O. F. va être présenté à la Chambre sous peu : 6 millions sont prévus pour le Port de Dakar. EsL-ce assez ? Évidemment non.

Henri COSNIER,
député de l'Indre.

LA TÉLÉGRAPHIE SANS FIL EN A.O.F. (*La Dépêche coloniale*, 4 septembre 1912)

.....
Station côtière de Dakar. — Dakar occupe une position géographique remarquable sur toutes les routes maritimes qui sillonnent l'Atlantique vers l'Afrique du Sud et l'Amérique méridionale.

Le développement de son port de commerce en a fait un point de ravitaillement de plus en plus fréquenté ; le saillant du Cap Vert, promontoire le plus occidental du continent, a toujours été un point de reconnaissance pour la route des vapeurs.

Une station de télégraphie sans fil jouissant d'une telle situation devait devenir une des plus importantes pour la navigation.

À un autre point de vue, elle trouvait un instrument de défense précieux pour le point d'appui de la flotte.

Le poste de Rufisque agencé pour la correspondance à longue distance, ayant une longueur d'onde très différente de celle des navires, aura dans l'avenir un service trop chargé pour jouer en même temps le rôle de station côtière.

Comme outillage de la défense, on ne pourrait non plus compter longtemps sur son utilisation car il n'est pas à l'abri d'un coup de main.

Il y avait donc intérêt à établir à Dakar même un organisme spécialement réservé aux besoins des relations maritimes et du service de la défense.

La station a été ouverte à la correspondance publique le 1^{er} septembre 1911.

Elle reçoit les radiotélégrammes en provenance et à destination de tous les pays.

La portée est de 400 à 500 kilomètres pendant le jour et 1.000 à 1.200 la nuit avec ceux des navires qui sont à émission musicale. L'émission à étincelle rare ne peut être reçue la nuit.

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 27 septembre 1912)

Un décret en date du 18 septembre autorise l'ouverture des travaux à exécuter pour l'amélioration de l'outillage du port de Dakar.

Conformément aux dispositions de la loi du 26 juillet 1912, l'allocation globale afférente tant à l'exécution de ces travaux qu'à l'achèvement des travaux antérieurement autorisés pour le port de Dakar en exécution des lois des 5 juillet 1903 et 22 janvier 1907, est fixée à 11.300.000 francs.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 30 septembre 1912)

Le *Journal officiel de l'Afrique Occidentale* publie un arrêté du gouverneur général réglémentant le mouvement des navires et la manipulation des marchandises dans le port de Dakar.

LES PROGRÈS DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 8 novembre 1912)

Un article de M. J. Goulven, dans le dernier fascicule des *Renseignements coloniaux de l'Afrique Française*, ramène l'attention sur la situation présente et les améliorations désirables du port de Dakar. Si nous examinons seulement les progrès de cette ville depuis cinq ans, la marche en paraîtra prompte et très satisfaisante ; mais il y a lieu de se demander aussi comment ce mouvement sera continué. En 1907, le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées montait à 200.000 tonnes, et le nombre des navires ayant passé par le port, à 1.069 ; en 1911, ces chiffres sont passés, respectivement, à 573.000 et 3.700 ; la hausse du tonnage va du simple au double ; celle du nombre des navires a plus que triplé ; Dakar devient un entrepôt où affluent des bâtiments de toutes dimensions pourvoyeurs des grands courriers.

Les détails de l'importation et de l'exportation ne sont pas moins encourageants. À la sortie, Dakar commence à réunir des produits de la colonie, qui lui arrivent souvent de districts éloignés, des arachides, des palmistes, du caoutchouc ; les vendeurs préfèrent envoyer ces marchandises sur Dakar, d'où les transports sont directs et fréquents pour l'Europe, que de les entreposer longtemps en des petits ports, où les facilités d'évacuation sont moindres. Mais ce n'est là encore qu'un appoint, pour l'activité de Dakar : la houille, à elle seule, fut importée en 1911 à concurrence de 213.000 tonnes, dont 135.000 d'Angleterre et le reste des États-Unis ; certaines compagnies de navigation possèdent leurs parcs à charbon particuliers ; c'était le cas pour les Messageries Maritimes, et nous ne savons encore comment procédera la Sud-Atlantique, qui leur est substituée ; d'autres vapeurs sont approvisionnés par les soins de la très moderne Société des Charbonnages. Nous croyons devoir insister sur les

relations qu'amorcent les expéditions de charbon sur Dakar par des mines des États-Unis.

Les relâcheurs ne demandent pas seulement du charbon, mais aussi de l'eau douce. Dakar est assez bien pourvue pour leur en fournir libéralement — et des vivres — en ceci tout n'est pas parfait. Il arrive que des bâtiments aient besoin de réparations ; à ce titre, l'arsenal et le bassin de radoub ont déjà rendu de grands services : bien que placé sous la direction de la marine, qui est trop volontiers exclusive, en France tout au moins, l'arsenal prête volontiers son concours aux navires marchands de tous pays. En 1911, rapporte M. Goulven, le bassin a reçu entre autres un croiseur portugais, un cargo des Chargeurs-Réunis ; il avait réparé en 1910 un charbonnier de 5.000 tonnes, appartenant à une compagnie italienne ; « au début de 1912, on pouvait y voir le *Lusambara*, cargo allemand de 8.600 tonnes, venu pour changer son arbre porte-hélice et son tube étambot, cassés en mer. »

Nous commençons donc à tirer parti de la position de Dakar ; ce n'est pas sans que, au Sénégal même, des jalousies irritent parfois contre cette jeune capitale à laquelle vont tous les encouragements des pouvoirs publics. Au mois d'août dernier, l'île de Gorée perdait la franchise douanière dont elle bénéficiait depuis un décret de 1852 ; ce privilège, en face de Dakar voire de Rufisque, n'avait plus de raison d'être ; mais c'est encore une tradition du vieux Sénégal qui s'en va. Saint-Louis redoute que l'ouverture prochaine du Thiès-Kayes ne dévie sur Dakar une bonne partie du transit du Soudan, qui emprunte encore la voie, malheureusement temporaire, du fleuve Sénégal. Rufisque, enfin, bien que demeurant le port le plus fréquenté par les traitants d'arachide, note que des chargements du Siné-Saloum arrivent maintenant à Dakar.

Ces traits accusent une évolution en cours, mais qui a son principe dans la nature elle-même : aucune rade de la côte n'est comparable à celle de Dakar ; c'est l'honneur du colonel Pinet-Laprade de l'avoir compris, dès 1860, alors qu'il n'y avait là qu'une pauvre bourgade de pêcheurs, isolée de Saint-Louis par des steppes sèches et par des tribus d'indigènes belliqueux ; en 1862, les Messageries Maritimes (dont on aurait tort aujourd'hui d'oublier les anciennes et audacieuses initiatives) abandonnaient leur relâche de Saint-Vincent, pour s'installer à l'abri du Cap Vert. Puis des années s'écoulaient, jusqu'à ce que reprenne, en 1878, le mouvement en avant lancé par Faidherbe ; tandis que nos colonnes atteignent le Niger, nous pacifions aussi le Cayor et posons, entre Saint-Louis et Dakar le rail qui est l'instrument de la soumission définitive ; la station prospère de Thiès s'élève à quelques kilomètres de l'ancien « ravin des voleurs » ; les indigènes se fixent, le Cayor se couvre de champs d'arachides.

Dakar doit être le port de cette renaissance ; des travaux y sont attaqués en 1892 ; la place est classée, en 1898, point d'appui de notre flotte de guerre, puis promue au rang de capitale de l'Afrique Occidentale française ; dès lors, sa fortune est assurée mais elle n'est pas, il est aisé de s'en convaincre, un simple caprice administratif ; sa rade est couverte par des éperons rocheux contre les vents et la houle du large, posée précisément au point où l'Afrique se tend vers l'Amérique méridionale, comme pour inviter à des relations actives entre les deux continents. Saint-Louis donne bien accès dans la vallée du Sénégal, et ce fleuve aux hautes eaux, porte des bâtiments de mer à 1.000 kilomètres dans l'intérieur ; mais cette route n'est ouverte que quelques mois par an et toujours séparée de la mer par une barre sans profondeur. Conakry ne manque pas d'avantages naturels, avec l'archipel des îles de Los qui le protège mais il n'est pas sur la ligne directe de l'Europe au Rio de la Plata

Aussi bien n'avons-nous plus à justifier le choix de Dakar, puisque les faits mêmes en démontrent l'excellence ; des Compagnies françaises, puis étrangères, ont suivi l'exemple des Messageries Maritimes : des Italiens, des Belges, des Allemands et, demain, des Russes. Le chemin de fer en construction de Thiès à Kayes aura, dans moins de deux ans croyons-nous, établi un lien direct entre Dakar et le Soudan ; avant même qu'il soit achevé de bout en bout, ses tronçons exploités étendent la zone de

l'arachide ; par lui ont été déplacés (non, il est vrai au profit de Dakar mais à l'avantage d'autres postes français, Kaolack et Foundiougne), les courants qui se dirigeaient naguère vers la Gambie anglaise. Quelles que soient les escales intermédiaires de ce nouveau trafic des arachides, nous pensons que le terminus, avant le départ pour l'Europe, sera de plus en plus ordinairement, Dakar. Plus tard, on devra prévoir du Soudan des arrivages de laines, de peaux, peut-être de coton, et de bétail sur pied.

La ville est-elle, dès maintenant, aménagée pour ces nouvelles transactions et le mouvement de personnel dont elles seront l'occasion ? Pas encore. D'abord, les longueurs de quais disponibles en eau profonde ne sont pas suffisantes ; des capitaines de grands paquebots sont obligés de mouiller en grande rade, d'où gêne et frais supplémentaires pour la circulation des passagers et la manutention des marchandises ; des deux darses en service, entre la grande jetée et les terre-pleins de la douane, la plus étendue est draguée à 8 m. 50, ce qui est à peine assez pour les courriers neufs des lignes de La Plata ; la seconde n'a que 6 m. 50 d'eau. Le faisceau des voies ferrées desservant les quais devra être complété ; on s'en contente pour le moment mais, si l'on n'y pourvoit dès maintenant, on s'exposera à bien des retards et des mécomptes, lorsque, le Thiès-Kayes terminé, Dakar deviendra la porte principale de tout le Soudan. Une autre question capitale est celle de l'hygiène; il a été fait beaucoup déjà. Mais une inflexible persévérance est nécessaire, car les indigènes, en particulier, opposent une inertie déconcertante à tous les progrès qui contrarient leurs routines : l'administration, prenant texte de quelques cas de fièvre jaune constatés l'hiver dernier, a fait flamber cent vingt cases qui étaient, en tout temps, des foyers d'infection ; l'inspection mobile, que dirigent les docteurs Bouet et Roubaud, de l'institut Pasteur, devra se montrer impitoyable, comme le faisaient à Rio-de-Janeiro, au risque de conflits parfois comiques, les équipes sanitaires du docteur Osvaldo Cruz.

On nous annonce que, sur le prochain emprunt de l'Afrique Occidentale française, cinq millions seront réservés au port de Dakar ; c'est donc que le gouvernement est décidé à compléter l'œuvre en cours. Qu'il n'oublie pas, notamment, que les vivres frais manquent souvent pour les relâcheurs : n'est-il pas possible de prévoir quelques travaux hydrauliques par lesquels on irriguerait aux environs de Dakar, des terrains préalablement étudiés, pour y développer la culture maraîchère et l'élevage des animaux de basse-cour ? Ne pourrait-on appliquer les récentes découvertes de l'industrie frigorifique pour installer à Dakar un vaste entrepôt de viandes soudanaises ? On se souviendra aussi, en fixant les tarifs de transport sur le Thiès-Kayes, de la nécessité de ravitailler facilement Dakar, non seulement pour ceux qui y demeurent, mais pour ceux qui y passent. Nous ne prétendons pas tracer ici un plan rigoureux et complet, mais simplement grouper quelques indications dont nous estimons essentiel qu'il soit tenu compte, si l'on veut assurer largement l'avenir de Dakar.

Henri Lorin.

LE RAPPORT SUR
l'Emprunt de l'Afrique Occidentale française
par F. JOURDIER.
(*La Dépêche coloniale*, 28 et 29 mars 1913)

Tout arrive, a dit Gringoire, même ce qu'on désire. Et c'est pourquoi nous avons eu pour nos œufs de Pâques le rapport de M. Goujon sur l'emprunt de l'Afrique Occidentale française. Et à lire ces quatre-vingts pages, on se demande pourquoi il a fallu à l'honorable rapporteur plus d'un an pour rédiger un travail qui demandait bien quinze jours.

.....

Si ces voies ferrées n'aboutissent nulle part, il est inutile de les construire. Pour que les produits agricoles sortent ; pour que les produits métropolitains entrent, il faut des ports et c'est à ce deuxième besoin que répond le projet d'emprunt. Le grand titre d'honneur de M. Roume, c'est le port de Dakar. M. Goujon le dit et il a raison ; du reste, les deux pages qu'il consacre au port de Dakar sont excellentes et nourries de chiffres. Quand M. Roume débarqua à Dakar en 1902, c'était une rade foraine, sans charbon et sans eau potable, sans abri et sans outillage où, deux fois par mois, la Compagnie des Messageries maritimes jetait en hâte quelques passagers pour fuir rapidement vers un climat moins dangereux et des ports plus hospitaliers. Quand il partit en juillet 1907, les paquebots entraient dans le port complètement achevé au nombre de quatre à cinq par jour ; ils y trouvaient du charbon, de l'eau, des légumes frais ; ils y trouvaient une ville jaillie du sol à la place de quelques masures. Pourquoi d'ailleurs insister après les pages lumineuses que Paul Margueritte et Paul Adam ont consacré récemment à notre grand port de l'Afrique Occidentale ?

J'aurais voulu seulement que M. Goujon insistât sur un fait qui en dit plus que beaucoup de dissertations sur ce que peut la volonté. Autour de Dakar ce n'était, jusqu'en 1905, que dunes brûlées par le soleil, que sables aveuglants et stériles ; quelques hommes audacieux voulurent transformer ce désert. Ils donnèrent aux indigènes des semences, des terrains, des prix en argent, des primes en outils et en construction de puits ; ils assurèrent l'achat des légumes que produiraient les indigènes. Ceux-ci comprirent ; bientôt ils eurent à quelque distance de la ville leur petit jardin comme l'habitant de la banlieue son carré de choux aux environs des fortifications ou le Marseillais son bastidon ; et aujourd'hui, les jardins potagers assiègent Dakar et les navires trouvent toutes les ressources nécessaires pour alimenter leurs passagers de légumes frais. Rien ne vaut cet enseignement.

Et pourtant quand M. Roume fit connaître ses intentions sur Dakar, ce fut un étonnement, une unanime protestation. Pour la première fois, on douta de sa sagesse et le mot de « mégalomanie » fut prononcé dans la colonie comme dans la métropole. Aujourd'hui, le nouvel emprunt prévoit 6 millions pour agrandir le port et augmenter son outillage. Ces 6 millions ne suffiront pas. Un jour viendra où il faudra fermer le port en y englobant Rufisque ; le jour va venir où Dakar rivalisera avec Port-Saïd, avec Colombo, avec Alexandrie, avec tous ces marchés du monde où se coudoient les races, où se rencontrent les intérêts, où se brassent les grandes affaires et où sur la mer, autrefois vide, se croisent les grands paquebots aux dimensions énormes et aux allures rapides.

F. Jourdier

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE (*La Dépêche coloniale*, 8 juin 1913)

Le *Journal officiel* publie des décrets, en date du 20 mai 1913, portant ouverture, annulations, affectations à divers travaux de crédits supplémentaires des fonds de l'emprunt de 65 et 100 millions de l'Afrique Occidentale française.

Éclairage du port de Dakar

Une dotation complémentaire de 15.000 fr. est affectée aux travaux de l'éclairage des abords du port de Dakar autorisés par décret du 19 février 1909. La dotation totale de ces travaux, fixée primitivement à 250.000 francs, est ainsi portée à 265.000 francs.

Est autorisée l'exécution des travaux complémentaires d'éclairage des abords du port de Dakar dans les conditions approuvées par le ministre des colonies à la date du 22 mars 1912.

MARINE
(*La Dépêche coloniale*, 4 septembre 1913)

Embarquements

Sont destinés : MM. Sully, de Brest, à la direction du port de Dakar, par Bordeaux le 25 septembre...

MUTATIONS ET NOMINATIONS DANS LE PERSONNEL COLONIAL

Fonctionnaires ralliant leur poste
(*La Dépêche coloniale*, 4 décembre 1913)

Ont reçu l'ordre de prendre passage :

.....

sur le paquebot de la Compagnie Sud-Atlantique quittant Bordeaux le 20 décembre : Cloarec, engagé comme chef dragueur au port de Dakar

L'ALIMENTATION DU PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 17 avril 1914)

Dakar manque d'eau ! La question, dont on se préoccupe depuis longtemps, sans voir pu jusqu'ici lui donner une solution satisfaisante, présente aujourd'hui une extrême importance ; on peut dire que l'avenir de Dakar, l'une des plus belles œuvres de notre colonisation africaine en dépend.

Il est, en effet, à craindre que le manque d'eau n'en compromette l'essor à l'échéance. Différents faits que nous relevons dans le compte rendu des travaux de la section de l'Afrique Occidentale de l'Union coloniale et dans le procès-verbal de l'une des dernières séances de la chambre de commerce de Dakar, sont, à ce point de vue, caractéristiques. On sait que la plupart des compagnies de navigation, françaises et étrangères, grâce aux efforts soutenus de l'administration et du commerce, ont abandonné pour leurs navires, longs-courriers de l'Amérique du Sud notamment l'escale de Saint-Vincent au profit de Dakar ; si elles s'y sont décidées, c'est qu'elles pensaient trouver dans ce port sûr, très bien outillé et d'un agencement moderne, les quantités de charbon et d'eau douce nécessaires à leurs paquebots. Or aujourd'hui, l'eau fait défaut : telle compagnie, qui en réclame 500 tonnes pour un de ses navires, en obtient à peine 100 tonnes ; telle autre importante société étrangère, menace de retourner à Saint-Vincent si on ne peut lui garantir des quantités d'eau beaucoup plus abondantes qu'actuellement. D'autre part, le ravitaillement des navires, trop faible déjà, se fait avec une extrême lenteur ; d'où des retards dont se plaignent très vivement les compagnies de navigation. La chambre de commerce de Dakar cite, à ce propos, l'exemple du paquebot *La-Bretagne* qui, pour cette raison, a dû faire dans le port de Dakar un stationnement de plus de dix heures ; un navire de commerce a eu de la peine à prendre, aux prises du môle, 29 tonnes d'eau dans une journée. Devant une telle perte de temps, la Société générale de transports maritimes aurait officiellement annoncé qu'elle était décidée à faire dorénavant ravitailler ses navires à Las Palmas. D'autres compagnies suivraient cet exemple.

La situation est donc grave : Dakar, à l'issue des travaux considérables qui y ont été exécutés, est devenu un port de tout premier ordre ; il jouit, au point de vue géographique, d'une position privilégiée ; son développement, depuis dix ans, a été véritablement merveilleux : trop intense, trop inattendu peut-être, car il est manifeste aujourd'hui que si toutes les dispositions ont été prises par le commerce pour l'installation d'un dépôt de charbon suffisant, elles ne l'ont pas été par l'administration pour assurer au port les quantités d'eau indispensables. On dit souvent que l'essor de cette magnifique place maritime a dépassé toutes les prévisions : en ce qui concerne la question de l'eau, ce n'est malheureusement que trop vrai.

L'administration, cependant, n'a pas manqué de se préoccuper d'un problème d'un intérêt aussi capital pour l'avenir de Dakar : des pompes électriques ont été installées à Hann et à M'Bao qui refoulent jusqu'à la ville, l'eau provenant de puits creusés près de ces localités ; dans le bassin de M'Bao, des systèmes de captage déjà usités en Europe ont été expérimentés ; on y a également creusé des galeries filtrantes ; en outre, deux bassins citernes d'une contenance de 1.800 mètres cubes chacun, et voisins du port, ont été constamment pleins : grâce aux travaux qu'elle a déjà exécutés et aux améliorations qu'elle projette d'entreprendre, l'administration espère être prochainement en mesure d'assurer à Dakar, une consommation journalière de 6.000 mètres cubes, quantité très suffisante pour les besoins actuels. Mais sera-t-il possible d'obtenir un pareil résultat ? Et, d'autre part, en supposant même que ce résultat fût obtenu, la consommation de la ville et du port restera-t-elle pendant longtemps encore inférieure aux 6.000 mètres cubes prévus ? On en pourrait douter.

Un fait, tout d'abord, est intéressant à constater : [alors que la consommation augmente, le débit des prises d'eau s'affaiblit. Et ceci tient à une importante modification qui s'est progressivement produite dans le régime des pluies au Sénégal, à la suite de débroussements et de la disparition d'importants massifs forestiers — incendies causés par les indigènes ou exploitation abusive par les Européens — que l'administration n'a malheureusement pas su empêcher quand il en était temps encore.](#) Qu'en est-il résulté ? De 1875 à 1882, il est tombé au Sénégal une moyenne de 464 millimètres de pluie ; cette moyenne s'est abaissée à 356 millimètres de 1892 à 1899, pour arriver à 329 millimètres de 1902 à 1909 : entre la première et la troisième période considérées, la différence est donc de près de 30 %. Or ceci, pour l'avenir de l'Agriculture au Sénégal comme pour l'avenir du port de Dakar, est très grave : insensiblement, les pluies d'hivernage diminuent, et, par voie de conséquence, le débit des sources également. Il est donc à craindre que, si les améliorations aux travaux anciens et les travaux nouveaux que projette l'administration assurent à Dakar une consommation en eau momentanément suffisante, celle-ci ne devienne dans un temps relativement court, inférieure aux besoins de la ville et du port.

Et ces craintes sont d'autant plus justifiées que le port de Dakar est certain de prendre, dans un avenir très prochain, un développement beaucoup plus considérable encore qu'aujourd'hui. Les grands travaux publics qui vont être entrepris en Afrique Occidentale à la suite de l'emprunt de 167 millions voté par les Chambres, la terminaison du Thiès-Kayes notamment, en ouvrant à la production du Haut-Sénégal-Niger une voie d'accès directe et rapide vers la mer, sont destinés à augmenter dans d'énormes proportions le trafic de Dakar. L'eau manquerait-elle que le port ne pourrait faire face aux nécessités nouvelles qui lui incomberont.

Aussi doit-on se demander si c'est bien dans les environs immédiats de Dakar qu'il convient de chercher l'eau d'alimentation du port et de la ville. Les travaux anciens ont coûté très cher ; ceux qu'envisage l'administration coûteront plus cher encore ; et cela pour un résultat que les changements survenus dans le régime des pluies rendent malgré tout problématique. Ne serait-il pas préférable de faire immédiatement un gros sacrifice financier, réellement utile, que de dépenser des sommes importantes à des entreprises plus ou moins aléatoires ? Un projet avait été présenté, il y a quelques

années, qui consistait à amener à Dakar, par le moyen d'une canalisation en ciment armé des eaux prises dans le fleuve Gambie : cela coûterait quelque 60 millions et nécessiterait d'importants travaux : mais l'initiative privée se chargeait des uns comme des autres. N'est-ce pas là qu'est la vraie solution de la question ?

Jean Le Breil.

LES EXTENSIONS DU PORT DE COMMERCE DE DAKAR (*La Dépêche coloniale*, 24 mai 1914)

À diverses reprises et tout récemment encore, la *Dépêche coloniale* s'est occupée de l'outillage du port de commerce de Dakar, outillage dont l'augmentation et le perfectionnement sont devenus d'une urgence absolue. Dakar n'est d'ailleurs pas la seule localité de nos possessions de l'Ouest-Africain dont le développement a dépassé les prévisions les plus optimistes. Il est des centres de population et commerciaux en Guinée, dans la Côte d'Ivoire, qu'on a vu pousser à peine le rail posé et qui, toutes proportions gardées, ont évolué plus rapidement que la capitale de notre Afrique Occidentale.

En 1903, époque à laquelle furent élaborés les plans d'amélioration et d'extension du port de commerce de Dakar, on crut avoir fait sa part à l'avenir en construisant 2.087 mètres de quai, en créant un mouillage de 36 hectares et en établissant 25 hectares de terre-pleins. Mais les choses marchèrent plus vite qu'on ne l'avait espéré. En 1903, le tonnage total des marchandises était de 104.229 tonnes ; en 1913, ce tonnage s'est élevé à 775.000 tonnes environ, soit de 67.000 tonnes par an, alors que l'augmentation annuelle moyenne, de 1900 à 1903, n'avait été que de 7.000 tonnes. Ces chiffres expliquent suffisamment pourquoi le programme conçu en 1903 étant à peine achevé, on songe maintenant à de nouveaux travaux.

Ces travaux ont surtout pour but de permettre le mouillage d'un plus grand nombre de navires. Le nombre des navires de haut-fond, qui était en 1906, de 1.536 unités, est passé au chiffre de 2.786 en 1913. C'est plus qu'il n'en faut pour gêner les opérations et même les rendre dangereuses.

Dans la rade, on avait compté que l'on pourrait placer douze ou treize bateaux en tout temps, dont dix avec un tirant d'eau de 8 m. 50. Dès le commencement de 1911, ce maximum était presque atteint. Le 27 avril, onze navires étaient mouillés simultanément en rade pendant que quatre autres étaient à quai. Cette affluence se fût produite quelques mois plus tard, en novembre, le port de Dakar n'eût pu recevoir les paquebots italiens des lignes de l'Amérique du Nord. Que serait-il advenu si une escadre de quelques croiseurs cuirassés s'était présentée devant le port ?

Même insuffisance se manifeste déjà pour les cargos amarrés aux quais. Le nombre théorique des places avait été prévu à 20 pour les cargos d'une longueur moyenne de 100 mètres. Or quatre de ces places sont d'un accès difficile en raison de l'étroitesse du chenal qui y conduit. Sept postes seulement se trouvent par des fonds de 8 mètres, les treize autres ne sont accessibles qu'aux navires ne calant pas plus de 6 m. 50.

En 1911, pour 492.000 tonnes de marchandises, y compris le charbon, on estimait à 175 tonnes le coefficient d'utilisation linéaire des quais. Ce chiffre, qui correspondait à celui constaté dans plusieurs ports français importants, est aujourd'hui considérablement dépassé. Il est d'autant plus considérable pour Dakar que les marchandises, malgré les tarifs d'occupation institués depuis le 1^{er} janvier 1911, séjournent fort longtemps sur les terre-pleins.

Enfin, la surface des terre-pleins eux-mêmes, qui est de 6 hectares environ, aurait besoin d'être augmentée très fortement pour éviter l'encombrement des marchandises

et les retards que le dépôt et l'enlèvement de ces dernières imposent. Le coefficient d'utilisation du mètre carré de terre-plein, qui, en 1903, n'avait pas paru jamais devoir dépasser 3 tonnes, est en réalité, supérieur à 8 tonnes aujourd'hui, ce qui est excessif.

Toutes ces constatations font des travaux dont l'exécution a été décidée sur les fonds du nouvel emprunt une opération dont le commerce général du Sénégal et le commerce particulier de Dakar auraient à souffrir si elle était plus longtemps retardée. Aussi est-ce avec satisfaction que sera accueilli le décret autorisant l'ouverture des travaux dont M. l'ingénieur Noël a tracé récemment le programme, programme dont nous allons indiquer les points principaux et qui, dit-on, a reçu l'entière approbation du Département des colonies.

L'extension projetée des ouvrages sera réalisée dans les parties de la rade de Dakar la plus rapprochées de la ville parce que c'est dans cette région seulement qu'on peut raisonnablement aménager un bassin pour les paquebots. Au nord de la rade, les travaux eussent coûté certainement 10 à 12 millions de plus, sans compter les dépenses nécessaires pour le raccordement des voies charretières avec le réseau urbain.

Les ouvrages prévus sont les suivants :

1° Construction d'un quai le long de la jetée et élargissement de cet ouvrage de manière à constituer un terre-plein d'une largeur suffisante. Dépense prévue : 1.650.000 francs.

Cet ouvrage aurait 50 mètres de largeur et sa longueur 320 mètres afin de créer deux postes d'accostage dont la longueur réponde à la profondeur (160 m. sur 9 m. de profondeur).

En avant de ce nouveau quai, le bassin Est sera dragué à une profondeur de 9 mètres sur une largeur moyenne de 100 mètres. Cette largeur, qui n'est pas inférieure à celle de beaucoup de ports européens, sera suffisante pour permettre l'accostage des paquebots ;

2° Aménagement du bassin ouest. — Ce travail, qui coûtera 2.200.000 francs comprend trois parties :

a) La construction d'un mur de quai de 385 mètres le long de la rive du bassin ouest.

b) Le dragage à 6 m. 50 du bassin ouest dont les profondeurs actuelles varient de quelques centimètres à 5 m. 50.

Lorsque ce travail sera terminé, le bassin ouest, qui n'est utilisé présentement que par des chalands, des citernes ou des cotres, pourra recevoir les grands cargo-boats ;

c) L'empierrement et le cylindrage du quai situé entre la rive de ce bassin et le boulevard Maritime ;

3° Approfondissement du port de commerce. — On a prévu 700.000 francs de dépenses pour les dragages des bassins Est et Médian de façon à porter à 8 m. 50 la profondeur de chaque côté du môle n° 2 et à la même cote la partie de la rade draguée auparavant à 6 m. 50 et qui correspond à la région du bassin médian qui vient d'être aménagée.

5° Outillage. — Cet article, pour lequel on a prévu une dotation de 950.000 francs, comprend l'exécution de terre-pleins et voies d'aloès, l'établissement de hangars, de voies ferrées et Decauville, l'achat de grues et de chalands porteurs de déblais, etc.

La dépense totale que tous ces ouvrages auront entraînée a été évaluée à 6 millions de francs. Celle déjà faite sur les précédents emprunts étant de 11 millions 917.000 francs, c'est donc à 18 millions environ que s'élèvera le coût total des travaux d'aménagement du port de commerce de Dakar, lorsque le programme que nous venons de définir aura été réalisé. Aucune dépense ne saurait être regardée comme plus profitable à notre colonie du Sénégal, car elle aura sûrement pour conséquence de faire du port de Dakar l'un des ports les mieux outillés du monde entier et, par suite, l'escale obligée des grands paquebots qui commercent avec la côte Est de l'Amérique. Il n'est pas douteux que pendant la période d'exécution une gêne résultera de l'encombrement, par les matériaux destinés aux ouvrages, des terre-pleins et des quais

servant de dépôt aux marchandises. C'est pourquoi il est de toute nécessité qu'une impulsion vigoureuse soit donnée aux opérations. La vigilance de M. W. Ponty et l'activité des ingénieurs du port, dont nous avons déjà des exemples, obtiendront facilement ce résultat.

A. de Berques.

SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 28 juillet 1914)

L'épidémie de peste, qui semblait en décroissance telle que sa disparition complète, à bref délai, était envisagée, s'est réveillée de façon inquiétante. Elle ne sévit toujours que sur les Lébous, cette population peu intelligente et, décidément, rebelle aux mesures d'hygiène et de prophylaxie. Rien n'est à obtenir d'elle par la persuasion. Aussi l'administration demande-t-elle au Département la promulgation d'un décret rendant obligatoire, pour les indigènes des régions contaminées, la vaccination antipesteuse. Les réfractaires seraient punis d'amendes sérieuses. Et ceci les touchera. Car on ne peut pourtant admettre que ces électeurs « conscients », par leur stupide opposition, paralysent les affaires, empêchent le va-et-vient des voyageurs, cause qu'ils sont de la rigoureuse quarantaine que va, encore, subir le port de Dakar.

À la remorque de leurs marabouts, plus ineptes mais aussi plus coupables que leurs ouailles, celles-ci écoutent religieusement les sornettes qui leur sont débitées et parmi lesquelles la moindre n'est pas que : « la maladie est l'œuvre des sorciers ! » Cependant les décès sont nombreux et il s'en produit en pleine rue.

La fameuse secte des Mourides, dont il fut souvent question ces temps derniers et, notamment, au cours de la dernière période électorale, vient de perdre son grand chef Ben Counta, décédé à Thiès le 15 courant.

Il laisse une fortune considérable constituée à l'aide d'offrandes et de dons multiples et importants.

SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 29 juillet 1914)

Ainsi que nous le disions hier, la ville et le port de Dakar sont, de nouveau, déclarés contaminés de la peste bucolique. Du 7 au 15 juillet, il y a eu, à Dakar, 103 décès, ce qui porte le total, du 1^{er} au 15 juillet à 186 décès.

Le gouvernement général avait opéré un premier prélèvement de 100.000 francs sur la caisse de réserve au profit du gouvernement du Sénégal, pour l'établissement d'un camp de ségrégation. À cette heure, pas une seule case, nous dit-on, n'est encore construite.

Les habitants de Goff et de Ouakam continuent à être décimés.

On trouve en ville, à Dakar, des quantités de rats morts de la peste.

Dans l'une de ses séances du commencement de juillet, la chambre de commerce avait émis un vœu tendant à ce que le gouvernement applique dans toute leur rigueur les mesures édictées par le Conseil d'hygiène. Ce vœu, qui remonte au 7 ou 8 juillet, n'avait encore reçu aucune suite à la date du 17 juillet.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
(*La Dépêche coloniale*, 13 janvier 1915)

.....
La guerre ne pouvait manquer d'apporter, dans la vie économique de l'Afrique Occidentale, un trouble d'autant plus profond qu'elle était plus inattendue. Dès les premiers jours d'août, un décret interdit l'exportation hors de France de tous produits alimentaires : la colonie vit ses approvisionnements subitement arrêtés et s'en inquiéta ; mais la question put recevoir une solution satisfaisante. D'autre part, l'Afrique Occidentale exportait beaucoup en Allemagne et la fermeture de ce marché lui causa un énorme préjudice ; puis les relations maritimes avec la métropole se trouvaient presque totalement interrompues et la raréfaction des navires de commerce, dont un nombre très important a été réquisitionné par les belligérants, entraîne une hausse énorme des frets, que ne peuvent supporter des produits agricoles généralement de peu de valeur sous un gros volume. La colonie ne sait plus ni où ni comment elle exportera sa production.

La situation présente une gravité dont se préoccupent à juste titre le commerce et l'administration : cette situation, en ce qui concerne l'arachide du Sénégal, est particulièrement angoissante. Les efforts qui sont actuellement tentés pour l'améliorer se heurtent malheureusement à des obstacles extrêmement sérieux : le manque de bateaux pour transporter la récolte et le manque de débouchés en Europe. Espérons néanmoins que le Sénégal pourra échapper à la crise qui le menace et que l'Afrique occidentale, dont l'essor a été si magnifique pendant ces dernières années supportera, sans trop de dommages, la période troublée que nous traversons en ce moment.

F. JOURDIER.

SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 17 février 1915)

La situation sanitaire s'est considérablement améliorée. L'épidémie de peste qui régnait dans la colonie depuis le mois de mai dernier, et qui avait atteint les centres de Dakar, Rufisque, Thiès, Kaolack, a presque complètement disparu, grâce aux mesures énergiques prises par l'administration locale. Tous les foyers qui avaient pris naissance dans l'intérieur sont éteints et la quarantaine qui frappait le port de Dakar a pu être levée. Le nombre total des victimes de l'épidémie est de 2.500 environ à Dakar et dans la banlieue et de 3.000 environ dans le reste de la colonie.

La situation économique de la colonie laisse singulièrement à désirer, du fait de la guerre. Les deux principaux produits du Sénégal sont les arachides, dont il est envoyé en Europe pour plus de 50 millions chaque année, et le mil ; la fermeture des marchés allemands et l'occupation du Nord de la France, où se traitaient de grandes quantités d'arachides, arrêtent les acheteurs, dont la hausse continue des frets accroît les difficultés.

Or, alors que la récolte d'arachides de l'an dernier, qui fut magnifique, ne trouve pas preneurs, la récolte du mil, qui se vendrait, au contraire, à des prix rémunérateurs, a complètement manqué dans les cercles du fleuve, déjà éprouvés l'année dernière par la famine.

Il y a là une situation extrêmement critique qui retient toute l'attention des autorités locales. Elles ont décidé que le mil de la dernière récolte ne pourrait être mis en vente qu'après constitution par les villages de greniers de réserve suffisants pour leur permettre de vivre jusqu'à la prochaine moisson, malgré la mévente des arachides.

Cette mesure rigoureuse a bien amené quelques protestations, mais elle était nécessaire pour empêcher l'imprévoyance de l'indigène de provoquer une famine artificielle qui pourrait être dangereuse.

SÉNÉGAL

Inauguration de la statue de Faidherbe
(*La Dépêche coloniale*, 30 juillet 1915)

Le 14 juillet, le voile recouvrant la statue du général Faidherbe, œuvre du sculpteur Barreau, récemment érigée sur le terre-plein du port de Dakar, a été enlevé, en présence du gouverneur général, du général commandant supérieur des troupes, du délégué du gouvernement du Sénégal, du maire de Dakar et de la municipalité, du commandant de la marine, des chefs de service du gouvernement général et du gouvernement du Sénégal, etc.

.....

AFRIQUE OCCIDENTALE

EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE
AU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 15 octobre 1915)

Le décret du 15 février 1889 réglementant l'expropriation pour cause d'utilité publique au Sénégal dispose, en son article 30, que les membres du jury spécial appelés à statuer sur le montant des indemnités à allouer aux propriétaires expropriés sont choisis sur une liste de « vingt notables ayant leur domicile réel dans la colonie et y possédant des propriétés ou y payant patente ».

Or, l'expérience a démontré qu'au Sénégal, propriétaires et patentés notables se confondent généralement et ont, dans la plupart des cas, des intérêts communs avec les possesseurs d'immeubles frappés d'expropriation.

Il est arrivé à différentes reprises que les jurés ont eu, dans ces conditions, à apprécier des terrains et bâtiments voisinant avec les leurs. Par une tendance assez naturelle, ils ont été portés à exagérer la valeur de ces immeubles, et cela au plus grand préjudice de l'administration.

Afin de ménager à l'avenir les intérêts financiers de l'État et de la colonie, il a paru opportun au ministre des colonies, d'accord avec le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française, de modifier, pour ce motif, le recrutement et la composition du jury spécial d'expropriation. Désormais, en vertu du décret du 8 octobre, le nombre des propriétaires et patentés composant le jury ne pourra dépasser le tiers de la totalité des membres. Réciproquement, le même maximum est prévu pour les fonctionnaires et employés d'administration appelés éventuellement à faire partie du jury.

Toutes les garanties d'indépendance et d'équité désirables seront ainsi données aux droits en présence.

Cette modification du décret de 1889 s'impose d'autant plus que l'administration locale va se trouver dans l'obligation de recourir fréquemment et très prochainement à la procédure d'expropriation, en raison des [importants travaux d'agrandissement et d'assainissement qui sont prévus pour la ville et le port de Dakar](#).

DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 29 octobre 1915)

Au directeur de la *Dépêche coloniale et maritime*, Paris.
Paris, le 27 octobre 1915.

Mon cher directeur,

Vieil abonné et lecteur assidu de la *Dépêche coloniale*, ayant fait à diverses reprises de longs séjours à Dakar, je n'ai pas manqué de suivre les articles intitulés « Dakar », qui ont paru dans les numéros des 15, 19 et 22 octobre courant.

Je ne résiste pas au désir de vous faire part des impressions très diverses que j'ai éprouvées à la lecture de chacun de ces trois articles :

Le premier m'a touché par sa note émue au souvenir du regretté gouverneur général Ponty ;

Le second m'a déconcerté par ses critiques amères ;

Le troisième m'a stupéfié en me révélant le nom de l'auteur, qui est cependant un colonial éprouvé.

En les relisant encore, je me demande si le souvenir de la mauvaise nuit due aux opérations de charbonnage et aux hurlements des débardeurs nègres n'est pas pour quelque chose dans cette véritable philippique contre toute l'organisation de la ville de Dakar.

Quoi qu'il en soit, vos lecteurs ayant eu sous les yeux les impressions du « voyageur de passage », qui n'a, d'ailleurs, tenu aucun compte des circonstances actuelles, peut-être trouverez-vous opportun de leur communiquer sur le même sujet les appréciations d'un ex-habitant de Dakar rentré en France quelques semaines seulement avant le début de la guerre.

Je passerai donc en revue les critiques dans l'ordre où elles se présentent.

La chaloupe qui fait le service entre le vapeur mouillé en rade et la terre est vétuste, équipage débraillé, etc., quant au bateau de Gorée, il est plus sale encore..

Ces remarques sont tout à fait exagérées ; en tout cas, c'est la Compagnie Sud-Atlantique qu'il convient d'incriminer car elle a un moyen bien simple d'éviter à ses passagers les inconvénients signalés : c'est d'accoster à quai, comme le fait la Compagnie des Chargeurs Réunis, ce qui facilite singulièrement les allées et venues des voyageurs. J'ai fait de fréquentes promenades à Gorée ; le vapeur comporte à l'arrière un emplacement très propre muni de banquettes à l'usage des Européens et il convient de remarquer que les neuf dixièmes de la clientèle sont des indigènes ; mais c'est là un détail que le « voyageur de passage » n'a pas eu le temps de constater.

Le chargement du charbon s'est effectué la nuit au milieu des cris et des hurlements des débardeurs et, dès le matin, les ponts du Flandre ont été envahis par une bande d'individus sans objectif précis.

Les opérations de charbonnage sont, j'en conviens, fort désagréables, mais elles ne le sont pas plus particulièrement à Dakar qu'à Las Palmas, à Ténérife ou à Lisbonne. Dans ces trois derniers ports comme à Dakar, des camelots indigènes viennent à bord offrir aux passagers des cartes postales ou des curiosités du pays ; si leur présence est gênante ou intolérable, pourquoi s'en prendre aux autorités locales ? N'existe-t-il pas sur chaque paquebot un commissaire ayant toutes qualités pour interdire l'accès du bord à ces importuns ou les expulser, au besoin ?

Sur les quais, « aucun véhicule ne s'offre au voyageur, lequel fait aussi bien au demeurant de ne pas pousser jusqu'au jardin de Hann, jadis instauré si coûteusement et si heureusement d'ailleurs, mais retourné depuis à la brousse ».

Je puis affirmer que, jusqu'en juillet 1914, il existait un certain nombre de voitures à un ou deux chevaux, appartenant à un entrepreneur de la localité ; elles étaient d'un modèle pas très moderne, il est vrai et assez coûteuses, mais elles existaient. Je sais qu'elles devaient être remplacées par des voitures neuves et confortables ; la guerre aura, sans doute, entravé, comme bien d'autres, l'exécution de ce projet.

Quant à l'allusion au jardin de Hann si « heureusement instauré », c'est là un éloge qui tombe bien mal. Il a été, en effet, reconnu que l'établissement agricole de Hann était une coûteuse erreur. La ville de Dakar est alimentée en eau potable par des nappes souterraines où s'accumulent les eaux pluviales ; on a découvert... peut-être un peu tard, que certaines de ces nappes existaient dans le voisinage du jardin de Hann et qu'elles étaient souillées par les engrais chimiques employés à la surface du sol. Il fut sagement décidé à partir de cette époque qu'on ne cultiverait plus à Hann que les essences d'arbres ou les plantes pouvant se passer d'engrais ; le jardin de Hann ainsi modifié, non pas « retourné à la brousse », mais très convenablement entretenu, n'en constitue pas moins une promenade attrayante que je persiste à recommander aux passagers, qui seront toujours sûrs d'y passer d'agréables moments sous les frais ombrages de toutes les variétés de palmiers et cocotiers, des bougainvillées, flamboyants, tiras, bambous, etc.

« L'indifférence, l'ignorance des choses et l'apathie du commerce de Dakar sont incompréhensibles ». Les commerçants voient défiler à leur porte le flot incessant des voyageurs et affectent de les ignorer, de les dédaigner.

Sans doute il n'existe pas encore à Dakar de magasins bien luxueux, mais il ne faut pas perdre de vue que nous sommes dans une cité nouvelle où tout se développe progressivement ; dans la ville basse, on trouve quantité de magasins bien achalandés devant lesquels les voyageurs ne se contentent pas de « défiler » mais dans lesquels ils entrent en grand nombre, sont reçus par un personnel européen ou indigène très avenant et trouvent toutes sortes de souvenirs très bien présentés : cartes postales, bijoux en filigrane d'or, plumes d'autruches, marabouts, aigrettes, crosses, etc., objets de collections provenant du Sénégal et du Soudan.

J'ai dit au début que l'auteur des trois articles me paraissait avoir subi l'influence d'une mauvaise nuit en rade de Dakar ; il a dû faire aussi à bord un mauvais repas dont son estomac a pu souffrir et ceci a mis le comble à son indignation. « Le paquebot, nous dit-il à la fin du troisième article, n'arriva point « à se procurer de légumes frais, pas même de salades ni de fruits. »

Cette fois, nous sommes entièrement d'accord ; chaque année, pendant les quatre mois d'hivernage : juillet, août, septembre, octobre, les légumes frais et les fruits deviennent rares. Cela n'est pas dû à l'« incurie » des pouvoirs publics, mais uniquement à l'humidité excessive ; tout pourrit en terre et il faut renoncer momentanément aux cultures maraîchères. Les habitants permanents sont les premiers à souffrir de cet inconvénient et les voyageurs qui prennent la peine de se renseigner s'inclinent sans maugréer.

Loin de se désintéresser de cette question si importante de l'alimentation, l'administration locale distribue annuellement des primes pour inciter les jardiniers indigènes à développer leurs cultures ; aussi, pendant les huit bons mois d'octobre à juin, le marché de Dakar est-il abondamment pourvu de toutes les variétés de légumes européens et de certains fruits du pays. Les habitants, aussi bien que les paquebots, s'y approvisionnent à des prix très raisonnables et l'existence y est tout à fait supportable.

Dans ce même ordre de choses, il est une critique que je m'attendais à trouver — et qui eût été parfaitement fondée celle-là — au sujet de l'insuffisance des hôtels. Tandis que Conakry possède un hôtel, la capitale de l'Afrique Occidentale française est beaucoup moins bien partagée ; c'est au point que bien des passagers renoncent, depuis quelque temps, à faire un repas à terre. Si j'en parle, c'est pour arriver à démontrer à votre correspondant que les commerçants de Dakar sont tout de même capables de quelque initiative. En effet, sur le paquebot qui me ramena en juillet de l'année dernière, se trouvait le propriétaire d'un des principaux hôtels de Dakar, qui venait en France pour mettre au point un projet de construction d'hôtel moderne, répondant aux besoins de la clientèle et dont l'emplacement, admirablement situé, avait été choisi d'accord avec l'administration locale ; les événements que nous traversons sont seuls cause de l'ajournement de ce projet.

Pour conclure, je ne partage pas les craintes de M. Rondet-Saint au sujet de ports concurrents où les grands paquebots pourraient être appelés à aller de préférence faire escale. Les avantages de toute nature qu'offrent le port de Dakar et son outillage sont maintenant trop connus et universellement appréciés ; les grandes compagnies de navigation françaises et étrangères y ont fait d'importantes installations et il leur faudrait des motifs bien graves pour les abandonner. J'ai la conviction que cette éventualité ne se produira pas ; les pouvoirs publics n'ignorent pas que bien des améliorations sont à faire ; bien des projets existaient à la veille de la guerre, leur exécution se trouve inévitablement ajournée ; pour le moment, il faut savoir attendre des temps meilleurs.

Croyez, mon cher directeur, aux sentiments bien cordialement dévoués de votre vieil abonné.

SÉNÉGAL

BUDGET DU PORT DE DAKAR (*La Dépêche coloniale*, 5 novembre 1915)

Les recettes et les dépenses du budget de l'exploitation du port de commerce de Dakar (annexe au budget général), exercice 1914, sont arrêtées comme suit :

En recettes à	1.837.465 20
En dépenses à	1.665.587 50
Soit un excédent de recettes de	171.877 70

qui a été versé au budget général de l'exercice 1915.

MARINE

DAKAR (*La Dépêche coloniale*, 15 janvier 1916)

Quand on examine une carte de l'Atlantique-Sud, il est impossible de ne pas être frappé de la position avantageuse de Dakar à l'extrémité occidentale de l'Afrique au point le plus rapproché de la côte américaine du Brésil et sur la route des paquebots allant d'Europe en Amérique du Sud. Cette position assure au port de Dakar un avenir considérable si nous savons en tirer parti.

L'Amérique du Sud est en plein développement économique, malgré les crises qu'elle traverse de temps en temps et qui sont des crises de croissance auxquelles la bizarre politique financière de nos grands établissements de crédit n'est pas étrangère. Les Allemands y ont fait et y font encore, même en temps de guerre, une propagande intense, maintenant de leur mieux leurs relations commerciales et passant des marchés et se faisant au besoin les commissionnaires des neutres et même de la Quadruple Entente, lorsqu'ils ne peuvent placer les produits allemands arrêtés par le blocus.

Par leurs goûts, leur langue leur culture les Américains du Sud sont des clients désignés de notre commerce français, ils nous accueillent avec plaisir. viennent volontiers chez nous, mais il serait puéril de croire que ces préférences suffisent à contrebalancer des avantages positifs venus d'ailleurs. Pour conserver ou étendre notre clientèle riche du Sud-Amérique, il nous faut lui assurer des facilités de relations qui maintiennent ou augmentent l'attraction qu'elle peut subir vers les peuples de civilisation latine. Nous devons nous préoccuper, en particulier, de donner à nos lignes de transport françaises toutes les supériorités dont elles sont susceptibles et nous pensons qu'à ce point de vue, le port de Dakar a un grand rôle à remplir.

Ce port fut créé pour répondre à une conception militaire aujourd'hui abandonnée, celle de la multiplicité nécessaire des points d'appui pour notre flotte. Nous nous sommes convaincus aujourd'hui qu'une telle conception ne peut convenir qu'à une nation dominant les mers et qu'elle absorbe une quantité de millions qui seraient beaucoup mieux employés à l'accroissement de notre flotte elle-même ; mais si la conception a été abandonnée avec raison, le port reste et son utilisation commerciale peut nous payer largement de nos efforts sur ce point.

La clientèle qui voyage, et c'est la plus intéressante parce qu'elle crée des courants d'affaires, recherche en tous lieux les traversées maritimes les plus courtes, le fâcheux mal de mer exerçant, encore ses ravages sur bien des tempéraments malgré le confortable croissant des paquebots ; cette clientèle irait donc inévitablement à la voie qui lui assurerait entre l'Amérique et l'Europe un trajet aussi réduit que possible sur mer. Cette voie serait évidemment celle, qui, s'arrêtant à Dakar, permettrait au voyageur de continuer sa route par terre vers l'Europe.

Une telle solution exigerait la construction d'un chemin de fer reliant Dakar à notre côte algérienne ou marocaine et ne peut, par suite, être envisagée pour un avenir immédiat, mais le monde se transforme assez vite pour qu'on puisse regarder un peu en avant. Il semble qu'un chemin de fer qui longerait la côte marocaine, et qui, poussant un embranchement vers le Rio de Oro, aboutirait au Sénégal en ne traversant que des territoires français nous assurerait un tel avantage mondial que nous devrions en entreprendre l'étude et la construction à bref délai. Ce chemin de fer devrait permettre l'organisation de trains de luxe jusqu'à Tanger ou Oran où un transbordement mènerait les passagers à Marseille ou à Port-Vendres ; on épargnerait ainsi aux voyageurs plusieurs jours de mer dans des parages souvent sujets aux mauvais temps. Il semble, d'ailleurs, que ce chemin de fer trouverait sur toute la côte des éléments de trafic assez sérieux.

On ne pourrait songer, sans doute d'assez longtemps, à porter le point de départ sur la côte américaine à Pernambouc dont la situation géographique fait pendant à celle de Dakar, mais même de Rio-de-Janeiro à Dakar la distance n'est que de 2.700 milles environ ce qui, à 20 nœuds, correspondrait à une traversée de moins de six jours. À la vitesse de 60 kilomètres, un train parcourrait en 50 heures les 3.000 kilomètres de Dakar à la Méditerranée ; Paris se trouverait à dix jours environ de Rio par une route qui attirerait invinciblement tous les passagers. Quant aux marchandises, elles continueraient à se diriger par mer sur Bordeaux ou sur tout autre port jugé plus favorable.

La construction de ce chemin de fer pourrait être entreprise par la main-d'œuvre allemande, dut-on ne poser les rails que plus tard ; nous avons au Maroc et en Algérie tous les éléments nécessaires pour assurer la direction d'une telle entreprise.

En attendant, nous devons surveiller attentivement les agissements allemands en Argentine et au Brésil, et faire le nécessaire pour nous y assurer la place qui nous revient par des missions commerciales, par le développement de nos lignes de paquebots. Sachons profiter de la mer.

Paul Cloarec.

SÉNÉGAL

L'ACTIVITÉ DU PORT DE DAKAR (*La Dépêche coloniale*, 29 février 1916)

La Direction des Mouvements du port vient d'établir la statistique de janvier ; et cette statistique est édifiante au point de vue du développement du port de commerce.

En effet, 131 steamers ont mouillé dans la rade pendant le mois dernier, alors que dans la période correspondante de 1915, 63 seulement s'étaient présentés à l'entrée des jetées.

Sur ces 131 navires, c'est l'Angleterre qui détient le record du nombre avec 48 bateaux ; la France vient en second lieu avec 45.

Le Mouvement maritime allemand à Dakar AVANT LA GUERRE (*La Dépêche coloniale*, 28 mars 1916)

On a souvent parlé de la prédominance prise avant la guerre dans les eaux de nos colonies de l'Ouest Africain par le pavillon allemand.

Cela n'est pas exact, heureusement, tout au moins en ce qui concerne Dakar.

Voici, en effet, un tableau inédit, d'origine officielle, et qui met les choses au point :

Navires français et allemands ayant touché le port de Dakar du 1^{er} janvier au 26 juillet 1914.

	Français	Allemands
Nombre de navires	185	66
Nombre d'hommes d'équipage	17.127	2.345
Tonnage net des navires	489.755 t. 35	132.742 t. 77
Tonnage débarqué	48.650 t. 785	20.585 t. 603
Tonnage embarqué	4.497 t. 008	1.8451.436

Il convient de noter toutefois que, si l'on envisage ceux de nos ports situés au sud de Dakar, la situation était profondément modifiée à notre préjudice, le tableau ci-dessus comprenant nos courriers du Sud-Amérique, alors que ceux de l'Allemagne sur la même destination touchaient Ténériffe et non Dakar.

Sénégal

LE RETOUR DES TROUPES DU CAMEROUN
(*La Dépêche coloniale*, 23 mai 1916)

Le premier échelon des vainqueurs du Cameroun est arrivé à Dakar le 2 mai, à bord du *Mingrèlie*. Il se composait de six compagnies commandées par le lieutenant-colonel Faucon et à l'effectif de 12 officiers, 24 sous-officiers et 3 soldats français et 1.172 tirailleurs indigènes.

Dès que les opérations de débarquement ont été achevées, le général Pineau, commandant supérieur, a passé les troupes en revue sur le quai que décoraient des pylônes de verdure et des trophées de drapeaux. Le général Pineau a tenu à adresser des félicitations à tous les tirailleurs qui lui ont été désignés comme s'étant particulièrement distingués.

Une foule nombreuse assistait à cette revue et a chaleureusement acclamé les vainqueurs du Cameroun.

Cinq jours après, un nouveau contingent est arrivé à Dakar, à bord de l'*Europe* et a été reçu avec le même cérémonial et le même enthousiasme. La revue d'arrivée de ce second groupe a été rendue plus émouvante par la présence d'autres troupes qui arrivaient précisément dans le port de Dakar pour s'embarquer sur le *Parana* pour une destination inconnue.

Sénégal

PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 30 mai 1916)

Le *Journal officiel de l'Afrique Occidentale* vient de publier un arrêté du gouverneur général réglementant l'entrée des bâtiments de commerce dans le port de Dakar.

Sénégal

PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 12 décembre 1916)

Un arrêté du gouverneur général confie, en temps de guerre, au commandant de la marine, l'autorité complète pour tout ce qui concerne la police du port et les mesures nécessaires à la sécurité des bâtiments de commerce.

LE PORT DE COMMERCE DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 13 avril 1917)

Le port de Dakar possède quelques magasins que gère, soit le service de la douane, soit le service du port, et qui servent à recevoir temporairement les marchandises

laissées en souffrance au delà du délai fixé par les règlements : la partie des magasins dont dispose la douane est fort insuffisante, ce qui, dans la plupart des cas, oblige le commerce à recourir aux magasins du port. Mais ceux-ci n'ont été prévus que pour des dépôts de durée très courte et, à cet effet, les frais de magasinage y sont établis suivant des tarifs progressifs particulièrement élevés : au bout de peu de temps, dans certains cas, les frais deviennent supérieurs à la valeur même de la marchandise.

Il en résulte que si, à Dakar, les opérations de transit ne sont pas impossibles, elles sont toutefois si onéreuses, que le commerce n'hésitera certainement pas, après la guerre, à payer un fret plus considérable pour faire parvenir ses chargements directement à destination, sans passer par Dakar.

Le transit du Soudan restera toutefois toujours tributaire de Dakar ; mais, dès la fin de la guerre et surtout dès la terminaison du Thiès-Kayes, ce transit va prendre sans aucun doute un grand accroissement ; il est à prévoir, en effet, que la voie fluviale sera alors abandonnée pendant la plus grande partie de l'année et que Dakar deviendra à peu près la seule porte d'entrée et de sortie du Soudan, à la condition néanmoins que son port soit organisé de façon à offrir la plus grande somme de commodités et de facilités.

Il existe, d'autre part, sur les terre-pleins des môles du port de Dakar, des emplacements réservés pour le dépôt des arachides destinées à l'exportation : après les hostilités, ces emplacements devront être réservés au débarquement des marchandises. D'ailleurs, les arachides ainsi déposées sur les quais, faute de magasins, sont dangereusement exposées à toutes les intempéries.

Le commerce local éprouve également de très grandes difficultés pour l'entrepôt de ses marchandises, peu de maisons pouvant disposer du magasin spécial qu'exige la douane.

Enfin, il ne serait pas moins urgent de créer un entrepôt réel qui permettrait de simplifier les formalités de douane auxquelles le commerce est actuellement soumis.

Il est à peine besoin d'insister sur l'utilité publique que présenteraient ces différents magasins et entrepôts. Mais la construction en coûterait assez cher et la chambre de commerce de Dakar, dans le procès-verbal de l'une de ses dernières séances, fait remarquer avec raison que les 2.000 ou 3.000 francs que la colonie lui abandonne annuellement et qui constituent toutes ses ressources ne lui permettraient pas d'exécuter un programme qui la concerne cependant essentiellement.

Aussi demande-t-elle à être autorisée, comme le sont les chambres de commerce de l'Indochine, à percevoir, sur toutes les marchandises débarquées à Dakar, une taxe de 10 centimes par colis emballé, et de 20 centimes par tonne pour les marchandises non emballées telles que le charbon.

Cette taxe produirait annuellement environ 100.000 francs, et certainement beaucoup dès la terminaison du Thiès-Kayes. La chambre de commerce de Dakar estime qu'elle pourrait ainsi, en trois ou quatre ans, réaliser la plus grande partie du programme très intéressant qu'elle vient de soumettre à l'administration.

INFORMATIONS MARITIMES (*La Dépêche coloniale*, 22 juin 1917)

Un arrêté du gouverneur général de l'Afrique Occidentale française du 28 février 1913, qui avait créé un poste de directeur des mouvements du port de Dakar, vient d'être rapporté.

LA POLICE DE LA NAVIGATION DANS LES PORTS DU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 31 août 1917)

Un arrêté du gouverneur général de l'Afrique Occidentale, dont voici les principales dispositions, organise, pour le temps de guerre, le service de la police de la navigation dans les ports de Dakar et de Rufisque.

Ce service est installé à Dakar, sous l'autorité du commandant de la marine. Il est dirigé par le commissaire de la marine désigné à cet effet, assisté du commissaire central et du commissaire de l'immigration.

Le même service fonctionne dans le port de Rufisque.

Les capitaines de tous les navires de commerce français et étrangers doivent fournir, au commissaire de la marine à Dakar et au commissaire de police à Rufisque, une liste exacte de leur équipage, avec indication de l'âge et de la nationalité de chaque officier, employé ou matelot. La responsabilité du capitaine est engagée.

Les capitaines doivent remettre à la même autorité une liste certifiée conforme de toutes les personnes présentes à leur bord, autres que le personnel de l'équipage, et signaler plus particulièrement les sujets des puissances ennemies embarqués à leur bord à quelque titre que ce soit.

Toute personne embarquée, y compris le commandant, les officiers et l'équipage, doit pouvoir justifier de son identité. À cet effet, tous passeports et autres pièces d'identité doivent être obligatoirement présentées avant le débarquement ou l'embarquement au visa du commissaire de la marine. Aucune personne arrivant au Sénégal sans papiers réguliers n'est autorisée à débarquer.

Aucun capitaine de navire de commerce arrivant au mouillage ne doit permettre à personne l'accès du bord avant la visite de la santé et celle du commissaire de la marine.

Au départ, dès que la visite de la police est terminée, l'accès du bord n'est plus permis.

Les agences cosignataires doivent remettre au commissaire de la marine, au moins une heure avant le départ du navire, une liste des passagers embarqués. La responsabilité du capitaine et celle de l'agent sont engagées.

La remise de toute correspondance, de quelque nature quelle elle soit, est formellement interdite avant que le bâtiment ait été arraisonné. Tout transport clandestin de correspondance dans le port est interdit à tout membre de l'équipage ou passager.

INFORMATIONS MARITIMES
(*La Dépêche coloniale*, 30 novembre 1917)

Un arrêté de M. le Gouverneur Général Van Vollenhoven vient de réorganiser le service du pilotage du port de Dakar et de fixer le statut du personnel de ce service.

AFRIQUE OCCIDENTALE
(*La Dépêche coloniale*, 8 mars 1918)

INSPECTION DE LA NAVIGATION

Il est institué, dans chacun des ports de Dakar, Conakry, Grand-Bassam et Cotonou, des emplois d'inspecteur de la navigation.

Ces fonctions sont remplies, sous l'autorité du chef de service de l'inscription maritime :

À Dakar, par le chef du service de l'inscription maritime du Sénégal;
À Conakry, par l'officier de port; A Grand-Bassam, par le représentant du service de l'inscription maritime ;
À Cotonou, par l'ingénieur des travaux publics en service dans ce port.

SÉNÉGAL
BUDGET DU PORT DE DAKAR

Les recettes et les dépenses du budget de l'exploitation du port de commerce de Dakar (annexe au budget général), exercice 1916, sont définitivement arrêtées comme suit :

Recettes	639.081 65
Dépenses	406.387 04
Soit un excédent de recettes de	232.694 61

qui a été porté aux recettes du budget général, exercice 1917.

LA VISITE DES NAVIRES EN AFRIQUE OCCIDENTALE
(*La Dépêche coloniale*, 12 mars 1918)

Un arrêté du gouverneur général de l'Afrique Occidentale a fixé de la manière suivante la composition des commissions chargées dans les ports de Dakar, Conakry, Grand-Bassam, Cotonou, pour chacune des colonies du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, des constatations visées à l'article premier de la loi du 17 avril 1907 à bord des bâtiments nouvellement construits ou nouvellement acquis à l'étranger :

1° Le chef du service de l'inscription maritime de la colonie, président, ou, en cas d'empêchement, un fonctionnaire de ce service ;

2° Un médecin sanitaire ; à défaut, un médecin de la marine ; à défaut, un médecin militaire ou un médecin civil;

3° Un ingénieur des travaux publics de la colonie ; à défaut, un ingénieur civil de nationalité française ;

4° Un capitaine au long cours ayant accompli au moins quatre ans de commandement ; à défaut, un capitaine au long cours sans conditions de commandement ;

5° Un autre navigateur, soit un capitaine au long cours, soit un capitaine au cabotage, s'il s'agit de petit cabotage ou de pêche, ayant accompli quatre années au moins de navigation ; à défaut, un officier de marine en activité ou en retraite ; à défaut, un navigateur breveté sans condition de commandement, ou un patron à la grande pêche ayant fréquenté les grandes barres pendant quatre campagnes au moins, s'il s'agit de pêche ;

6° Un représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes ;

7° Un expert de nationalité française appartenant à une société de classification reconnue en France ;

8° Un officier mécanicien breveté de la marine marchande ayant au moins quatre ans de navigation maritime; à défaut, un officier mécanicien de la marine en activité ou en retraite ; à défaut, un mécanicien civil de nationalité française ;

9° Un représentant des armateurs et un représentant soit du personnel du pont, soit des machines, soit du service général, selon la visite dont il s'agit prennent part aux délibérations avec voix délibération, le représentant du personnel devant avoir au moins soixante mois de navigation.

LIGUE COLONIALE FRANÇAISE

Commission de la marine et des pêches
(*La Dépêche coloniale*, 19 mars 1918)

La Commission de la marine et des pêches s'est réunie le 13 mars 1918 à dix-sept heures sous la présidence de M. Paul Cloarec. Étaient présents : MM. l'amiral Buchard, Frandin, Gaudefroy-Demombynes, Maurice Rondet-Saint, Albert Dubois, Guzel, Camille Fidel. Excusés MM. Maidon et Cravoisier.

M. Cloarec demande le rétablissement au procès-verbal, de la réunion du 16 janvier 1918 de la phrase suivante oubliée :

« À la suite de l'exposé de M. Paul Bonnard, la commission décide d'adresser une lettre aux pouvoirs publics pour attirer leur attention sur l'utilité que pourrait offrir la construction d'appontements à El Aouaria (Cap Bon) et de postes d'avions à ce point et à Marsala, en vue de garder efficacement la communication la plus courte entre la Tunisie et la Sicile. »

M. Cloarec appelle l'attention de la commission sur les projets d'agrandissement du port de Dakar. À Dakar, dit-il, on trouve des fonds de 7 mètres seulement et des quais inacceptables ; la rade ne pouvant être approfondie, on songe à réunir Dakar à l'île de Gorée au moyen d'une jetée, qui ne sera qu'un brise-lames. Dakar profite actuellement du détournement d'un trafic considérable qui passait par les Canaries ; mais le Sénégal ne gardera pas cette clientèle après la guerre, si persistent les conditions défectueuses de l'embarquement du charbon en chalands. Une discussion a été soulevée à ce sujet dans le journal *l'Outillage national* de laquelle il semble résulter que le port de Dakar, logique lors de sa création, ne se prêterait plus aux conditions actuelles d'un grand port, la plage située devant Saint-Louis au dehors de la bande de sable qui sépare le fleuve de l'Océan, permettrait d'y construire, à moins de frais qu'à Dakar, un port moderne doté d'un outillage industriel, où les bateaux accosteraient. Cela permettrait, en outre, de profiter du trafic du fleuve venant par Kayes et de la prospérité qui pourrait résulter d'un aménagement du fleuve. Cette question mérite un examen approfondi et rapide. le trafic régional qui s'effectue à Saint-Louis et à Dakar et le gros trafic des arachides, centralisé à Rufisque, sans port et sans outillage, et qu'il y aurait intérêt à transporter ailleurs. Il fait observer que le rôle important de Dakar, en tant que port d'escale, est antérieur à la guerre ; malheureusement, les terre-pleins y ont été aménagés de telle sorte que l'accostage y est impossible ; il faudrait aussi changer le matériel de transbordement. Il signale, à cette occasion, que l'on n'a pas encore réparé les wharfs de Cotonou et de Grand-Bassam et que l'on a étudié il y a déjà douze ans le port fluvial de Brazzaville.

L'amiral Buchard exprime l'opinion que l'on devrait faire de Dakar le centre de tout le commerce des arachides.

Après discussion, la commission adopte l'ordre du jour suivant, qu'elle décide de transmettre au ministre des colonies, au gouverneur général de l'Afrique Occidentale française et à M. Diagne, député du Sénégal :

« La Ligue coloniale française, ayant été avisée des projets de travaux concernant le port de Dakar, appelle l'attention de M. le ministre des colonies et de M. le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française sur l'intérêt qu'il y aurait, avant d'engager

définitivement l'avenir, à étudier la question dans son ensemble, tant au point de vue économique qu'au point de vue technique. Cette étude devrait porter non seulement sur les travaux à effectuer, mais encore sur le choix du centre qui serait jugé le plus favorable pour attirer le trafic et la grande navigation, en vue d'y créer un grand port muni de tout l'outillage moderne. »

Le port de commerce de Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 23 avril 1918)

La chambre de commerce de Dakar vient de publier la statistique du port de Dakar pour 1917 : les chiffres indiqués méritent de retenir l'attention.

En 1917, il est entré dans le port de Dakar 2.164 navires, alors qu'il n'en était entré, en 1913, dernière année normale d'avant-guerre, que 2.023. Sur ces 2.164 navires, on compte 1.168 navires anglais, 504 navires français, 142 italiens, 108 norvégiens, 36 japonais, etc. Le tonnage total de ces navires a atteint 5.213.496 tonnes (contre 2.724.804 tonnes en 1913), sur lesquelles 4.806.901 tonnes ressortent à la navigation au long cours, 382.128 tonnes à la navigation des affrétés de l'État, 23 818 tonnes au cabotage intercolonial et 649 tonnes à la grande pêche.

Ajoutons que le trafic du port de Dakar en 1917 s'établit de la façon suivante : le total des marchandises débarquées a atteint 641.349 tonnes (contre 436.050 tonnes en 1913), comprenant 568.748 tonnes de charbon et 73.601 tonnes de matières diverses. Les marchandises embarquées se sont élevées à 713.249 tonnes (contre 320.539 tonnes en 1913). se décomptant ainsi : charbon, 508.597 tonnes ; eau, 160.042 tonnes ; arachides, 10.792 tonnes ; cuirs, 1.195 tonnes ; gomme, 1.725 tonnes ; produits divers, 30.895 tonnes.

On sait que l'importance du port de Dakar a considérablement augmenté depuis quelques mois : la statistique de 1918 sera certainement beaucoup plus intéressante encore que celle de 1917.

F. J.

Afrique Occidentale
CRÉATION D'UNE SOUS-INTENDANCE
(*La Dépêche coloniale*, 18 juin 1918)

Par arrêté du 4 mai 1918 de M. le gouverneur général, il a été créé, provisoirement, à Dakar, à la date du 1^{er} mai 1918, une 4^e sous-intendance chargée :

- a) Du service du transit maritime ;
- b) Du transbordement du blé ou autres céréales transitant à Dakar ;
- c) De centraliser et d'expédier les achats effectués pour le compte de la direction des troupes coloniales au ministère de la guerre.

La création de la nouvelle sous-intendance est réalisée à l'aide du personnel existant déjà à Dakar et ne doit entraîner aucune conséquence budgétaire.

EN AFRIQUE OCCIDENTALE
(*La Dépêche coloniale*, 30 juillet 1918)

.....

En ce qui concerne le ravitaillement de la métropole en oléagineux, toutes difficultés sont aujourd'hui aplanies : 200.000 tonnes de produits ont été achetés pour le compte de l'État. Toutefois, comme les prévisions annuelles de transports ne dépassent malheureusement pas 100.000 tonnes, le gouverneur général a dû se préoccuper du stockage. Toute la partie de la dernière récolte d'arachides a pu être emmagasinée avant les pluies. Mais, en prévision de l'avenir, M. Angoulvant fait actuellement édifier à Dakar d'immenses magasins, d'une capacité totale de 120.000 mètres cubes et qui, plus tard, permettront d'installer des entrepôts francs dans cet admirable port de Dakar, aux perspectives d'avenir si séduisantes.

.....
M. L.

AFRIQUE OCCIDENTALE
(*La Dépêche coloniale*, 22 novembre 1918)

POLICE DES PORTS

Un arrêté du gouverneur général a organisé, pour le temps de guerre, le service de la police de la navigation dans les ports de l'Afrique Occidentale.

RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL

Un arrêté du gouverneur général réglementant le travail dans le port de Dakar, fixe la durée de la journée de travail à dix heures : de six heures à douze heures et de quatorze heures à dix huit heures.

Un salaire supplémentaire est alloué à tout manoeuvre travaillant en outre de douze à quatorze heures.

Le travail de nuit est fixé de dix heures à six heures, et donne lieu a un salaire global double de celui de la journée.

Une gratification devra être accordée aux manoeuvres employés à la manutention des chaux, ciments ou gomme ainsi qu'à ceux employés dans les soutes.

Les frais de traitement médical et d'hospitalisation des manoeuvres employés à titre permanent sont à la charge de l'employeur, exclusivement lorsque la maladie ou la blessure trouvent leur origine dans un accident du travail.

Le Port de Dakar

Il sera désormais perçu, au profit du budget de l'exploitation du port de commerce de Dakar, une taxe de tonnage sur chaque bateau entrant dans le port. La taxe sera de 0 fr. 05 par tonneau pour les bateaux restant en rade et de 0 fr. 10 pour les bateaux venant à quai. Les bâtiments de guerre sont exonérés de cette taxe, ainsi que ceux de moins de 20 tonneaux et ceux de la Compagnie concessionnaire du service maritime postal.

Il sera perçu sur chaque tonne ou fraction de tonne de marchandises transportées sur les voies ferrées du réseau des terre-plein du port de commerce, au profit du budget de l'exploitation du port, une taxe de 0 fr. 20.

MARINE

LES PORTS DU SÉNÉGAL (*La Dépêche coloniale*, 11 mai 1919)

Grand port de transit où, pendant la guerre, les voiliers américains et australiens venaient décharger leurs produits, qu'on embarquait ensuite sur des vapeurs mieux capables d'échapper aux sous-marins allemands dans les mers d'Europe, Dakar est devenu depuis cinq ans une place maritime de première importance. Son admirable situation, les travaux considérables, quoique insuffisants, qui y ont été exécutés, le prédisposaient, d'ailleurs, à jouer dans la vie économique française un rôle qui dépasse largement celui d'un simple port colonial.

Il est intéressant de se rendre compte du mouvement ascensionnel très rapide qui caractérise le port de Dakar et de le comparer aux autres ports du Sénégal, Saint-Louis et Rufisque notamment. Des recherches faites dans les statistiques de la navigation de nos colonies que publie *l'Office colonial*, fournissent les données du tableau suivant, indiquant pour chacun des trois ports considérés et pour chaque année, de 1903 à 1918, le total du tonnage embarqué et débarqué.

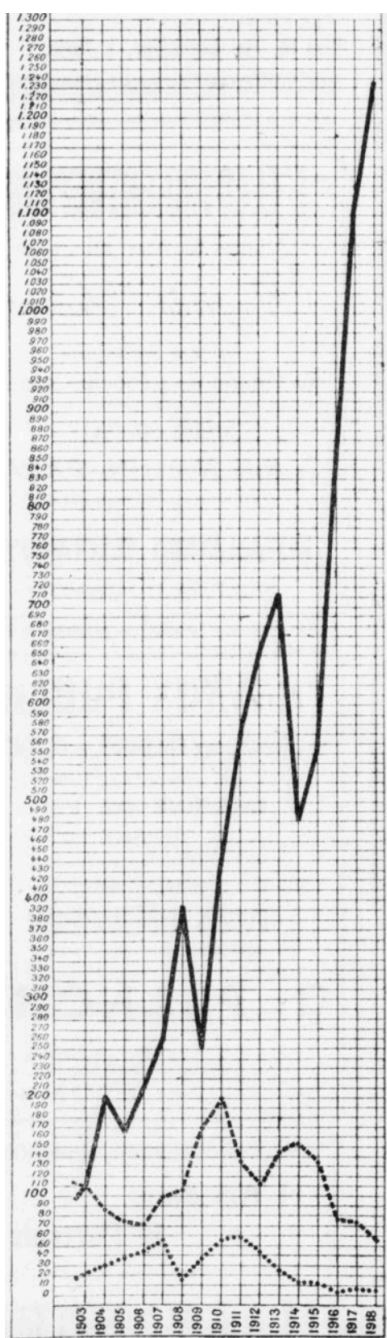
Total du tonnage embarqué et débarqué
(en tonnes)

Années	Dakar	St-Louis	Rufisque	Total
1903	110.045	23.521	109.360	242.926
1904	211.656	32.176	85.391	319.132
1905	169.128	38.539	71.516	282.183
1906	212.726	44989	72.536	339.851
1907	260.449	56.609	100.297	417.155
1908	335.755	17.804	107.853	521.414
1909	251.490	38.734	171.808	462.032
1910	439.313	59.663	201.805	700.783
1911	572.756	60.525	134.119	767.400
1912	654.717	44.103	112.280	811.100
1913	712.472	20.767	146.892	880131
1914	482.718	16.813	152.696	652.227
1915	556.700	15.852	132.899	705.451
1916	855.921	4.677	76.343	936941
1917	1.117.446	6.147	75.428	1.199.021
1918	1.235.545	5.000	55.617	1.296.162

En quinze ans, par conséquent, le mouvement général du port de Dakar est passé de 110.000 à 1.236.000 tonnes, tandis que le mouvement du port de Rufisque tombait de 109.000 à 56.000 tonnes et que Saint-Louis voyait, surtout depuis 1911, progressivement diminuer son activité commerciale laquelle, après avoir atteint le maximum de 61.000 tonnes il y a huit ans, n'était plus l'an dernier que de 5.000 tonnes environ.

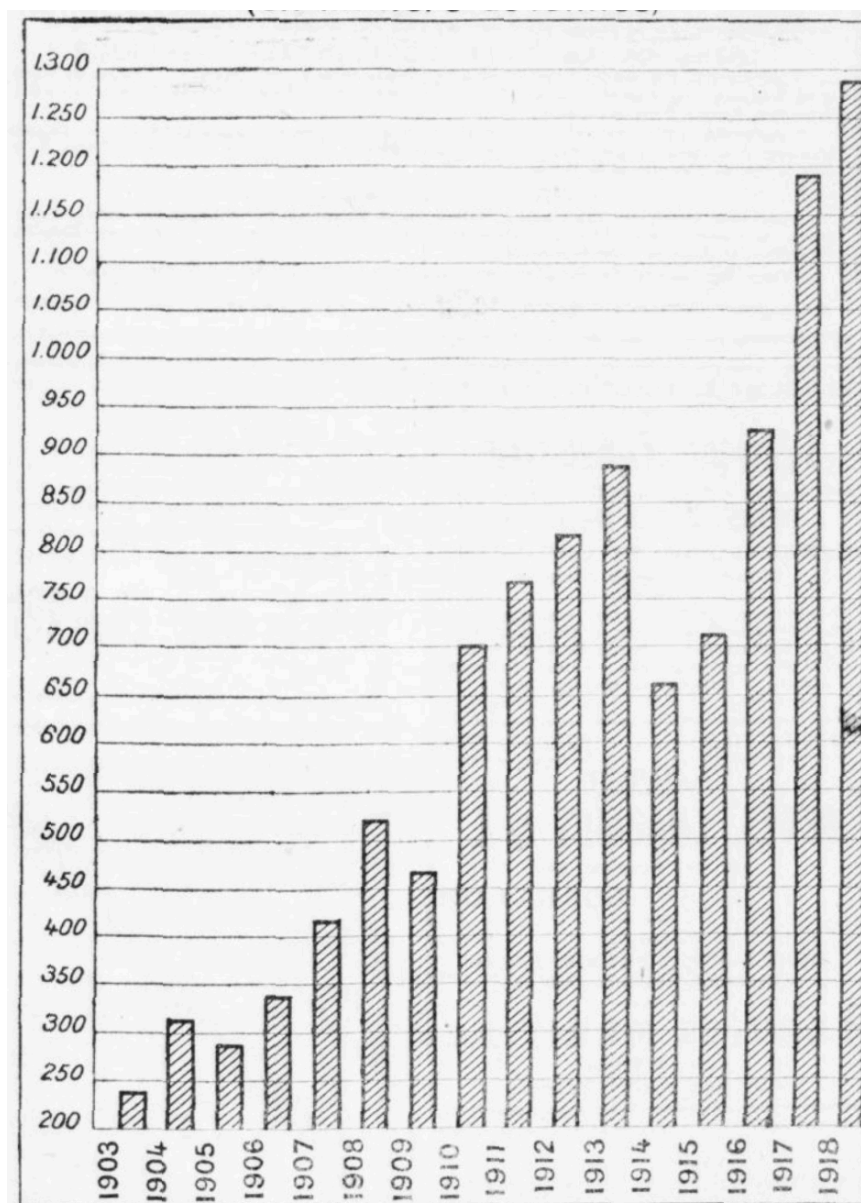
Si on construit, avec l'aide de ces chiffres, une courbe pour chacun des trois principaux ports du Sénégal, on obtient le graphique ci-dessous :

TOTAL DU TONNAGE EMBARQUÉ et DÉBARQUÉ
DANS LES PORTS PRINCIPAUX DU SÉNÉGAL
(en milliers de tonnes)



TOTAL DU TONNAGE EMBARQUÉ ET DÉBARQUÉ DANS LES PRINCIPAUX PORTS DU SÉNÉGAL

Dakar, Rufisque, Saint-Louis.
(en milliers de tonnes)



Ces courbes permettent de faire *a priori* certaines constatations intéressantes : le mouvement du port de Dakar a subi deux arrêts brusques en 1905 et en 1909, principalement provoqués par une récolte d'arachides déficitaire ; en 1914, nouvel arrêt brusque, motivé, celui-là, par la guerre et par l'arrêt presque complet des transports maritimes qui en a été la conséquence pendant le second semestre de l'année. Rufisque, après être passé par un minimum en 1906, progresse à peu près régulièrement jusqu'en 1910 ; dès lors, se produit une baisse qui, malgré les efforts faits en 1913 et 1914, ira en se précipitant pendant les quatre années de guerre. Quant au

port de Saint-Louis, son avenir semble bien compromis, pour des causes toutes particulières et bien connues d'ailleurs : barre du Sénégal, ensablement du port, diminution du trafic sur le fleuve, etc.

En additionnant, pour chaque année, les chiffres relatifs à chacun des trois ports considérés, on obtient un second graphique indiquant les fluctuations du mouvement général de Dakar, Saint-Louis et Rufisque réunis.

Ici se place de nouveau en lumière l'influence décisive de la guerre sur le développement du commerce maritime du Sénégal : il est vraisemblable toutefois que, la guerre cessant, le mouvement du port de Dakar diminuera en 1919 ; mais il ne tardera sans doute pas à dépasser le maximum atteint en 1918, car nous pouvons avoir toute confiance dans l'avenir d'une place maritime qui, les faits le prouvent, présente une importance exceptionnelle et mérite à tous égards les aménagements et les agrandissements qu'on se prépare à lui donner.

Toutefois, les graphiques ci-contre et notamment la courbe si remarquable qui synthétise le développement véritablement prodigieux du mouvement du port de Dakar pendant ces dernières années, appellent l'attention sur une question dont on parle beaucoup depuis quelque temps : celle de la désignation de Dakar comme capitale du Sénégal.

Comment, en effet, ne pas être impressionné par l'extension de Dakar ? Comment ne pas la comparer au malheureux état de stagnation dans lequel végète tristement Saint-Louis ? Sans doute prétendra-t-on, avec quelque apparence de raison, que si les travaux réclamés par tous les ingénieurs qui se sont occupés du port de Saint-Louis et de ses accès avaient été effectués, la situation serait bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui.

Faites ces travaux, dit-on, et vous verrez immédiatement le port de Saint-Louis prendre un développement insoupçonné : est-ce bien certain ? N'est-il pas au contraire à craindre que les millions prévus pour la rectification de la fameuse barre du Sénégal ne s'engloutissent sans grand profit dans les fonds sablonneux dont on nous parle et qui, malheureusement, ont l'air d'être réfractaires à toute rectification.

Devant Dakar étonnamment grandissante, Saint-Louis fait appel à son passé, à l'histoire de notre colonisation africaine. En face de sa rivale, elle défend sa vie même. Pouvons-nous le lui reprocher ? Pouvons-nous ne pas nous laisser attendrir par ces arguments qui, assurément, s'adressent plus au sentiment qu'à la raison ? Pauvre Saint-Louis !

Et pourtant. Combien n'a-t-on pas déploré l'habitude si regrettable que nous avons, sous des influences d'ordre local qui paraissent très légitimes en soi, de sacrifier l'intérêt général à des intérêts particuliers quelque respectables soient-ils ! Faut-il disséminer sur les différents ports du Sénégal, — Kaolack, Rufisque, Dakar, Saint-Louis — les crédits dont nous pouvons disposer, ou les consacrer uniquement à celui de ces quatre ports qui semble *a priori* le plus capable de développement ? La réponse ne saurait être douteuse : par sa position géographique, par sa situation dès à présent acquise, Dakar est inévitablement destiné à devenir l'un des grands ports de l'Afrique et peut-être du monde.

Portons donc tout notre effort financier sur Dakar, auquel, d'ailleurs, la terminaison prochaine du Thiès-Kayes apportera un supplément d'activité considérable. Faisons de Dakar le port magnifique, — nous n'hésitons pas à dire : le port « impérial » — qu'il doit être. Et si, pour des raisons indépendantes certes de sa volonté, Saint-Louis y perd son titre, auquel elle tient tant, de capitale du Sénégal, nous le regretterons assurément pour elle : mais qu'y faire ?

Au surplus, la Mauritanie, comme toutes nos autres possessions, va très certainement se développer. Et Saint-Louis est la capitale incontestable de la Mauritanie.

Michel Larchain.

CHANGEONS DE MÉTHODE

L'AMÉNAGEMENT DU SÉNÉGAL (*La Dépêche coloniale*, 27 mai 1919)

Évitons dans les colonies cette dispersion des crédits et des efforts qui fut si nuisible à l'aménagement des ports français

Dans son numéro du 23 mai, le *Temps* a publié une lettre de Saint-Louis* relative à l'aménagement du fleuve Sénégal : aménagement du fleuve lui-même, amélioration de sa barre et extension du port de Saint-Louis. Cette lettre appelle quelques réflexions.

Qu'il y ait intérêt à organiser convenablement de nouvelles voies de transport dans notre vieille colonie africaine, personne ne le contestera ; mais encore faudrait-il que les très grosses sommes qu'on dépensera à cet effet fussent utilement employées.

Or, en ce qui concerne le Sénégal, il ne faut pas se dissimuler que :

1° L'amélioration de la barre coûtera fort cher : les études faites jusqu'à présent ont peut-être démontré sa possibilité, mais combien de millions engloutiront ces travaux, pour qu'on puisse arriver à un résultat permanent ? N'y a-t-il pas à craindre qu'un effort financier aussi considérable soit hors de proportion avec le but à atteindre ?

2° L'aménagement du fleuve, de façon à permettre aux cargos venant de Bordeaux de remonter jusqu'à Kayes, sera une œuvre malaisée, sinon impossible et en tout cas extrêmement coûteuse. Il manque, en effet, au Sénégal, deux choses : de l'eau et un débit régulier ; et ceci provient de l'ensablement des rives, conséquence de la déforestation à laquelle on a malencontreusement procédé dans toutes les régions voisines du fleuve ; comment, dès lors, assurer des services fluviaux qu'on ne soit pas obligé de ne faire fonctionner que deux ou trois mois par an ?

3° L'extension du port de Saint-Louis dépend de l'amélioration de la barre et de l'aménagement du fleuve. Ici encore, l'avenir demeure bien incertain.

On s'est souvent plaint, dans la métropole même, de la dispersion des crédits affectés à nos ports maritimes. Grâce à la politique d'arrondissement, on a dépensé beaucoup d'argent pour des ports qui, malgré tout, ne pouvaient que rester des ports secondaires et on n'a pas doté nos grands ports, ceux dont les perspectives d'avenir étaient certaines, des sommes suffisantes pour leur assurer le développement nécessaire.

La dispersion des crédits, allons-nous recommencer à la pratiquer en Afrique Occidentale ? Autrement dit, répartirons-nous ces crédits entre Saint-Louis et Dakar, ou, plus sagement, consacrerons-nous la presque totalité de notre effort à l'amélioration et à l'extension du port de Dakar ?

La question est grave. Elle mérite d'être sérieusement étudiée.

M. L.

SÉNÉGAL

(*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1919)

Port de Dakar. — Un arrêté du gouverneur général vient de réorganiser le conseil consultatif du port de commerce de Dakar. Il décide que ce conseil sera obligatoirement appelé à donner son avis sur : l'établissement du projet de budget annuel ; les comptes d'administration annuels ; les demandes de crédits supplémentaires ; l'établissement ou la modification des tarifs, taxes ou redevances ; les règlements relatifs à la police du

port et les règlements généraux d'exploitation ; les actions à tenter ou à soutenir et les affaires à régler à l'amiable quand leur importance dépasse 1.500 francs.

Menus propos
(*La Dépêche coloniale*, 19 juillet 1919)

On parlait beaucoup autrefois de l'influence des ondulations marines sur la digestion des poissons d'eau douce et je me suis laissé dire qu'un percepteur — sans doute un ancien fonctionnaire colonial — avait rédigé là-dessus un mémoire que couronna l'institut.

Aux amateurs de prix Moniyon, je propose aujourd'hui ce sujet : « Du rapport entre le sable et les cailloux d'une part et le service de l'intendance d'autre part. » Il y a là un mystère troublant qu'il serait fort intéressant d'élucider.

Pendant la guerre, les navires réquisitionnés pour les besoins de la défense nationale apportaient à Dakar du sable et des cailloux. On n'a jamais su pourquoi. Le sable n'est pas ce qui manque au Sénégal et il y a assez de rochers au bord de la mer pour fournir tous les cailloux nécessaires à la macadamisation des rues et des routes. Aussi, ne sachant que faire du sable et des cailloux de l'intendance, la direction du port de Dakar les envoyait noyer à grands frais le plus loin possible des quais, afin de ne pas augmenter la besogne du service de dragage qui avait déjà fort à faire à retirer du port le sable et les cailloux que le courant y charrie.

La guerre a pris fin, mais les navires réquisitionnés pour le rapatriement des tirailleurs continuent à apporter à Dakar du sable et des cailloux, ainsi que faisaient les vaisseaux venant chercher les mêmes tirailleurs. Le Sénégal s'étonne d'être l'objet, de la part de l'intendance, d'une si singulière sollicitude. Il préférerait des marchandises de première nécessité, dont il a le plus pressant besoin.

Mais voici quelque chose de plus curieux encore. Les navires ont l'ordre de remporter le sable et les cailloux qu'ils ont amenés.

Les commerçants du Sénégal, un peu étonnés de voir arriver du gravier au lieu et place des denrées et des articles qu'ils avaient demandés à Bordeaux, pensaient au moins pouvoir, au voyage de retour, le remplacer par des arachides, dont les quais de Dakar et de Rufisque sont encombrés et que la métropole réclame à grands cris. Mais ils avaient compté sans les ordres de l'intendance, qui tient à récupérer son sable et ses cailloux.

Je suppose que, comme un voyage aux Indes bonifie le vin, un aller et retour Bordeaux-Dakar-Bordeaux doit donner au gravier des qualités tout à fait supérieures.

Broussard.

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 21 août 1919)

Le chemin de fer du port de Dakar. — Les voies ferrées installées en 1907 sur les quais du port de commerce de Dakar par la colonie de l'Afrique Occidentale française ont été, depuis leur établissement, entretenues et exploitées par la compagnie concessionnaire du [chemin de fer de Dakar à Saint-Louis](#), auquel ces voies sont reliées.

La compagnie ayant dénoncé la convention passée primitivement pour fixer les conditions de cet entretien et de cette exploitation, une nouvelle convention a été discutée entre le gouverneur général de l'Afrique Occidentale française et les représentants de la compagnie.

Il a paru, en raison des circonstances, que cette convention ne fût valable que jusqu'au 31 décembre 1919, mais qu'elle fut ensuite prorogée d'année en année par tacite reconduction, si l'une ou l'autre des parties n'en notifiât pas la dénonciation à l'autre partie trois mois avant l'expiration du terme.

Les taxes à percevoir sont, d'ailleurs, suffisantes pour couvrir les dépenses de telle façon que les finances de l'État ne soient pas engagées dans l'opération.

Un décret-paru au *Journal officiel* approuve la convention nouvelle passée entre le gouvernement général et la compagnie, dans le sens que nous indiquons plus haut.

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 19 octobre 1919)

Sénégal

Mesures sanitaires. — Un arrêté du lieutenant-gouverneur du Sénégal a déclaré contaminés de peste une partie du quartier indigène de Dakar et le village de Médina, ainsi que Saint-Louis.

Il est interdit de s'embarquer au port de Dakar ou de quitter Saint-Louis par la voie fluviale sans être muni d'un passeport sanitaire ou d'une carte de vaccination remontant à moins de six mois et sans avoir accompli une quarantaine de huit cours.

Afrique Occidentale
(*La Dépêche coloniale*, 14 janvier 1920)

Sénégal

État sanitaire. — L'arrêté du 13 octobre dernier, qui avait déclaré contaminés de peste la ville, la banlieue et le port de Dakar, a été rapporté le 19 décembre.

LE PORT DE DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 17 janvier 1920)

Le port de Dakar était naguère en train de devenir l'un des premiers ports du monde; si l'on n'y prend garde, il perdra rapidement toute son importance

Lorsque la guerre éclata, le port de Dakar avait devant lui un fort bel avenir. Loin de lui nuire, le cataclysme qui se déchaîna en 1914 ne fit que favoriser son développement. La nécessité de ravitailler la France, et les millions de soldats qui combattaient sur notre sol intensifia le mouvement maritime de l'Atlantique. Des navires de plus en plus nombreux se mirent à circuler entre les côtes de France et d'Angleterre et les rivages de l'Amérique du Sud et de l'Afrique Occidentale et Australe. L'hostilité à peine déguisée de certaines dépendances espagnoles et la présence continuelle de sous-marins ennemis dans les parages des Canaries, jointes à la pénurie du charbon dans ces îles, amenèrent les vapeurs de toutes nationalités qui se rendaient au Brésil, en Argentine et au Cap à passer par Dakar et à s'y arrêter pour faire leur plein d'eau et de houille.

De jour en jour, l'activité du port s'accrut dans des proportions que les plus optimistes n'avaient pas osé imaginer et l'on ne tarda pas à s'apercevoir que ceux que l'on accusait volontiers d'avoir vu trop grand, quand ils avaient tracé et exécuté le plan du port, avaient en réalité vu trop petit. Les quais ne pouvaient donner accès qu'à une

faible partie des bateaux qui se pressaient dans la rade et la question de l'agrandissement du port se posa, en pleine guerre, comme une question de première nécessité et d'extrême urgence.

Ainsi qu'il arrive chaque fois que de grands travaux sont projetés, les avis différèrent au sujet du programme à exécuter. Certains préconisaient l'agrandissement vers le Nord, par le moyen d'une jetée à construire de la pointe de Bel-Air vers l'île de Corée ; d'autres auraient préféré que l'agrandissement se fit vers le Sud, à l'aide d'une jetée partant du cap Manuel.

*
* *
*

L'affaire en était là lorsque le regretté Van Vollenhoven prit en main le gouvernement générale Afrique Occidentale française. Esprit de prompt réalisation, il pensa que le moment était mal choisi d'entreprendre de vastes et coûteux travaux dont le bénéfice ne pourrait commencer à se faire sentir qu'au bout de plusieurs années, c'est-à-dire trop tard. Ayant à sa disposition une somme de quinze millions, assurément trop minime pour mener à bien l'un quelconque des deux projets qui lui étaient présentés, il résolut de l'utiliser immédiatement au dragage des bassins existants.

Il était en effet de notoriété publique que l'insuffisance du port provenait, non pas précisément du fait que les quais n'étaient pas assez étendus, mais surtout de celui qu'ils étaient inabordables sur la majeure partie de leur développement en raison des dépôts de boue, de sable et de galets qui s'étaient accumulés à leur base et dans l'intérieur des bassins. Ceux-ci se trouvaient réduits, de par cette circonstance, au quart ou au cinquième, sinon plus, de leur superficie réelle. Leur restituer dans la pratique cette superficie, grâce à une simple opération de dragage, c'était donc quadrupler ou quintupler pour le moins le rendement du port sans se lancer dans aucune entreprise de grands travaux neufs, et ce résultat, suffisant pour l'instant, pouvait être obtenu immédiatement.

Un ingénieur fut donc envoyé en Europe, avec mission d'en ramener les dragues nécessaires. Il revint peu après, sans dragues, mais avec un beau projet élaboré en France et dont l'économie principale consistait en deux digues parallèles à construire perpendiculairement à l'île de Gorée. L'ensemble devait coûter une somme respectable de millions (quatre-vingts, si mes souvenirs sont exacts).

Cependant, le gouverneur général avait changé de titulaire. M. Angoulvant fit examiner le projet par ses services techniques, lesquels ne manquèrent pas de lui faire observer que plusieurs problèmes très importants avaient été négligés lors de son établissement. C'est ainsi que l'on ne s'était préoccupé ni de la direction générale de la houle ni des répercussions que pouvait avoir ce phénomène sur l'ensablement possible des bassins. Il paraissait bien imprudent de se lancer dans une entreprise d'aussi vaste envergure sans s'être assuré au préalable que les calculs faits dans un bureau de Paris ne seraient pas détruits par le jeu des forces naturelles.

Aussi le projet, d'ailleurs fortement combattu par les représentants qualifiés des compagnies de navigation, fut retourné à ses auteurs, accompagné des objections qui s'opposaient à sa réalisation.

Tout cela avait demandé du temps. Une fois de plus, le gouvernement général avait changé de titulaire et, en prenant possession de son poste en 1919, M. Merlin trouva la question exactement dans le même état que l'avait laissée le regretté Clozel environ deux ans et demi auparavant, avec pourtant un certain amas de papier et de dessins en plus. Il fit la seule chose qu'il pouvait faire : il étudia l'affaire et, pensant avec raison que les principaux intéressés, c'est-à-dire les navigateurs, étaient les mieux placés pour lui donner des avis éclairés, il sollicita leur opinion.

*
* *

La chose en est là au point de vue administratif. Au point de vue matériel, le port est naturellement plus ensablé encore qu'il ne l'était il y a trois ans et, par conséquent, plus diminué.

D'autre part, la guerre finie, Ténérife et las Palmas ont repris peu à peu leur ancienne importance et ont renouvelé leurs stocks de charbon. Les Anglais ont considérablement amélioré leur port de Freetown. Ennuyés de ne pouvoir pénétrer dans des bassins d'accès trop difficile et de place utilisable trop mesurée, gênés par le trouble apporté dans les opérations de charbonnage par des grèves inopportunes et une mauvaise organisation du travail, exploités un peu trop brutalement par certains shipchangers de la place de Dakar, les capitaines de navires étrangers ont de plus en plus déserté notre port ouest-africain pour aller relâcher aux Canaries ou à Sierra-Leone, quand ce n'est pas aux îles du Cap-Vert. Par surcroît, l'épidémie de peste qui ne cesse de ravager le Sénégal depuis plusieurs années et qui, en gagnant Dakar, a nécessité des mesures quaranténaires, n'était pas faite pour réhabiliter une escale dont la réputation commençait à devenir médiocre.

Je sais bien que l'on finira par se décider à faire quelque chose. Mais on a trop tardé déjà à prendre une décision et, si l'on tarde encore, il se pourrait que le port de Dakar ne se trouvât agrandi qu'au moment où, rayé de la liste des grands ports du monde, il n'aurait plus besoin de cet agrandissement dont l'urgente nécessité a été reconnue voilà plusieurs années.

Aussi semble-t-il indispensable, non seulement d'adopter sans retard un projet d'agrandissement dûment établi et susceptible d'une réalisation pratique et durable, mais aussi et avant tout de donner immédiatement son maximum de rendement au port actuel en draguant ses bassins et en le munissant de l'outillage et de l'organisation qui lui ont toujours fait défaut.

Améliorer et nettoyer n'empêchent pas d'agrandir ; ce sont des besoins plus simples, mais plus nécessaires encore.

M. Delafosse.

INFORMATIONS MARITIMES
Le port de Dakar
(*Le Sémaphore algérien*, 7 avril 1920)

Il est entré, en 1918, dans le port de Dakar : 1.433 navires jaugeant 3.242.052 tonnes. Le pavillon anglais était représenté par 637 navires et 1.675.604 tonnes, alors que la part de la France n'était que de 424 navires et 806.037 tonnes. Le troisième rang était tenu par 107 navires italiens avec 246.223 tonnes.

INFORMATIONS ÉCONOMIQUES ET MARITIMES
(*La Dépêche coloniale*, 3 juin 1920)

Le mouvement du port de Dakar en 1919. — Voici les principaux chiffres concernant le mouvement du port de Dakar en 1919 : entrées, 1.168 navires d'un tonnage de 2.397.876 tonnes : marchandises débarquées : 66.983 tonnes ; marchandises embarquées : 83.406 tonnes.

AU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 13 juillet 1920)

.....
Le développement du trafic du port de Dakar s'affirme de jour en jour : la création, par la Société navale de l'Ouest, d'une ligne régulière qui desservira tous nos ports africains a été accueillie avec satisfaction. Par contre, un câble qui vient d'être reçu ici, nous a annoncé que la Compagnie Wœrman allait mettre en ligne, sur la côte, son navire *Pallas* : cette nouvelle, que nous voulons croire erronée, a causé dans les milieux commerçants de notre ville, la plus vive émotion. Nous comptons que notre gouvernement prendra les mesures voulues pour nous débarrasser une fois pour toutes des Allemands pur-sang... comme des Allemands camouflés en Hollandais.

AU SÉNÉGAL
(*La Dépêche coloniale*, 30 octobre 1920)

Sénégal Port de commerce de Dakar. — On sait que les recettes et les dépenses de l'exploitation du port de commerce de Dakar forment un budget annexe au budget général de l'Afrique Occidentale française.

Le lieutenant-gouverneur du Sénégal continue néanmoins à assurer l'exécution des services en vertu d'une délégation du gouverneur général.

Mais l'exercice de cette délégation nécessite l'envoi de Dakar à Saint-Louis des affaires qui doivent être traitées par le gouverneur du Sénégal, lequel, d'ailleurs, par le fait de son éloignement est souvent dépourvu des éléments d'appréciation indispensables pour les régler rapidement.

Une expérience de plusieurs années a démontré la nécessité de supprimer cet échelon intermédiaire.

Un décret vient donc de décider que l'administration du port de Dakar sera directement rattachée au gouvernement général qui l'a créée, qui a subvenu à tous les frais de sa construction, qui supporte la charge de son exploitation et qui assurera tout l'effort financier que va demander son agrandissement.

INFORMATIONS ÉCONOMIQUES ET MARITIMES
(*La Dépêche coloniale*, 7 décembre 1920)

Les ports de l'Afrique Occidentale française. — Une statistique récente donne, sur l'importance relative des divers ports de l'Afrique Occidentale française, les renseignements suivants :

Dakar tient, bien entendu, la tête avec 423.000 tonnes de marchandises débarquées. Remarquons, toutefois, que ce chiffre contient 336.000 tonnes de charbon, qui sont absorbées par les navires faisant escale. Il reste donc 83.000 tonnes, total qui l'emporte encore sur le port de Conakry, qui suit immédiatement avec 36.000 tonnes. On tombe ensuite à 17.000 avec Grand-Bassam, 16.000 avec Cotonou, 14.000 avec Rufisque.

Si l'on considère les marchandises embarquées, les proportions se modifient.

Dakar annonce 426.000 tonnes, qui se réduisent à 131.000 en défalquant le charbon. La prépondérance des oléagineux en A. O. F. se fait sentir et nous voyons

arriver Rufisque (117.000), Cotonou (71.000), Foundiougne (63.000) puis Grand-Bassam (49.000) et Conakry (26.000).

On voit donc que ce qui fait la supériorité du port de Dakar, en dehors de sa situation favorable, c'est son outillage qui lui permet de faire les opérations de chargement et de déchargement avec plus de facilité que ses concurrents, dont la situation à cet égard est très défavorable.

En ce qui concerne l'origine des marchandises débarquées en A. O. F., on constate des différences suivant les ports. À Dakar l'Angleterre tient la tête avec 95 millions 797.000 francs contre 63.266.000 francs à la France. À Rufisque, la France importe 5 millions, contre 600.000 à la Suède ; l'Angleterre n'y figure pas, tandis qu'à Cotonou elle fait 13 millions, les Etats-Unis 10 millions et la France 7 millions. À Foundiougne, la France importe 15 millions, la Hollande 1 million, le Danemark 900.000 francs. À Grand-Bassam et Conakry, nous trouvons 10 et 16 millions pour l'Angleterre, 5 et 4 millions pour la France.

Quand aux pays destinataires des 180 millions de marchandises exportées, ce sont par ordre d'importance la France, l'Angleterre, les États-Unis, la Hollande.

EN AFRIQUE OCCIDENTALE

Le port de Dakar (*La Dépêche coloniale*, 16 décembre 1920)

Pour lui procurer l'outillage nécessaire, il serait question de rendre son budget autonome

À Bordeaux, quelques heures avant de s'embarquer pour Dakar, M. le gouverneur général Merlin a eu un long entretien avec les membres du Syndicat de défense intérêts sénégalais, présidé par M. Philippe Delmas en l'absence de M. Léon Prom, actuellement souffrant. Au cours de cette réunion, M. Merlin a été amenée à faire une déclaration sur l'intérêt, de laquelle nous croyons devoir insister.

M. Philippe Delmas avait, une fois de plus, posé la question du port de Dakar : alors que, de par sa situation géographique même, Dakar est destinée à devenir un port de commerce de toute première importance, la situation présente y est telle qu'il n'est pas possible de satisfaire aux exigences de son trafic, encore relativement réduit. Sans doute, envisage-t-on, pour l'avenir, une dépense d'une quarantaine de millions, laquelle servira à agrandir le port par le moyen de môles et de digues reconnus indispensables. Mais à quoi sert d'avoir un port et de l'agrandir si ce port est démuné de tous les appareils nécessaires pour le chargement et le déchargement des navires : voies ferrées se raccordant aux lignes de pénétration vers l'intérieur du pays, machines élévatoires, grues puissantes, docks, etc. Cet outillage économique fait défaut à Dakar : pendant la guerre, il en est résulté pour les navires fréquentant le port, de formidables surestaries : et aujourd'hui, bien que le trafic soit moindre, la situation demeure identique. Il faut y remédier sans retard.

M. le gouverneur général Merlin a répondu que cette situation le préoccupe tout autant que le commerce bordelais : il fera ses efforts pour l'améliorer. Dès maintenant, dans ce but, il envisage une réforme administrative du plus haut intérêt et qui pourrait être évidemment appelée à donner les meilleurs résultats.

On sait que les recettes et les dépenses du port de Dakar sont inscrites à un budget spécial, préparé chaque année par l'administration du port, étudié par la direction des finances du gouvernement général « de l'Afrique Occidentale, soumis au ministre des colonies et approuvé par décret en même temps que les autres budgets des colonies du

groupe, ce budget est « spécial », mais il n'est pas « autonome », en ce sens que les excédents de recettes sont versés au fonds commun, c'est-à-dire à la caisse de réserve de l'A.O.F. où ils demeurent inutilisés en prévision de crises économiques possibles susceptibles d'exiger des appels à cette caisse de réserve pour combler des déficits budgétaires : en sorte que, par exemple tout ou partie des excédents de recettes du port de Dakar pourrai servir à couvrir tout ou partie du déficit du budget local de la Guinée. Organisation essentiellement administrative, mais qui cadre mal avec les idées de décentralisation actuellement en cours.

Aussi M. Merlin a-t-il annoncé, à Bordeaux, son intention de réaliser prochainement l'autonomie du budget du port d Dakar : les excédents budgétaires de l'exploitation du port seraient versés à une caisse spéciale, laquelle servirait d'une part à constituer un fonds de réserve particulier au port, et d'autre part à acquérir l'outillage économique nécessaire au dit port ainsi qu'à entretenir et à améliorer cet outillage.

L'idée est excellente et nous ne saurions trop l'approuver. En France même, n'est-il pas question, et pour les mêmes motifs, de rendre autonome le budget des postes et télégraphes.

Pourquoi, d'ailleurs, ne pas prononcer l'autonomie des différents budgets spéciaux de l'A.O.F. ? Sans doute, chaque budget de chaque chemin de fer de la colonie ne saurait-il être autonome, car l'opération n'est possible qu'à la condition qu'on soit assuré d'excédents de recettes Mais pourquoi ne pas créer une caisse de réserve des chemins de fer au lieu de verser les excédents de recettes des Chemins le fer, pour autant qu'il y en a, à la caisse de réserve générale de la colonie. Ainsi pourrait-on, suivant les besoins, améliorer l'outillage de nos voies ferrées coloniales, en faisant servir aux chemins de fer seuls les bénéfices qu'ils ont pu réaliser.

La chose mérite, semble-t-il, d'être étudiée.

M. L.

COMPAGNIE SÉNÉGALAISE DE VOIES ÉCONOMIQUES
(*Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'AOF, 1921, p. 217*)

L'assemblée générale ordinaire de cette Compagnie, dont le siège social est à Rufisque, s'est tenue le 28 mai 1921, sous la présidence de M. Vielles.

L'assemblée a approuvé la répartition des comptes et bénéfices de l'exercice clos au 30 avril 1921, a décidé la répartition d'un dividende de 4 francs par action et a nommé administrateurs de la société, pour une durée de cinq ans, MM. Giraud, Sicamois et Vielles, dont le mandat était arrivé à expiration.

L'assemblée générale extraordinaire de la dite compagnie, tenue le même jour, a décidé, après avoir pris connaissance du cahier des charges, d'intervenir entre le Gouvernement général et la Société, au sujet de l'installation du réseau Decauville sur les terre-pleins du port de Dakar, de porter de 150.000 francs à 500.000 francs le capital social par l'émission de 3.500 actions nouvelles de 100 francs.

LÉGION D'HONNEUR
Ministère des travaux publics
(*Journal officiel de la République française, 2 août 1921, p. 9047*)

Chevalier

Noël (Louis-Just-Henry), ingénieur en chef des ponts et chaussées de 2^e classe, à Bar-le-Duc ; 17 ans de services civils et militaires. Titres exceptionnels : mis à la disposition

du ministère des colonies dès sa sortie de l'École nationale des ponts et chaussées et affecté au service des travaux publics du Sénégal, a fait preuve, dès son arrivée dans cette colonie où il est demeuré pendant dix ans, de remarquables qualités techniques et professionnelles et a rendu d'éminents services en qualité d'ingénieur en chef du port de Dakar. Rentré en France en octobre 1919, s'est consacré depuis cette époque, avec une ardeur et une compétence au-dessus de tous éloges, aux difficiles travaux de reconstitution dans le département de la Meuse.

REVUE DE LA PRESSE

TANGER DAKAR TAKORABI
(*La Dépêche coloniale*, 3 septembre 1921)

La *Vie maritime* :

Jetons un coup d'œil rapide sur les plans du port de Tanger.

Deux caractéristiques sautent aux yeux :

1° Les navires y trouveront des fonds de 7 à 12 mètres, « à haute mer ».

Pourquoi seulement à haute mer ? Va-t-on faire de Tanger un port qui ne sera pas du premier coup, accessible en tout temps ? Faudra-t-il que les grands navires aillent encore se réfugier à Gibraltar ?

2° La moitié (*sic*) des quais sera établie par des fonds « de moins de quatre mètres ».

Et l'autre moitié ?

Faut-il s'attendre à ce que la plupart des navires ne puissent pas accoster ?

Qu'il nous soit permis d'en appeler au grand Français qui préside aux destinées du Maroc. Celui-là sait voir grand et loin. Autant que cela peut dépendre de lui, il voudra obtenir les redressements indispensables.

Regardez, je vous prie, du côté de Dakar, monsieur le maréchal. Quel exemple !

Pour déterminer le courant d'opinion qui finit par emporter le vote des travaux du port de Dakar, il ne fallut pas moins de vingt ans de polémiques et d'interventions de toute sorte, dont l'école de l'amiral Aube supporta tout le poids. M. Paul Fontin et son si regretté collaborateur, l'amiral Reveillère, entre autres, ont bataillé vingt ans pour faire admettre la nécessité d'équiper, pour la guerre et pour le commerce, un des points géographiques les mieux situés du globe.

Mais quand on fut décidé, on ne sut pas voir grand, et l'exécution se montra singulièrement étriquée.

Dès avant la guerre, on étouffait dans le nouveau port ; l'outillage y était insuffisant et suranné. Sur tant de milliards gaspillés pendant les cinq années terribles, personne n'eut l'idée de prélever quelques millions pour Dakar et pour le chemin de fer du Thiès-Kayes, qui étaient pourtant des œuvres de guerre au premier chef. La *Dépêche coloniale* publiait récemment, sur l'état de la voie du Thiès-Kayes, des renseignements lamentables. Quant au port de Dakar, on n'y a pas touché et son insuffisance va chaque jour en s'accroissant.

Résultat : la politique coloniale anglaise entre en scène, à la côte occidentale d'Afrique, avec l'intention bien arrêtée de tirer tout le parti possible de nos attermoissements.

Et lord Milner met dans ses actes une vigueur telle, que ce ne sera pas trop pour réagir, de toute l'intelligente énergie de M. Albert Sarraut.

À la Gold-Coast, par exemple, on active les jonctions des voies ferrées du littoral entre Accra et Sekondi. Puis, partant de la côte, on pousse le chemin de fer dans la

direction de l'intérieur de la colonie, qui est aussi la direction de la boucle du Niger, prenons-y garde.

Enfin, le major général Guggisberg, gouverneur, vient de jeter, à Takoradi, les fondations d'un grand port moderne, en eau profonde, sur lequel on compte pour « enfoncer » Dakar. La dépense prévue est de 7 millions de livres sterling ; on espère achever les travaux en cinq ans, avant la transformation de Dakar.

Sénégal
(*La Dépêche coloniale*, 14 septembre 1921)

Mouvement du port de Dakar. — Pendant le mois de juin dernier, il est entré dans le port de Dakar 86 navires jaugeant 147.278 tonneaux (contre 111 navires et 290.050 tonneaux en juin 1920), dont 54 français, 9 italiens, 9 anglais, 3 américains, 6 danois, 4 portugais et 1 allemand.

Ces navires ont débarqué, en juin 1921, 25.076 tonnes, dont 19.653 tonnes de charbon ; ils ont embarqué 15.506 tonnes, dont 11.698 tonnes de charbon, 2.728 tonnes d'arachides, 517 tonnes de gomme arabique.

Situation commerciale. — Les transactions commerciales demeurent faibles, les indigènes étant occupés aux travaux agricoles. La colonie subit les effets d'une crise à la fois mondiale et locale. La crise locale provient de la mévente des produits du cru et de la cherté des marchandises importées, ainsi que des stockages opérés en 1919 et 1920.

Elle se complique des ouvertures de crédits que les grosses maisons ont faites en 1920, conformément aux usages locaux, aux commissionnaires et aux boutiquiers, et dont le recouvrement est rendu extrêmement difficile par la crise commerciale actuelle.

On estime cependant d'une manière assez générale que les prix aussi bien des produits que des marchandises ont une tendance à se stabiliser et ne connaîtront pas, à la traite prochaine, les écarts considérables constatés cette année.

Le coût de la vie diminue chaque jour pour l'indigène, mais non pour l'Européen qui ne constate de baisse que sur un petit nombre d'articles.

Albert Sarraut, ministre des colonies, à Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 8 et 16 octobre 1921)

[Le manque de coordination entre les compagnies maritimes
desservant l'Afrique noire]

Un peu d'ordre
par Marcel Ruedel
(*Les Annales coloniales*, 7 novembre 1921)

J'ai sous les yeux les multiples prospectus des différentes sociétés de navigation qui assurent, avec un développement croissant de leurs services, les relations maritimes entre la métropole et la Côte occidentale d'Afrique. L'examen de ces horaires est intéressant à faire, car il montre à la fois la fréquence des départs et la diversité des escales. Il nous permet, également, de faire une constatation : c'est le manque de coordination des compagnies pour assurer un service à intervalles réguliers entre la

Métropole (Marseille et Bordeaux) d'une part, Dakar et les ports de la Côte du Sud d'autre part.

Six compagnies desservent régulièrement Dakar : les Chargeurs réunis, la Sud-Atlantique, la Compagnie française de navigation à vapeur, la Compagnie marseillaise à vapeur et la Société générale de transports à vapeur [SGTM]. Or, prenons la liste des départs combinés de toutes ces compagnies entre le 16 octobre et le 1^{er} novembre.

Le 16 octobre, le *Cordoba* est parti de Marseille pour Dakar où il arrivait le 23.

Le 22 octobre, le *Samarra* quittait, Bordeaux pour être à Dakar le 2 novembre.

Le 20 octobre, effectuant un service tous les 20 jours vers l'Afrique occidentale, avec escale à Casablanca, les Affréteurs réunis* dirigeaient le *Stella* sur Dakar.

Le 30 octobre, l'Ani partait de Bordeaux pour Dakar (7 novembre) et toute la côte d'Afrique.

Le 30 octobre également, le paquebot de la Compagnie française de navigation à vapeur le Kouroussa, je crois, prenait de Marseille son départ mensuel sur Dakar (le 8 novembre), Conakry, Grand-Bassam et Cotonou.

Le 1^{er} novembre, le *Valdivia* partait de Marseille pour Dakar (arrivée le 8 novembre).

Le 1^{er} novembre également effectuant un trajet qui se renouvelle tous les quarante jours, le paquebot de la Compagnie marseillaise de navigation à vapeur quittait Marseille pour Dakar, Conakry, Tabou, Grand-Bassam et Cotonou.

En résumé, en quinze jours, sept paquebots rapides, sans compter les cargos, les voiliers et autres bateaux de moindre importance ont assuré la liaison entre la France et notre empire d'Afrique.

Il eût mieux valu évidemment que les départs ne fussent pas massés en deux séries mais, tel quel, l'effort est appréciable et mérite d'être souligné.

Malheureusement, le bilan est beaucoup moins brillant si nous examinons les 18 jours qui suivent : du 2 au 19 novembre, juste 2 paquebots : l'un, le *Jupiter* des Affréteurs réunis*, qui part le 10 novembre pour faire Marseille, Casablanca, Dakar et retour, l'autre, la *Plata*, qui, le 16 novembre, de Bordeaux, gagne l'Amérique du Sud par Dakar où il fait escale le 21. Et de ces deux paquebots, aucun ne descend et ne dessert la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Dahomey, le Cameroun et l'Afrique équatoriale française.

Il y a là une étrange anomalie qui nuit au bon ordre de nos relations avec notre empire africain et que la Compagnie belge et les compagnies étrangères anglaises ou italiennes n'arrivent pas à supprimer complètement.

Le problème est complexe. Une entente entre les diverses compagnies serait peut-être susceptible d'éviter ces écarts formidables dans les départs de chaque sens.

Les particuliers, les commerçants y gagneraient, l'État y trouverait facilement son compte et les compagnies de navigation y augmenteraient leurs bénéfices.

La coordination des services maritimes entre la Métropole et les Colonies s'impose dans les plus brefs délais.

M. ALBERT SARRAUT À DAKAR

LES PROJETS DE TRAVAUX DU PORT
(*La Dépêche coloniale*, 12 novembre 1921)

Le ministre des colonies s'est fait donner sur place des explications détaillées sur les constructions et les aménagements à entreprendre

Dakar, 9 octobre. — (De l'envoyé spécial de la « Dépêche Coloniale »). — La première journée du ministre des colonies à Dakar fut consacrée, en grande part, à la

visite des établissements sanitaires et d'assistance : hôpital colonial, hôpital indigène, école de médecine, institut de biologie, maternité et crèche.

Dans la soirée, le ministre se rendit au cimetière de Dakar, où il déposa une palme sur le monument élevé aux morts de la guerre et posa la première pierre du mausolée William Ponty.

La soirée se termina par une réception à la mairie de Dakar où, pour n'en point perdre l'habitude, plusieurs discours furent prononcés.

Le lendemain, après avoir fait un tour rapide au marché, le ministre se rendit au port de commerce, où l'ingénieur Thomasset, avant la visite des bassins, fit un exposé très précis des grands travaux projetés dans le port de Dakar.

*
* *

M. Thomasset rappela brièvement les travaux effectués jusqu'ici : construction des premières jetées par la marine, travaux achevés ensuite dans la période qui s'étendit jusqu'en 1910, sur les ressources des emprunts de 65 et 100 millions, et avec des contributions annuelles du budget général ; puis ensuite, il esquaissa le projet d'amélioration établi en 1912, qui devait être exécuté au moyen des fonds de l'emprunt de 167 millions votés en 1913. La guerre ne permit pas de commencer ces travaux.

Pendant les hostilités, le port de Dakar prit une extension considérable, car de nombreux navires, allant et venant d'Amérique du Sud et du Cap, y firent escale. Au bout de peu de temps, on se trouva fort à l'étroit dans le port, et l'on dut envisager des modifications très importantes, comportant la construction de nouveaux ouvrages et l'exécution de dragages, très puissants. On se décida alors à reporter hors des jetées actuelles tous les ouvrages à édifier, et à construire un nouveau port, qui devait pour ainsi dire être relié à l'île de Gorée.

C'était là un travail considérable, que des considérations d'ordre financier ne permirent d'ailleurs pas d'entreprendre immédiatement. Entre-temps, des critiques d'ordre nautique et autres ayant été faites à ce projet, on fut amené à le modifier encore. Il fut transformé par M. Ficatier, inspecteur général des ponts et chaussées, qui tint compte dans une large mesure des observations formulées sur l'ancien projet.

Ce projet, en ce qui concerne les travaux à exécuter à la mer, ne comporte d'ailleurs que des extensions aux ouvrages déjà existants et ne prévoit, pour les travaux à exécuter à terre, que l'établissement de voies d'accès destinées à desservir les nouveaux ouvrages.

C'est ainsi qu'il envisage entre autres la construction d'un appontement dans le bassin Est en bordure de la jetée Sud, ce qui donnerait trois postes d'accostage supplémentaires pour les navires, l'approfondissement par dragage du bassin Est afin de lui procurer des fonds de 8 m. 50 à 9 mètres et le prolongement d'un des deux môles existant actuellement pour faciliter les opérations de chargement et de déchargement.

Le projet Ficatier prévoit encore le dragage à 8 m. 50 du bassin médian et l'aménagement du grand bassin Ouest, le plus vaste et le mieux abrité de tout le port.

*
* *

Parmi les aménagements nouveaux, le même projet envisage la construction dans la partie Nord-Ouest du port, d'un terre-plein pour les arachides muni d'un quai permettant l'accostage des navires. Cette transformation aurait évidemment le résultat de détourner sur Dakar une grande partie des arachides embarquées à Rufisque au moyen d'allèges dans une mauvaise rade foraine.

Est-ce un mal ? Nous ne le pensons pas, car il est normal et même souhaitable qu'un port bien abrité comme Dakar, muni de parcs de stockage et de moyens de manutention mécanique à grand rendement, capte tout le tonnage du Sénégal.

Le projet comporte encore la construction d'un môle à combustible pour le mazout et le charbon le long de la jetée Nord, de façon à concentrer dans une seule partie du port toutes les installations nécessaires au charbonnage et au mazoutage des navires, l'établissement d'un brise-lames destiné à couvrir la passe d'entrée du port, et l'édification d'un terre-plein destiné aux chantiers de réparation des petits navires.

Parmi les travaux à exécuter à terre, le projet Ficatier comprend la construction de nouveaux hangars ou magasins sur les môles, le perfectionnement de l'outillage de manutention des marchandises et produits dont le fonctionnement est prévu à l'électricité ; la création d'ateliers de grosses réparations et enfin le remaniement des routes existantes, la construction de voies nouvelles et la transformation des voies ferrées qui desservent les terre-pleins et les môles ainsi que la modification ou plutôt le dédoublement de la gare de Dakar, de façon à diriger sur une gare de triage située hors de la ville toutes les marchandises qui encombrant et embouteillent la gare actuelle.

*
* *
*

Il va sans dire que M. l'ingénieur Thomasset a vivement insisté dans sa démonstration au ministre sur la nécessité de compléter ces améliorations, aménagements et outillage fixes du port, par tout un matériel flottant de remorqueurs, de vedettes, de chalands, d'allèges, de bateaux-citernes et d'embarcations diverses, qui n'existent pour ainsi dire pas à l'heure actuelle et qui, dans bien des cas, rendent l'exploitation du port presque impossible.

Envisageant la réalisation de ce projet, M. Thomasset estime que de semblables travaux exigent un personnel technique que ne possède pas le service des travaux publics de l'A. O. F. et conclut nettement à [l'obligation de recourir à une société privée pour mener à bien l'ensemble d'un tel programme](#). C'est, du reste, dans cette voie que s'est déjà engagé le gouverneur général de l'A. O. F.

Nous nous sommes un peu étendu sur les projets de travaux du port de Dakar. Nous ne le regrettons pas. Car c'est, à notre avis, parmi tous les travaux publics envisagés dans notre colonie de l'A. O. F., celui qui revêt, à l'heure actuelle, l'importance la plus considérable et M. Albert Sarraut, dans l'ampleur qu'il a donnée à sa visite du port de Dakar, a montré qu'il donnait à ce projet la première place dans son programme de mise en valeur de l'A. O. F.

Jean Saint-Genest.

SÉNÉGAL

(La Dépêche coloniale, 16 décembre 1921)

Port militaire de Dakar. — Un décret du 5 décembre a ouvert au ministre de la marine sur le chapitre 39 : « Ouvrages maritimes. — Voiries et immeubles administrés par le service des travaux hydrauliques. — Entretien et service général, y compris les dépenses induites » du budget de l'exercice 1921 un crédit de 100.000 francs applicable aux travaux d'entretien des ouvrages de la marine militaire au port de Dakar.

Il sera pourvu à cette dépense au moyen du versement effectué par le gouvernement de l'Afrique Occidentale d'une somme de 100.000 francs, à titre de subvention pour l'entretien des ouvrages de la marine militaire au port de Dakar.

LA QUESTION DE L'EAU À DAKAR
(*La Dépêche coloniale*, 28 mars 1922)

M. le gouverneur général Merlin s'est préoccupé dès son arrivée en A. O. F. d'assurer l'alimentation en eau douce de la ville et du port de Dakar.

Le problème n'était pas sans difficultés, en raison du faible relief et de l'exiguïté de la presqu'île à l'extrémité de laquelle la ville est construite.

Des études longues et minutieuses ont permis de déterminer une région susceptible de fournir en moyenne 10.000 mètres cubes d'eau par jour sans crainte d'appauvrissement de la nappe souterraine.

Cette quantité étant jugée suffisante pour tous les besoins éventuels de Dakar et même pour ceux de Rufisque, des études vont être entreprises incessamment par des ingénieurs spécialistes pour fixer les installations à effectuer, et le mode de captage et d'envoi de l'eau sur les lieux de distribution.

M. le gouverneur général Merlin a pris d'ores et déjà les mesures pour disposer en temps utile des crédits nécessaires à l'exécution des travaux.

LES RAPPORTS DE BORDEAUX
ET DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

AU SUJET DE LA RÉCOLTE DES ARACHIDES
(*La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 15 avril 1922)

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs qui a habité longtemps le Sénégal, l'intéressante lettre suivante :

LE CHARGEMENT DES ARACHIDES À RUFISQUE. — CE QUE POURRAIT ÊTRE CE CHARGEMENT À DAKAR. — AMÉNAGEMENT DU PORT DE DAKAR.

La récolte des arachides au Sénégal a lieu vers la fin de septembre ou le commencement d'octobre.

L'indigène amène ses arachides ensachées, qui, après l'achat, seront versées dans la secco du traitant.

Le secco est généralement un champ clos attendant à l'opération où les arachides sont versées en vrac en attendant le moment de leur expédition.

À certaines époques plus ou moins rapprochées, suivant l'importance de la maison, des stocks, etc., les arachides sont dirigées vers Rufisque où se trouvent les principaux seccos des maisons de la colonie.

À ce moment, les arachides du secco de l'opération, mises en sacs cousus, sont chargées sur wagon et expédiées à la maison mère.

À leur arrivée à Rufisque, elles sont déchargées, placées sur Decauville, transportées au secco, vidées de leur sac, puis mises en tas, les sacs mis en paquets retournent aux diverses opérations de l'intérieur pour recommencer le même cycle.

À RUFISQUE

Au pied de cette masse d'arachides, de nombreuses équipés du six ou huit travailleurs ensachent sans répit ces graines, attachent les sacs, puis vont les déposer dans un coin, près de la voie Decauville, en piles, pour pouvoir les charger plus rapidement.

À ce moment, les sacs, chargés par dix, douze, quinze, suivant la capacité de la plate-forme Decauville sont, après pesée, dirigés vers le wharf à travers les rues de la ville, et ces plates-formes poussées par des équipes qui s'amuse de la vitesse de la marche, ou par d'autres qui, trouvant le travail trop pénible, arrivent au wharf pour être déchargées et, régulièrement, à chaque voyage, il est bien rare qu'un sac mal attaché ne se soit pas ouvert ou que la plate-forme, mal lancée, ne déraille pas sur un aiguillage, répandant sur le ciment des rues les sacs qu'elle porte et souvent même leur contenu.

Déchargés sur le wharf, les sacs sont alors lancés dans des cotres à voiles, de dix à vingt tonneaux environ, ils se crèvent ou se détachent souvent au choc ; puis le cotre, ayant son chargement, largue ses amarres, lève la voile et va s'accoter au large le long du vapeur qui va amener ces graines en Europe. Élingués par six, huit ou dix, ces sacs sont montés par le treuil sur le pont du navire où des équipes spéciales les ouvrent et vident le contenu dans les cales.

Par temps de raz-de-marée, la douane hisse au mât de signal, un drapeau vert : tant que ce drapeau flotte, les opérations de chargement sont officiellement suspendues. Les raz-de-marée sont particulièrement violents à Rufisque, les gros navires ne peuvent plus se fier à leurs ancres et sont obligés d'être toujours sous pression, ils gagnent la haute mer ou Dakar qui n'est guère qu'à une heure de là ; quant aux cotres, ils font face à la lame tant qu'ils le peuvent ; nombreux sont ceux qui, retournés, sont portés à la côte ; les wharfs sont nettoyés des marchandises qui y sont déposées et même, parfois, sérieusement avariés.

Il y a eu des raz-de-marée plusieurs jours de suite ; pendant ce temps, les chargeurs, d'après les termes de la charte-partie où ce cas est généralement prévu, et même d'après les usages locaux, ne sont pas obligés de charger, d'où pas de staries ou de surestaries ; après la tempête, la mer est couverte d'arachides en vrac ou en sacs, sur la plage, les pirogues ou autres petites embarcations sont à la côte, et les cotres eux-mêmes ont très souvent une avarie quelconque.

À DAKAR

En regardant la ville, de l'entrée du port, légèrement à droite des Mamelles, après avoir passé le bassin de l'arsenal, il y a un grand espace inoccupé, deux maisons, un petit wharf, une cale inclinée, l'usine d'électricité et le parc des charbonnages de Dakar, puis un tronçon de môle : c'est le commencement de la jetée.

Comme le quai n'est pas encore construit à cet endroit, on pourrait consolider cette jetée, construire à une certaine distance une nouvelle jetée parallèle et établir de loin en loin, entre ces deux jetées, des murs perpendiculaires. Les dimensions approximatives de ce quai de chargement doivent être, les suivantes :

Longueur et profondeur sous-marine : suffisante pour permettre à un gros navire d'accoster.

Largeur : suffisante pour permettre à quatre wagons d'y circuler.

Hauteur : suffisante pour qu'on puisse trouver à la plus forte marée une pente permettant aux arachides de glisser dans les cales de leur propre poids.

On comblerait ensuite les vides de ce compartimentage avec du sable pris à proximité, sur cet espace inoccupé, ce sont des dunes, ces dunes égalisées, le sable enlevé, pourrait servir d'un côté à combler le terre-plein et de l'autre côté le marigot de Hann, ce qui permettrait d'avoir là une immense gare de triage bien placée et peut être sans équivalent.

On pourrait aussi, à l'intérieur de ce quai, poser des conduites nécessaires pour permettre aux navires de faire leur eau tout en chargeant.

DE L'IMPORTANCE D'UNE GARE DE TRIAGE

Il a été dit plus haut comment s'opère le chargement des arachides à Rufisque, la façon de procéder, avec mon projet, serait la suivante :

La distance qui sépare Dakar de Rufisque est de 27 kilomètres environ, les Compagnies du D. S L. ⁷ et du T.-K. ⁸ seraient, paraît-il, disposées à accorder le même prix pour les arachides chargées par train complet sur Dakar ou Rufisque. Il n'y aurait pas, en cas contraire, de grosses différences.

Une charte-partie a été signée à Bordeaux, par exemple, pour un navire chargé de marchandises à destination du pays avec un retour de X tonnes d'arachides, l'armateur doit donc compter :

Voyage aller, X jours ; débarquement, X jours ; embarquement, X jours ; voyage retour, X jours, et il devra ajouter X jours, pour imprévus, raz-de-marée toujours possibles, etc.

À Dakar, il n'aura pas ces quelques jours à compter, le port est sûr, le navire restera amarré pendant tout le temps de ses opérations, sans crainte d'arrêt pour cause de mauvais temps.

L'agent de la maison coloniale aura compté de son côté :

Voyage aller, X jours ; débarquement, X jours ; donc, à telle date, le navire sera à même de charger. Il avertit ses représentants qu'à un jour donné, ils devront exporter un certain nombre de wagons et la Compagnie de chemins de fer, qu'à une date précise, elle devra former un train qui, partant de tel endroit, prendra X wagons à telle escale, X wagons à telle autre et qui devra arriver à Dakar tel jour, à telle heure.

À son arrivée à Dakar, le train sera aiguillé sur une des voies construite sur la plaine de Hann. comme expliqué plus haut.

Cette gare de triage devra être installée en forme d'épi à deux bouts comme la gare maritime de Bassens (Gironde).

Sur le quai surélevé que l'on vient de construire, pris sur la mer, auquel on accède par un plan incliné, sont placées trois voies, une pour les wagons, l'autre pour un petit tracteur électrique ou tout autre motrice, susceptible d'accrocher deux wagons par le flanc et de les traîner à chargement complet sur le terre-plein, puis une voie d'évacuation pour les wagons vides, ces wagons arrêtés en face des cales qu'ils doivent remplir peuvent être vidés de leur contenu en peu de temps et orientés à l'aide de plaques tournantes sur la troisième voie, puis poussés sur le plan incliné, ils s'en front, d'eux-mêmes prendre place sur d'autres voies où ils pourront être chargés de marchandises à destination de l'intérieur.

Avec cette façon de procéder, on peut vider dans chaque cale au moins quatre wagons complets par heure, sans crainte d'être arrêté par le mauvais temps et fixer à quelques heures près le temps nécessaire au chargement d'un navire de X tonnes. De son côté, l'armateur saura, à peu de choses près, le moment du retour de son navire.

LES MODIFICATIONS À APPORTER AU MATÉRIEL DÉJÀ EXISTANT

Les modifications à apporter aux wagons qui font le transport des arachides sont les suivantes :

Le wagon doit ressembler aux wagons frigorifiques américains, avec un toit à charnière et des portes à double vantaux.

Pour le chargement, les portes latérales fermées, le toit est relevé, les arachides sont vidées en vrac, le chargement terminé, le toit rabaisé et fermé, le wagon plombé est prêt à être expédié à destination.

À l'arrivée, les portes latérales ouvertes, les arachides s'écouleront en peu d'instantes du côté de la déclivité et des hommes armés de pelles finiront de faire descendre dans la cale du navire ce que la pesanteur n'a pu entraîner jusqu'au nettoyage complet.

⁷ Dakar-Saint-Louis.

⁸ Thiès-Kayes.

Il n'y a besoin que de deux ou trois tabliers en fer ou en bois, suspendus sur des glissières légèrement incurvées sur les côtés, qui laisseront glisser à leur sortie du wagon les arachides, les côtés les maintiendront et les guideront en cas d'afflux.

Il faut assez de wagons, le navire ne doit pas attendre, en chargeant 800 tonnes environ chiffre minimum, par wagons de 10 à 15 tonnes, en huit heures de travail, un navire de 1.200 à 1.400 tonnes ne doit pas rester plus d'un jour et demi de travail à quai ; l'intensité du travail aura vite fait d'amortir les frais de transformation des wagons.

Comme indiqué plus haut, deux wagons pris par la motrice sont trainés le long du bord, les portes ouvertes, le simple effet de la pesanteur fait vider au moins la moitié des deux wagons instantanément dans les cales. Le reste aura besoin d'être poussé, le travail sera facile. Il faut se rappeler que l'arachide roule aisément. Le personnel nécessaire à ces opérations peut se décompter comme suit :

Un chef d'embarquement, deux conducteurs de motrice, une quinzaine de manutentionnaires pour la conduite, l'aiguillage et le nettoyage des wagons, deux manutentionnaires volants de complément et un poseur si l'on est obligé de faire le poids des arachides embarquées.

LES ÉCONOMIES RÉSULTANT DE LA PRISE EN CONSIDÉRATION DE CE PROJET L

L'armateur sait qu'il n'a pas à craindre d'interruption dans son chargement, le navire sera à quai où il pourra éteindre ses feux (économie de charbon), procéder au nettoyage des chaudières (entretien) et charger surtout beaucoup plus économiquement (économie d'un jour ou deux à chaque voyage, par chargement complet), ce qui lui permettra de faire un voyage de plus par an, au minimum (résultat : meilleur rendement du capital engagé par l'armateur, diminution du fret).

Économie de sacs pour les maisons : le chargement se fait par wagons complets et en vrac, sans un seul sac, économie d'entretien de la flottille des cotres qui, à Rufisque, fait la navette entre le wharf et le navire, le navire sera à quai, ensuite économie beaucoup plus considérable de toute manutention à Rufisque, déchargement du wagon, transport au secco, vidage des sacs, ensachage à nouveau des graines, transport au wharf, chargement sur cotres et, de là, sur navire, vidage des sacs dans les cales du navire. (Il faut compter avec la méthode actuelle plus d'une certaine de manutentionnaires à 1 fr. 50 ou 2 francs par jour au prix d'avant-guerre et pour chaque opération.

Pour mémoire, cette économie ressortant de l'exposé déjà fait.

Par suite de la baisse du fret, de l'économie sensible de la manutention et des plus grandes facilités de transport, on peut prédire sans crainte, la baisse de tous les produits où l'arachide entre pour une large part dans leur composition et le prix modique de ce produit permettrait davantage à l'arachide française de supplanter sur nos marchés l'arachide anglaise des Indes.

On peut voir par cet exposé la formidable économie qui résulterait de l'adoption de ce plan ; elle permettrait dans un temps très court de récupérer le capital engagé à cette opération et de réaliser en peu de temps de copieux bénéfices, d'accélérer le travail en lui donnant plus de rapidité, de hâter le trafic et de faire diminuer le fret en rendant les navires plus tôt disponibles.

Il faut considérer que plus de la moitié du sol du Sénégal est loin d'être mise en valeur, la demande des graines est jointe à leur facilité de transport ; il en résulterait même d'une façon indirecte une plus grande mise en culture, et avec des procédés plus modernes, un plus grand rendement, l'indigène trouvant un débouché plus abondant sera incité à produire davantage.

Ces travaux augmenteraient aussi pour le port de Dakar le tonnage des navires y faisant relâche (bénéfices pour le port, le pilotage. etc.), donneraient à la ville et aux affaires qui y sont traitées une plus grande importance. Il faudra tôt ou tard finir de

construire le port à cet endroit. La gare établie comme indiquée sera suffisante, même pour le trafic dans un demi-siècle, les marchandises à leur sortie du navire seraient directement chargées sur wagon pour l'intérieur, sans transbordement onéreux, cela décongestionnerait les quais ; ce serait la possibilité d'amener, pour y faire escale, tous les navires des compagnies belges, hollandaises, anglaises, allemandes, etc., qui, allant d'Europe en Amérique du Sud ou ailleurs, font escale aux îles du Cap Vert, à Madère ou aux Canaries.

Il ne faut pas oublier non plus que, par suite de l'achèvement de la ligne du Thiès-Kayes, puis la construction ultérieure inévitable de nombreux bras sur les lignes déjà existantes, Dakar est appelé à devenir le plus grand port de toute l'Afrique occidentale française, en relation directe avec Bordeaux.

Jean D....

SÉNÉGAL

La vie administrative

(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1922)

Une commission composée de : MM. Thomasset. chef du service du port de commerce, président ; Debonne. administrateur adjoint au directeur des Finances et de la Comptabilité ; Martin, chef du Service de l'Inscription Maritime ; Abadie-Gasquin, capitaine de port ; Floich, pilote le plus ancien, membres, s'est réunie, sur la convocation de son président, à l'effet d'étudier, sous quelle autorité le service du pilotage devra être placé ; la modification des arrêtés du 7 novembre 1917 et 25 juillet 1919 en ce qui concerne le recrutement des pilotes ; l'organisation de la caisse de pilotage et l'attribution des fonds.

LA MISE EN VALEUR DE L'A. O. F.

Le programme des grands travaux

(*La Dépêche coloniale*, 5 décembre 1922)

M. Georges Bousenot, rapporteur, demande à la chambre de voter le plus tôt possible le projet d'emprunt nécessaire à l'équipement de notre empire ouest-africain

.....

Le port de Dakar

Le crédit de 40 millions destiné au port de Dakar est l'occasion pour M. Georges Bousenot d'exposer la question de l'assainissement de la ville de Dakar, soulevée devant la commission principalement par MM. Diagne et Proust, et que nos lecteurs connaissent déjà. Ces épidémies de peste qui ont sévi au Sénégal en 1914, en 1919 et en 1921 ont indéniablement éloigné un grand nombre de bateaux faisant habituellement escale à ce port et s'y ravitaillant en charbon. On sait qu'il ne fera pas touché au crédit de 40 millions ; mais l'A. O. F., la colonie du Sénégal et la ville de Dakar participeront à la constitution d'une caisse de garantie destinée à la transformation de l'habitat des indigènes. D'autre part, il est indispensable que Dakar soit pourvue d'eau douce en abondance. Le futur projet d'emprunt de 55 millions prévoit, paraît-il, 3 millions pour l'hygiène de la ville et 4 millions pour l'adduction d'eau.

Ces précautions prises, il ne saurait être contesté, bien que Dakar n'ait pas continué à jouir de la prospérité énorme, mais factice, de la période de guerre, qu'il est d'intérêt

national d'en faire le grand port d'escale, de transit, que justifie sa situation géographique. Dakar doit devenir normalement l'arrêt obligé des bateaux se dirigeant vers l'hémisphère austral et détourner à son profit les lignes de navigation étrangères qui font encore escale à Las Palmas et à Saint-Vincent.

UNE OPINION ANGLAISE
sur les travaux du port de Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 27 janvier 1923)

M. Cuthbertson Smith, agent à Dakar de la compagnie anglaise de navigation Elder, Dempster, est venu récemment passer quelques jours en Angleterre. Avant la guerre, M. Cuthbertson Smith était employé à Dakar en qualité de chef de la section maritime de la Compagnie française de charbonnages. De 1915 à 1918, il donne une aide précieuse au contre-amiral Clarke en assurant l'embarquement et le transport en Angleterre, sur des croiseurs auxiliaires, de grandes quantités d'arachides achetées par le gouvernement britannique.

Actuellement, M. Cuthbertson Smith est vice-consul d'Angleterre à Dakar et membre du comité consultatif du gouvernement général de l'Afrique occidentale française.

Au cours d'une interview avec un représentant de la West-Africa, à Liverpool, M. Cuthbertson Smith a parlé du projet de construction d'une jetée en eau profonde où les navires viendraient charger les arachides, et de celui ayant trait à l'approfondissement du port de façon à ce que les grands vapeurs de l'océan puissent y faire leurs opérations. Ces travaux dureront de deux à trois ans et le chemin de fer sera prolongé dans l'intérieur, afin de répondre aux besoins de la production. Dakar possède déjà une des meilleures cales sèches de la côte et on envisage, dès maintenant, la création de stations de dépôts d'huiles à l'usage des bateaux à moteur.

LA POLITIQUE DE M. CARDE EN A.O.F.

Une interview du gouverneur général à son arrivée à Dakar
(*La Dépêche coloniale*, 31 août 1923)

.....
Parlant ensuite du port de Dakar, le gouverneur général confirma son intention d'en confier l'exploitation à une société privée, assurée elle-même du concours d'importants établissements financiers.

Une somme de 40.000.000 déjà prévue, non pour l'agrandissement, mais bien pour l'aménagement d'un port considère assez vaste même en vue du bel avenir que lui assure sa situation unique sur l'Atlantique, à mi-chemin des Amériques latines.

Mais ce crédit, si important qu'il soit, ne saurait suffire, et l'un des spécialistes des ports et barres, l'ingénieur en chef Laroche, assure que pour réfectionner le port de Dakar, le doter d'un outillage maritime complet, y installer sur les côtés de l'anse de Bel-Air des dépôts de charbon et de mazout, une somme de 150.000.000 de francs est nécessaire.

Les travaux pourraient être menés à bien dans un temps relativement court de quatre à six années.

Le gouverneur général a déclaré ne devoir reculer devant aucun sacrifice pour faire du port de Dakar, le pendant de celui de Colombo considéré, à juste titre, comme le modèle des ports.

Mais il ne suffit pas de s'hypnotiser sur le port, sans s'occuper de la cité qui, si au premier abord et venant du large, paraît avoir l'aspect d'une belle ville, offre à ceux qui y débarquent la plus cruelle des déceptions. Aussi M. J. Carde serait-il disposé, malgré les difficultés dressées, à faire de Dakar une ville agréable et essentiellement française.

Un projet de construction d'hôtel lui a été soumis par la Société des grands hôtels de Paris et nous croyons que ce projet ne serait pas le seul, une entreprise locale étant sur les rangs.

En terminant le directeur de l'*Ouest Africain* a interrogé le gouverneur général sur l'accord de Bordeaux.

Je le crois sincère, a répondu M. Carde, ayant moi-même participé à cette réunion et suis assuré qu'il peut être durable à la condition toutefois d'éviter, de part et d'autre, les froissements qui sont générateurs de mécontentements, et que les contractants ont pris l'engagement moral d'éviter par tous les moyens en leur pouvoir.

L'exploitation du port de Dakar (*Les Annales coloniales*, 13 décembre 1923)

La question de l'agrandissement du port de Dakar et l'amélioration de son outillage, paraît sur le point d'entrer dans la voie des réalisations et l'on peut espérer que, très prochainement, ce grand port sera enfin muni des ouvrages et des engins qui lui font défaut et qui sont absolument nécessaires, tant à ses importantes opérations de charbonnage qu'aux manutentions des marchandises et, en particulier, des arachides qui constituent l'un des principaux éléments d'exportation de l'Afrique Occidentale.

Il ne suffit pas toutefois d'y créer un outillage moderne ; il faut encore et surtout en assurer le fonctionnement dans des conditions meilleures par des méthodes commerciales plutôt qu'administratives et avec une connaissance approfondie des besoins des usagers d'un port d'escale et de chargement.

Un tel programme est plus complexe qu'il n'apparaît à première vue et l'expérience des dernières années en ce qui concerne l'exploitation de nos ports métropolitains a donné lieu à de nombreuses controverses.

Avant la guerre, l'autonomie des grands ports était apparue déjà comme une des réformes les plus utiles à accomplir. La guerre en a fait sentir plus vivement encore la nécessité. Dans cette période troublée où la vie du pays s'est trouvée à diverses reprises suspendue à la régularité des importations et à la rapidité des manutentions dans les ports, les inconvénients inhérents à la multiplicité des services chargés de l'entretien des ouvrages, de la police des quais, du fonctionnement des engins, etc., se sont manifestés avec une acuité insoupçonnée. Sous la pression des circonstances, il a fallu bouleverser les traditions, créer des chefs d'exploitation improvisés munis de pouvoirs dictatoriaux pour assurer l'unité de direction indispensable à ces organismes compliqués, mais cette solution de fortune n'a pu survivre aux circonstances exceptionnelles qui l'avaient justifiée.

La solution logique qui tend de plus en plus à s'imposer est celle qui a été adoptée non seulement à l'étranger, mais encore dans la plupart des grands ports de l'Afrique du Nord de nos pays de protectorat. Elle consiste à charger une société privée de l'ensemble des services d'exploitation.

Cette formule laisse aux Gouvernements l'exercice de leurs droits de souveraineté, les fait participer, le cas échéant, aux bénéfices réalisés et les décharge d'une organisation dont le caractère industriel et commercial s'allie malaisément avec la rigidité de nos cadres administratifs.

La société d'exploitation n'est pas astreinte, pour l'emploi de ses ressources, la commande de son matériel, aux lenteurs inhérentes aux nécessités budgétaires et à

l'emploi de la sempiternelle filière administrative. Elle peut disposer, lorsqu'elle est judicieusement constituée, d'un personnel spécialisé, rompu déjà aux usages maritimes et commerciaux si complexes et si déroutants pour les novices. Bref, elle peut réaliser dans l'enceinte du port l'unité de direction indispensable au bon fonctionnement de l'exploitation, faire la propagande commerciale nécessaire au dehors, gérer industriellement.

Dans la Métropole, où cette tendance nouvelle a eu à lutter contre une tradition séculaire et à bouleverser les organismes incrustés, les avantages de cette méthode sont devenus si évidents, que malgré des obstacles nombreux, elle est adoptée de plus en plus⁹.

C'est ainsi que des solutions partielles sont déjà en vigueur à Bassens pour le port de Bordeaux, à Donges pour le port de Saint-Nazaire, à Caronte pour le port de Marseille ; qu'une partie du port du Havre vient également d'être concédée à une société privée¹⁰ dont les ouvrages sont en cours d'exécution et qu'une combinaison analogue est sur le point d'aboutir à Cherbourg.

Les considérations qui précèdent s'imposent, plus que partout ailleurs à Dakar, en raison des difficultés inhérentes à un port éloigné de France et parce que ce port doit être mis en mesure de concurrencer victorieusement et définitivement ses concurrents étrangers par une rénovation de ses installations, de son outillage et de son exploitation.

Pierre Valude,
député du Cher.

Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 21 février 1924)

Un dock flottant, chargeur automatique de charbon, destiné au port de Dakar, vient d'être trouvé au large de Casablanca abandonné par son remorqueur. Ce dock flottant a été amarré dans le port de Casablanca, en attendant une décision le concernant. Son abandon est dû aux fortes tempêtes qui ont sévi sur l'Atlantique ces temps derniers.

EN A. O. F.

Création de magasins généraux
(*Les Annales coloniales*, 6 mars 1924)

Depuis quelques années déjà, l'Administration de l' « Afrique Occidentale Française » avait envisagé la création de magasins généraux dans les diverses colonies du groupe où le fonctionnement de ces organismes était de nature à faciliter les transactions commerciales.

Pour diverses raisons, cette institution avait dû être différée.

Le gouverneur général, saisi à nouveau de demandes émanant de groupements importants et provoquées par le développement économique de la Colonie, a jugé opportun de réaliser ce projet et d'instituer, pour cela, une réglementation de principe fixant les conditions de fonctionnement des magasins généraux en Afrique Occidentale Française.

⁹ Pour le plus grand profit de la SCAC.

¹⁰ La [Compagnie industrielle maritime](#).

Dans ce but, M. Carde a soumis au Département un projet de réglementation qui a fait l'objet d'un décret en date du 19 février dernier.

Poursuivant l'application de la méthode de décentralisation administrative que le gouverneur général a adoptée, ce décret laisse aux lieutenants-gouverneurs des colonies du groupe le soin de désigner les localités où pourront être établis des magasins généraux et d'accorder les autorisations de les ouvrir. Ces autorisations seront accordées, après avis du conseil d'administration ou du Conseil privé, dans les conditions fixées par les contrats spéciaux à chaque entreprise, établis d'un commun accord entre les lieutenants-gouverneurs et les intéressés. À chaque contrat sera annexé un règlement particulier à chaque établissement.

Toutefois, en ce qui concerne spécialement le port de Dakar, les contrats et règlements dont il s'agit ci-dessus seront établis d'un commun accord entre le gouverneur général et les intéressés, l'autorisation d'ouvrir les magasins généraux étant donnée par le chef de la Fédération ouest-africaine, après avis du Conseil de gouvernement ou de la Commission permanente.

La raison de l'intervention exceptionnelle du gouverneur général réside en ce fait que le port de Dakar, bien que situé dans la colonie du Sénégal, est géré directement par le gouvernement général. Aucune mesure intéressant cette gestion ne peut donc être prise sans intervention du gouverneur général.

Par ailleurs, le chef du Service des Douanes de chaque colonie est consulté lorsque l'établissement projeté doit fonctionner dans des locaux soumis au régime de l'entrepôt réel ou qu'il doit recevoir des marchandises en entrepôt fictif.

POUR LE PORT DE DAKAR
(*Les Annales coloniales*, 18 mars 1924)

La Ligue de défense du port de Dakar se plaint de la difficulté que l'on rencontre à se procurer des renseignements sur les mouvements du port.

Cela tiendrait à un défaut d'organisation déjà ancien, et cette lacune est facile à combler si nous nous reportons à une note publiée par cette ligue dans l'*Ouest Africain* de Dakar :

Il suffirait d'organiser, soit à la direction du port de commerce, soit à la capitainerie du port de Dakar une agence de renseignements où serait centralisée tous les jours la vie maritime des différentes escales de la colonie, comme il est procédé d'ailleurs télégraphiquement pour les mouvements de la barre du Sénégal.

Cet organisme est d'autant aisé à créer que si le port de Dakar est géographiquement sénégalais, il est administrativement aofien et dépend directement du gouvernement général ; il ne tient donc qu'à l'administration supérieure de désigner parmi les services généraux visés plus haut du port de Dakar un agent de liaison avec les autres ports de la Colonie.

Du fait que nous venons d'être appelés à agiter cette question d'ordre public qui intéresse au premier chef la vie économique de la fédération, la Ligue de défense des intérêts du port se permet de profiter de la circonstance pour mettre à l'ordre du jour une actualité sur le rôle dévolu aux officiers de port des Colonies en Afrique Occidentale.

Nous constatons, et cela ne peut que nous étonner, qu'à Conakry, Rufisque et Saint-Louis, l'administration ait éloigné de leurs fonctions, trois capitaines de port de 1^{re} classe, pour remplacer les titulaires de ces trois ports par des commis ou agents des Travaux publics.

Il y a lieu de reconnaître qu'aussi intelligent que soit M. Rond de cuir, il ne peut être omniscient et ses compétences administratives, si grandes soient-elles, ne peuvent lui permettre de suppléer aux qualités acquises d'un spécialiste.

Résultat, distraire pour une raison ou pour une autre, les officiers de ports coloniaux de leur rôle ou de leurs attributions, les détourner de leurs fonctions en les employant à d'autres missions, ce n'est non seulement amoindrir leur prestige, c'est encore démontrer leur inutilité.

Or, voici que nous découvrons une utilisation appropriée de ce personnel pour procurer les renseignements maritimes car c'est précisément les officiers de port seuls qui, de par leurs fonctions, sont qualifiés pour recueillir officiellement les renseignements sur les mouvements des navires dans les ports et rades de la Colonie.

Puisqu'avec nous, le public et les services compétents sont dans l'ignorance de la question présentée dans son ensemble comme cela nous a été fait, constatons pour une fois qu'il y a là une lacune que l'Administration qui veille à la répartition des dépenses, qui traite de la production et de la distribution de la consommation des richesses du pays, qui régit enfin les intérêts de la Colonie, doit combler rapidement s'il est exact, que décidée d'entrer dans la voie du développement intensif de notre port, elle prend en considération les suggestions désintéressées, ou même intéressées comme la présente, d'où qu'elles viennent.

Conseil consultatif du port de commerce de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} décembre 1924)

Par décision du gouverneur général, sont nommés membres du Conseil consultatif du port de commerce de Dakar, à partir du 1^{er} octobre 1924, en application du n° 3 de l'article 6 de l'arrêté du 10 juin 1919, les trois agents des Compagnies de navigation suivants :

MM. Fourneau, agent général des Chargeurs Réunis ;
Marguet, agent des Compagnies marseillaises de navigation ;
Philippe, agent par intérim des Compagnies de navigation italiennes.

Dakar, port d'escale, peut dès maintenant ravitailler les navires en mazout
(*Les Annales coloniales*, 13 mars 1925)

Le port de Dakar vient d'être pourvu tout récemment d'installations pour le ravitaillement des navires en mazout.

On sait que nombreux sont déjà les paquebots ou cargos qui emploient ce combustible liquide, au lieu et place du charbon. Ils y trouvent pas mal d'avantages : une tonne de mazout vaut facilement, en effet, au point de vue des calories fournies pendant la combustion, deux tonnes de charbon ; l'approvisionnement à embarquer dans les soutes peut être deux fois moins important ; il est de plus facile à jauger et à embarquer, n'a pas, comme le charbon, l'inconvénient de produire cette poussière qui pénètre partout et qui est si désagréable au personnel du bord, aussi bien qu'aux passagers. Si l'on ajoute qu'en général, une tonne de mazout coûte moins que deux tonnes de charbon, et que son emploi ne nécessite qu'un personnel très réduit dans les chaufferies, on se rend compte de la réelle supériorité du premier de ces combustibles sur le second.

L'avenir de Dakar réside plus, à notre avis, dans le développement du port de commerce que dans celui du port d'escale proprement dit. Le nombre plus ou moins

grand des navires venant prendre du charbon ou du mazout, qui l'un et l'autre doivent être importés de l'étranger n'offre pas, en effet, pour la colonie ou pour la Métropole un bien grand intérêt. Si faible qu'il soit, il convient cependant de ne pas le négliger et il faut féliciter la Société qui, avec l'agrément de l'Administration du port, a pris l'initiative des installations dont il s'agit. Un dépôt flottant d'une capacité de 8.000 tonnes, trois chalands-citernes avec appareils de pompage constituent le matériel. Chacun des appareils de pompage peut débiter 500 tonnes de mazout à l'heure. Ce matériel sera probablement doublé dans le courant de l'année. Ultérieurement, il pourra être complété par des réservoirs à terre et des pipe-lines.

La société qui a procédé à ces installations, et dont la spécialité était jusqu'ici de ravitailler les navires en charbon, aurait passé des contrats, avec une entreprise pétrolifère du Mexique, qui lui permettraient de fournir du mazout à Dakar à un prix inférieur à celui qui est demandé à Las Palmas, où un dépôt de mazout existe déjà depuis plusieurs années. Ce sera évidemment le meilleur moyen d'attirer des navires.

Il n'est pas douteux que le port de Dakar va connaître, du fait que les navires chauffant au mazout pourront s'y approvisionner, un surcroît d'activité, surcroît d'activité qui ne saurait toutefois entraîner ni agrandissement des bassins ou des quais, ni dépenses qui ne seraient pas en rapport avec les résultats pratiques à en attendre. Tel qu'il est, le port peut suffire pendant longtemps à tous les bateaux qui viendront y faire escale : ce qui est urgent, c'est de creuser les bassins où viennent se placer les navires qui apportent ou emportent du fret, et de compléter l'outillage, notamment, pour le chargement, rapide des arachides. Le résultat obtenu pour le ravitaillement des navires en mazout, si appréciable qu'il soit, ne doit pas faire perdre de vue cette dernière question.

Édouard Néron,
sénateur de la Haute-Loire,

DAKAR ET DÉPENDANCES
LA VIE ÉCONOMIQUE.
(*Les Annales coloniales*, 9 novembre 1925)

Commerce des arachides

La chambre de commerce de Dakar a été autorisée à sous-traiter avec les [Anciens Établissements Ch. Peyrissac et Cie](#) à Dakar, pour l'installation et l'exploitation de deux nouveaux postes de charge pour l'embarquement des arachides, dans le port de Dakar.

L'A.O.F. et l'A.E.F. s'outillent
(*Les Annales coloniales*, 12 avril 1926)

Le vapeur *Fort-de-Vaulx*, de la [Compagnie des Chargeurs Réunis](#), parti pour la Côte Occidentale d'Afrique, a emporté une chaloupe à vapeur de 36 chevaux destinée au port de Dakar. À bord du *Dahomey*, qui doit partir demain également pour la Côte d'Afrique, on embarquera au Havre, deux chalands, l'un de 16 mètres, pesant 30 tonnes, l'autre de 14 mètres, pesant 10 tonnes.

Ce navire chargera à La Pallice deux autres chalands et deux ponts destinés à Dakar.

.....

Les travaux du port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 3 mai 1926)

Dans l'interview qu'il a bien voulu nous accorder lors de son arrivée à Marseille, M. le gouverneur général Carde nous annonçait que les travaux du port de Dakar vont enfin entrer dans la période de réalisation.

Ces travaux consisteront, entre autres, en l'aménagement de l'outillage en vue d'une plus grande rapidité de chargement et de déchargement des navires dont le nombre va sans cesse croissant.

Le 8 avril dernier, les travaux d'agrandissement du port de Dakar, pour lesquels une somme de 27 millions avait été consacrée, ont été adjugés à la [Compagnie générale des colonies](#) avec une majoration de 96 %. Ce qui portera à quelque 52 millions la somme à déboursier. Et notons que l'adjudication a été consentie au moins exigeant, car d'autres soumissionnaires avaient demandé 100 à 110 % de majoration.

Il est à regretter que l'administration ne prévoie pas dans ses estimations des prix en rapport avec le coût réel de la main-d'œuvre et des matières premières et à souhaiter que pour les travaux à venir, les mises à prix se rapprochent mieux des réalités.

Les travaux du port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 18 mai 1926)

Une adjudication vient d'avoir lieu à Dakar pour les travaux du port que le service des Travaux publics de l'A.O.F. avait fixée à 27 millions, en mars, vu la hausse de la matière première, des transports et de la main-d'œuvre, aucune maison concurrente n'a pu faire d'offres à moins de cent pour cent d'augmentation sauf une, la Compagnie générale des colonies, qui a obtenu l'adjudication avec seulement 95 de majoration.

Devant ces résultats, le gouverneur général de l'Afrique Occidentale a annulé les résultats de l'adjudication.

Souhaitons, sans trop l'espérer, que malgré la baisse du franc, M. Carde, qui défend avec tant de vigilance les intérêts de sa colonie, trouve de gré à gré, un entrepreneur à meilleur compte.

Le développement du port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1926)

Le port de Dakar, construit pour être surtout un port d'escale, voit son trafic croître de jour en jour) non pas en tant que fort d'escale, mais en tant que port de commerce.

Si, en effet, le nombre et le tonnage des navires qui viennent s'y ravitailler en combustible et en eau restent sensiblement les mêmes qu'avant guerre, le tonnage des marchandises débarquées et des produits embarqués s'y développe d'une façon

extrêmement intéressante. On peut dire que si les autres ports du Sénégal conservent toujours leur importance, c'est Dakar qui bénéficie en presque totalité de l'accroissement de trafic de la colonie. Les facilités qu'y trouve le commerce, la rapidité des opérations d'embarquement, la possibilité de travailler par tous les temps, compensent, en effet, très amplement, les frais résultant du transport par voie ferrée, sur une plus longue distance, des marchandises et produits reçus ou expédiés par lui. Encore, le port reste-t-il très mal outillé : nul doute que son trafic augmenterait beaucoup plus vite si les opérations de débarquement (pour les arachides surtout) pouvaient y être accélérées.

L'idée de faire de Dakar un grand port d'escale doit-elle être abandonnée ? Beaucoup estiment que Dakar est, disent-ils, moins bien placé à cet égard que les ports de Saint-Vincent du Cap Vert, de Las Palmas ou Ténérife ; et, en outre, que son aménagement pour attirer et recevoir de très nombreux grands navires, nécessiterait des dépenses considérables que ne justifieraient nullement les avantages à attendre. Certes, le bénéfice est maigre à vendre, aux navires de passage, de grosses quantités de charbon ou de mazout, qu'il nous faut importer d'Angleterre, d'Allemagne ou des États-Unis.

Nous n'aurons jamais, en tout cas nous n'avons pas pour l'instant et rien ne laisse prévoir que nous aurons bientôt du charbon et du mazout français à exporter. Charbon et mazout étrangers sont presque toujours apportés par des bateaux étrangers, vendus, en général, par des Compagnies étrangères. Le profit pour nous est mince. De l'eau ? Il n'y en a pas trop déjà pour l'alimentation de la ville. L'argent dépensé par les passagers ? Ce point de vue n'est peut-être pas négligeable pour les restaurateurs et les marchands de bibelots. À lui seul, cependant, il ne suffit pas pour justifier les centaines de millions que coûterait, actuellement l'agrandissement du port de Dakar.

Par contre, ce port, il faut l'approfondir, l'outiller, construire de nouveaux quais, les doter d'appareils de levage, notamment, d'élévateurs pour le chargement rapide des arachides, etc. M. Carde l'a fort bien compris. Tout un programme de travaux a été établi par lui. Il faut que l'on se hâte de passer à sa réalisation.

Les arachides constituent, pour un port, un produit très encombrant, non seulement parce que de faible densité, mais surtout parce que, expédiées généralement par bateaux complets pour réduire au maximum les frais de transport par mer, les graines doivent être entassées à l'avance sur les quais, jusqu'au moment où leur quantité sera suffisante pour représenter un chargement. Or, ces tas ou silos de graines se forment à Dakar, comme dans les autres ports du Sénégal, très lentement. Les graines arrivent par chemin de fer. Les maisons qui procèdent à l'achat et à l'exportation sont très nombreuses et les compagnies sont obligées de répartir entre chacune d'elles ou à tour de rôle les wagons dont elles disposent. Chaque maison fait, d'autre part, son tas de graines au port d'embarquement, si bien que ces tas, aux proportions parfois imposantes, sont nombreux et occupent une superficie fort importante. Or, à Dakar, les emplacements réservés à cet effet sont devenus insuffisants ; il est grand temps d'en aménager de nouveaux. Le chargement continue d'autre part à se faire, soit à dos d'homme, soit avec les appareils de bord mais toujours avec des sacs que l'on remplit à la pelle et pèse au fut et à mesure, ce qui rend les opérations extrêmement lentes. Des élévateurs pesant automatiquement les graines chargées permettraient d'aller quatre fois plus vite.

Dès maintenant, Dakar, qui n'expédiait encore en 1922-1923 que 30 ou 40.000 tonnes d'arachides, en expédie près de 150.000. Le Sénégal n'a nullement atteint la limite de ses capacités de production. et, ainsi que nous l'avons dit, c'est Dakar, qui est appelé à bénéficier en majeure partie du surcroît de trafic résultant du développement économique de la colonie. De plus, le Soudan commence à peine de produire à son four et fournira, lui aussi, un tonnage considérable à l'exportation dès l'instant que les conditions d'évacuation par voie ferrée deviendront plus satisfaisantes.

Il y a donc urgence à entreprendre les travaux projetés à Dakar et à doter le port de l'outillage approprié qui lui est nécessaire. Gageons que lorsque le programme sera réalisé, le développement du trafic sera tel déjà, qu'il faudra envisager à brève échéance de nouvelles améliorations.

Pierre Valude,
député du Cher.

1926 (1^{er} juillet) : création de la [Société commerciale des ports africains](#) (SOCOPAO) Manutention, transit, consignation, charbonnages et plus particulièrement installation et exploitation d'un outillage mobile pour la manutention mécanique et l'embarquement des arachides en coque dans le port de Dakar.

PIÈCE 166

Le port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1926)

Il y a quelques mois, une adjudication avait lieu pour les travaux du port de Dakar. Les prévisions administratives furent environ de 100 % inférieures aux prix demandés par les soumissionnaires les moins exigeants. Légèrement étonné d'un tel écart entre les prévisions des services et les conditions des entrepreneurs, on ne tarda pas à saisir les défauts des propositions des travaux publics, et notamment l'élévation des coefficients dont il n'avait pas été fait état dans la préparation des appels d'offres.

Le gouverneur général annula, comme c'est son droit strict, l'adjudication, bien que le fait soit assez rare.

Hier, une nouvelle adjudication avait lieu au ministère des Colonies pour les travaux du port de Dakar, mais les devis étaient modifiés, les propositions transformées et la durée des travaux étendue, cinq ans au lieu de trois ans, ce qui change sérieusement les conditions d'amortissement du matériel de dragage, notamment.

27, rue Oudinot, au rez-de-chaussée, pièce 166, à trois heures, M. Le Roux, sous-directeur de l'Agence économique des Colonies, préside, entouré de MM. Thomasset, inspecteur en chef des Travaux publics, directeur des Travaux publics de l'A.O.F., et Dorland, inspecteur des Travaux publics.

En dehors de ces trois fonctionnaires, huit personnes dans la salle.

M. Le Roux prononce les phrases sacramentelles d'usage. Immédiatement, trois plis sont remis au président de séance.

Un quart d'heure d'attente.

— Dieu ! qu'un quart d'heure est long lorsqu'on n'a qu'à attendre dans le silence en fumant ou sans fumer des cigarettes.

Trois heures un quart : on ouvre la boîte à surprises : aucun pli n'a été déposé.

Les trois enveloppes sont ouvertes. Les concurrents sont moins nombreux qu'à la première expérience. Ce sont cette fois :

La Société nationale des travaux publics.

La Compagnie générale des colonies.

Les Établissements Schneider et Daydé.

Les concurrents ayant bien rempli les condition d'usage (cautionnement, etc.), on décachète leurs soumissions

La Société nationale des travaux publics accepte les travaux avec une majoration de 8 %, la Compagnie générale des Colonies avec une majoration de 6,8 % et les établissements Schneider et Daydé avec une majoration de 9 %.

En conséquence, l'adjudication, sous réserve de l'approbation du gouverneur général Carde, qui, cette fois, n'est pas douteuse, est acquise à la Compagnie générale des colonies qui déjà, il y a quelques mois, lorsque l'adjudication fut annulée, avait fait les conditions les plus avantageuses.

J. Aytet

Auguste *Edmond* BRIZARD, directeur de l'Entreprise
du port de Dakar

Né à Saint-Gervais (Isère), le 27 juin 1865.
Fils de Jean-Antoine Brizard, cafetier, et de Henriette Marie
Satre, 30.
Marié avec Anaïs Joséphine Pouchois.

Chef de service et directeur-gérant à la construction des ports
de Tunis, Sousse, Sfax, Gabès, Bizerte, Bône, Philippeville
(1888-1899).

Directeur-gérant de l'Entreprise des travaux du port de Dakar
(1904-1910)(Entreprise Jammy & Galtier)

Associé de Galtier, Renoux et Brizard (1911), 13, rue
Caumartin, Paris : travaux des ports de Marseille, Boulogne et
Calais.

Chevalier de la Légion d'honneur du 21 oct. 1932 (min.
Colonies), parrainé par Charles Rebuffel.

Auteur de la maquette du port de Dakar dans le stand de la
circonscription de Dakar et dépendances au Palais de l'A.O.F.
(Exposition coloniale internationale de Vincennes).

Inhumé en 1939 à Saint-Gervais (Isère).

NÉCROLOGIE

(*Les Annales coloniales*, 27 août 1927)

Nous apprenons les décès à Dakar de M. Théodosopoulos, employé à la Société d'entreprise du port de Dakar ; de M^{me} Théodosopoulos, de M. Cazenaud (Jean-Albert), de M^{lle} Henry, secrétaire à la circonscription de Dakar, et de M. Beaufils (René), adjoint des services civils.

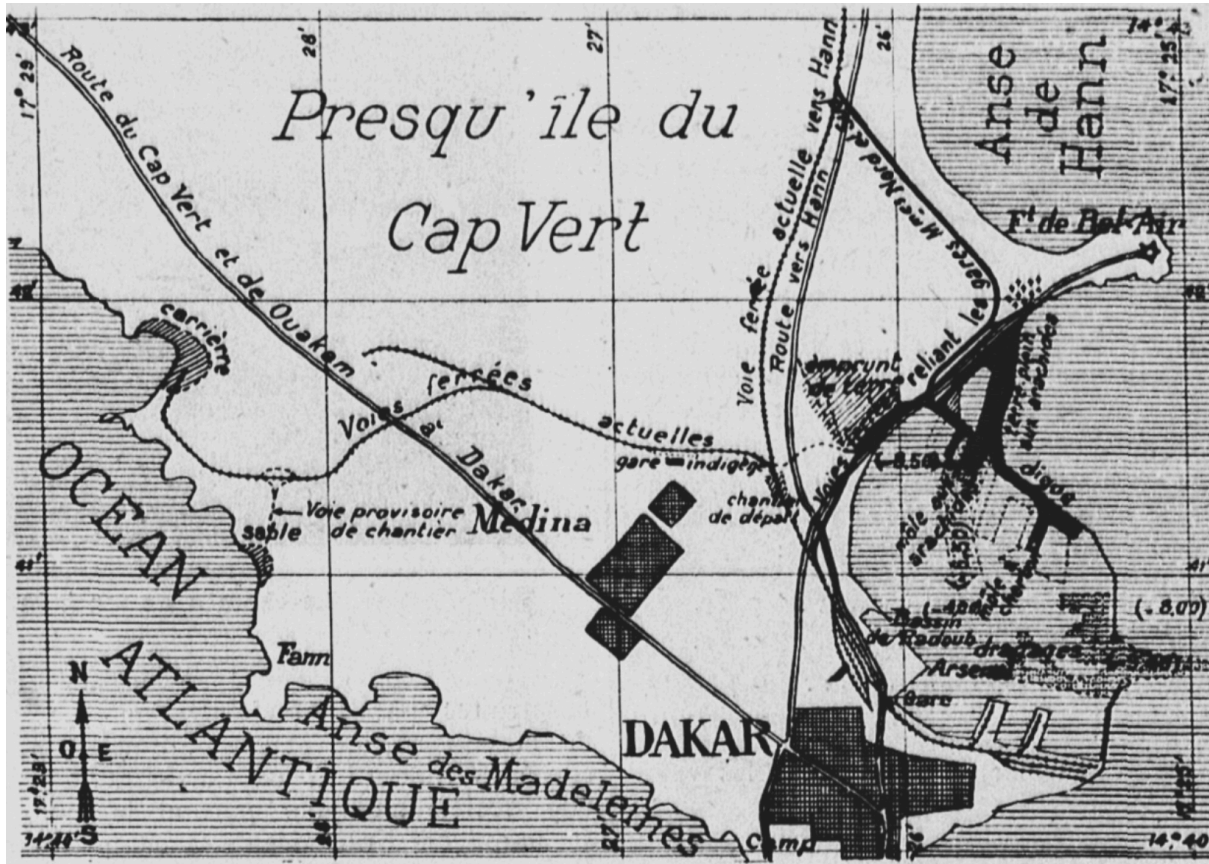
Une politique des ports en A. O. F.
par Pierre Valude,
député du Cher,
ancien ministre.

(*Les Annales coloniales*, 4 octobre 1927)

.....
Dans une communication faite en juillet 1926 au Conseil national économique, M. Gaston Breton, le distingué directeur général de la Compagnie des Chargeurs Réunis, attirait l'attention des Pouvoirs publics sur les difficultés éprouvées par les Compagnies de navigation pour assurer le trafic de notre grande colonie ouest africaine. « Celle-ci ne possède, disait-il, qu'un port digne de ce nom, Dakar. Encore ce port ne répond-il plus aux besoins du trafic auquel il doit faire face. Les trois postes à quai sont notoirement insuffisants et l'outillage fait complètement défaut. Faute de surface de mouillage, de nombreux navires doivent jeter l'ancre en dehors de la rade et attendre plusieurs jours pour pouvoir entrer dans le port. Le ravitaillement en charbon de soute se fait dans des conditions qui laissent généralement beaucoup à désirer.

.....

PORT DE DAKAR
AMÉLIORATION ET AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES DU PORT DE COMMERCE
(*Les Annales coloniales*, 23 décembre 1927)



La partie en noir se rapporte aux travaux de l'entreprise en cours

Vue générale des deux immeubles avenue Courbet et rue projetée
Surface bâtie des deux : 700 m²

Commencés le 14 février 1917, le premier immeuble, déjà habité, était terminé en juillet

Le deuxième, dont on voit la façade postérieure, était terminé fin août

La pelle à vapeur en action dans la traversée des dunes entre la route de Bel Air et de Hann pour l'exécution du terre-plein du chantier

L'exécution des travaux concernant le port de Dakar a fait l'objet d'une adjudication publique au ministère des Colonies, le 28 octobre 1926. La Compagnie générale des colonies en a été déclarée adjudicataire.

Elle procède aux travaux avec les sociétés d'entreprises, associées avec elle à cet effet.

Les travaux consistent, notamment, en la création d'un terre-plein aux arachides situé au nord de la jetée à claire-voie actuelle et s'étendait jusqu'au cimetière de Bel-Air.

Ce terre-plein sera accompagné de trois môles de 150 mètres de long sur 25 mètres de large, sur lesquels pourront être installés des engins mécaniques permettant le chargement rapide des graines;

2° Au delà du terre-plein, la jetée nord sera élargie à 80 mètres et un môle aux combustibles, d'une largeur de 150 mètres, sera établi en arrière de la partie avancée de la jetée. À l'est et au sud, le môle sera limité par des murs de quai fondés à la cote

(-9,00). Sur chaque demi largeur de 75 mètres du môle sera installé un portique roulant d'une portée de 60 mètres permettant le chargement et le déchargement rapide du charbon ;

3° Un quai de rive de 200 mètres de longueur, adossé à la jetée nord, à l'est du demi-môle aux combustibles soudé à ce demi-môle et d'une largeur de 80 mètres ;

4° Un réseau de voies de communication (boulevard Maritime, voies ferrées de liaison et gare maritime nord), sera créé en vue de relier les zones nord et sur du port de commerce entre elles et avec la voie ferrée du Dakar-Saint-Louis, au delà de la route de Hann.

Le boulevard Maritime, d'une largeur de 20 mètres, comprendra une chaussée centrale empierrée de 10 mètres de largeur et deux trottoirs de 5 mètres avec bordure bétonnée.

Les voies ferrées se réuniront toutes vers le nord en un faisceau qui, traversant obliquement le boulevard Maritime sous le pont en béton armé du cimetière, pénétrera dans la gare Maritime nord.

Cette gare sera comprise entre le pont du cimetière et la route de Hann. En majeure partie en déblais, elle aura une emprise de 40 mètres et comportera un quai construit en bordure de l'emplacement des voies principales et sera reliée au boulevard Maritime par une route de 5 mètres de large ;

5° Des dragages et des dérochements permettront l'accès des navires aux divers ouvrages prévus ;

a) Un bassin dragué à la cote (- 8.50) sera créé en bordure des quais est et sud du môle aux combustibles et un chenal dragué à la cote (-7,50) permettra d'accéder au bassin des arachides, également dragué à (-7.50).

b) Les fonds de la rade militaire et de la passe d'entrée du port seront régularisés à la cote (- 9,40) et une souille destinée aux navires à mazout, sera creusée à la même profondeur en arrière de la partie avancée de la jetée nord.

Les travaux devront être achevés dans un délai de quatre ans, à l'exception des dragages pour lesquels le délai est porté à cinq ans.

La société adjudicataire a déjà procédé à diverses installations importantes, telles que ;

— magasins, bureaux, infirmerie, lazaret, ateliers mécaniques à bois et à fer, habitations ouvrières, etc.

— remblais de terre-pleins pour installation de chantiers. Pose de voies pour le transport de la pierre et l'exécution des terrassements. Elle a, de plus, édifié dans la ville de Dakar, d'importants immeubles destinés au logement de son personnel dirigeant et des chefs et ouvriers spécialistes recrutés en France. Elle a commencé l'exécution du dragage et la modification de la jetée.

Matériel. — À l'exception du matériel existant sur place, les entrepreneurs ont importé la presque totalité de celui qui sera nécessaire à l'exécution des travaux. Ce matériel, très important, comprend notamment ;

Matériel naval. — Remorqueurs, ponton-mâturation, chalands porte-blocs, chalands plats.

Blocs artificiels en béton. — Bétonnières, concasseurs, matériel Decauville, bardeur de blocs, chariot porte-blocs.

Pelles à vapeur montées sur chenilles, grues, locomobiles, locomotives, wagons, rails et traverses, pont-bascule, matériel de perforation mécanique, machines outils, matériel pour soudure autogène, matériel de terrassements, appareils de pompages, vedette à moteur, matériel de scaphandre, matériel de carrières et de pose de voie, etc.

La mise en place et le montage de ce matériel étant à peu près achevés, le personnel dirigeant ainsi que la main-d'oeuvre spécialisée étant actuellement au complet et sur place, la reprise des travaux, arrêtés momentanément à la suite d'une épidémie de fièvre jaune, va pouvoir se poursuivre avec le maximum d'activité.

1928 : création de la [MANUTENTION AFRICAINE](#) (suite de Philippe Delmas)

DAKAR

(*Les Annales coloniales*, 22 octobre 1928)

Ayant trouvé, tout de même, un « découvreur » qui ne dénigre pas l'œuvre de la France dans les régions africaines qu'il a visitées, il nous faut le noter, lui et ses citations :

C'est M. Lety-Courbière qui, dans la *Petite Gironde*, publie, sans avoir peur de paraître un simple voyageur intelligent, une série d'articles sur l'A.O.F., et voici ce qu'il pense de Dakar, tant décrié par les uns et par les autres :

Rien de plus riche d'aspect que Dakar.

Les bâtisses hâtivement construites à l'époque de la fondation de la ville, quand les naturels étaient menaçants, voisinent avec des édifices dont l'architecture, témoigne de la sécurité conquise et d'une prospérité sans cesse accrue. Le palais du Gouvernement Général, qui domine la cité et la rade, est un modèle du genre.

En bordure des faubourgs modernes, la ville indigène presse ses cases — soubassements de torchis coiffés de paillettes —, entrelace ses ruelles où fourmillent au soleil des enfants court vêtus. Au delà, sans transition, c'est le sable, le sable d'une blancheur de neige, qui prolonge jusqu'à la mer ses dunes ondoyantes, fixées de loin en loin par la garde mélancolique des filaos...

Toutes les races se coudoient à Dakar. Près des faces pâles, les complets de toile blanche se détachent sur les épidermes d'ébène, sur les oripeaux bigarrés. Les robes claires se faufilent parmi les « boubous » des Sénégalaises qui, sur leur tête aux mille tresses fines, portent majestueusement des paniers de victuailles ou de jaunes Calebasses rebondies.

Partout ici, le commerce étend ses bras multiformes. Les banques aux façades bariolées par les adresses de vingt succursales, surveillent l'extension des bazars et des bureaux d'exportation. C'est un va-et-vient ininterrompu de camions chargés de caisses arrivant de France ou se dirigeant vers le port.

De son port, Dakar est fière, à juste titre.

L'outillage actuel — pourtant imposant — ne répond déjà plus aux besoins. Les marchandises s'entassent, débordant le tonnage des wagons et des navires. Bientôt, il est vrai, des engins géants activeront la manutention du charbon, du coton, des arachides. Des travaux considérables vont être entrepris pour augmenter la superficie du port et -de ses dépendances. Les plans sont terminés, les dépenses prévues jusqu'au dernier centime. Une jetée nouvelle est amorcée. Avant une dizaine d'années, le port de Dakar rivalisera avec les premiers ports d'Europe, et Dakar méritera pleinement son titre de « porte de l'A .O.F. ».

Ce progrès sera d'autant plus facile à réaliser que Dakar abonde en sites pittoresques. La pointe de Bel Air, sur le chemin de Rufisque, peut être aménagée en une sorte de « Robinson » maritime. À Dakar même, au flanc de la falaise rafraîchie par l'alizé, la Corniche allonge son ruban, en face du golfe, où sommeille l'antique Gorée. Contemplés de ce belvédère, combien prestigieux sont les levers et les couchers de soleil ! Et puis, au hasard des anfractuosités de rochers, quelles plages superbes

s'échelonnent, depuis les abords du fortin, où s'échouent les pirogues, jusqu'à la pointe des Almadies, sentinelle avancée du Continent.

Les « Sénégalais », j'entends par là les mulâtres, savent depuis longtemps, tant à Dakar qu'à Saint-Louis, apprécier les sites pittoresques de leurs banlieues respectives, et je me souviens des bonnes journées dominicales passées à Dakar-Bango, sur un petit bras du Sénégal dans la banlieue saint-louisienne.

Pour en revenir à Dakar, son évolution fut surtout remarquable, prestigieuse, de 1904 à 1908, tout au moins ainsi que j'ai pu le constater de visu. En 1896, les steamers mouillaient en rade loin de la côte, et pour aller à terre, il fallait trois bons quarts d'heure. Les youyou à vapeur réduisirent peu à peu la durée de la traversée de la rade, et enfin les quais permirent l'accostage et la descente directe du bord sur le quai et des passagers et des marchandises que les wagons enlevèrent sur les quais mêmes.

La voirie seule laissa longtemps à désirer, car il fallait lutter contre un envahissant et pénétrant sable rouge.

C'est chose faite, désormais pantalon blanc le matin n'est plus rouge brique le soir.

Que les touristes s'arrêtent à Dakar et sachent le visiter, ils en emporteront comme M. Lety-Courbière, un charmant souvenir.

Eugène Devaux.

Les constructions navales à l'arsenal de Rochefort
(*La Journée industrielle*, 6 novembre 1928)

Rochefort, 4 novembre. — L'arsenal de Rochefort achève actuellement d'importants travaux de réparation au remorqueur de la marine *Séminolé*, du port de Dakar.

.....

L'alimentation en eau potable du port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 12 novembre 1928)

Il suffira à nos lecteurs de se reporter à ce que nous avons publié sur l'organisation et l'outillage du port de Dakar pour juger à sa valeur la campagne de dénigrement menée par des concurrents étrangers, campagne tendant à insinuer que Dakar ne serait pas susceptible de fournir l'eau en quantité suffisante aux navires et que, de plus, la qualité serait foins d'être sans reproches.

Nous savons, en effet, les efforts qui ont été fournis à Dakar pour assurer aux navires fréquentant le port les quantités d'eau potable nécessaires à leur ravitaillement.

Cette question de l'alimentation en eau a été résolue de façon à compléter les avantages que les nouveaux et importants travaux du port vont offrir aux bateaux, cargos, transports et long-courriers.

Le développement du port de commerce de Dakar s'accroît chaque jour, le nombre des navires, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées croissent dans une proportion sensible.

Nous avons été les premiers à signaler tous ces signes de prospérité. Mais, s'ils ont pu réjouir les Français, ils n'ont pas été sans émouvoir les dépendances étrangères, voisines de nos possessions de l'A. O. F., dont les ports à grand trafic craignent la concurrence redoutable de Dakar, tels Saint-Vincent aux îles du Cap-Vert, d'une part, Ténérife et Las Palmas dans les îles Canaries, d'autre part.

Répondant à M. Turbé, président de la chambre de commerce de Dakar, qui avait attiré son attention sur cette campagne, M. le gouverneur Vadier, administrateur de la

circonscription de Dakar et dépendances, lui a rappelé que, grâce aux conduites de refoulement, les navires sont toujours certains d'être servis par priorité, quelle que soit la quantité demandée. Il a été, en effet, distribué jusqu'à 2.500 mètres cubes dans une même journée sans que personne en ait souffert. La moyenne journalière se tient aux environs de 600 mètres cubes. Le Service des Eaux est en mesure de faire face du jour au lendemain à une demande double — et même triple — de ce chiffre.

D'ailleurs et pour éviter un à-coup du fait d'accident aux conduites de refoulement, deux citernes de 1.800 mètres cubes chacune sont tenues constamment pleines et équipées avec de puissantes pompes à la disposition exclusive du port. En outre, des travaux sont en cours tendant à spécialiser pour les besoins des navires le réservoir des Madeleines II, d'une contenance de 3.500 mètres cubes en charge. Cette réserve nouvelle sera constituée dans le courant du premier trimestre 1929. Le port disposera ainsi en permanence d'un volant de plus de 7.000 mètres cubes, soit dix jours d'eau. Les centres de captage peuvent fournir, si besoin est et sans construction d'ouvrages supplémentaires, de 6.000 à 7.000 mètres cubes par jour en toute saison et l'étendue de la nappe du point B permet, en y forant de nouveaux puits, de porter aisément ce total à tel chiffre que l'on voudra.

À titre d'indication, la consommation de la ville ne dépasse pas 4.500 mètres cubes.

Quant à la qualité de l'eau, les analyses faites à Paris en présence du chef des Travaux publics de l'A.O.F., sur de l'eau prélevée en plein hivernage, ont prouvé qu'elle ne contient aucun bacille et ne saurait être la cause d'épidémie, à moins qu'elle soit contaminée après distribution, du fait de la malpropreté des réservoirs.

À DAKAR

(*Les Annales coloniales*, 14 décembre 1928)

Pour répondre aux bruits tendancieux actuellement, répandus dans certaines sphères maritimes étrangères, sans doute intéressées à jeter le discrédit sur le port de Dakar, M. Turbé, président de la chambre de commerce de Dakar, nous écrit ce qui suit :

M. le gouverneur administrateur de la circonscription de Dakar et dépendances vient de prendre un arrêté rapportant toutes les mesures spéciales, une seule exceptée, prises en vue de la défense sanitaire de notre ville, de son port et de ses abords contre le typhus amaryl. En raison du régime de « danger imminent » sous lequel nous nous trouvons, nous devons nous réjouir grandement de cette décision, qui démontre que tout danger est maintenant écarté et grâce à laquelle Dakar retrouvera son air de gaieté.

Une seule mesure subsiste désormais et très atténuée : la protection des locaux habités au moyen de grillages métalliques n'est obligatoire, dans les habitations où logent des Européens, que pour les pièces à usage de chambre à coucher. Cette mesure, indispensable en période d'hivernage, sera facilement supportée par la population pendant la saison fraîche. Il faut d'ailleurs songer que nous n'avons pas seulement à craindre le stégomya ; il est toujours nécessaire de se préserver aussi de la piquûre du moustique anophèle, insecte vecteur du paludisme, qui, lui, ne désarme jamais.

Les résultats obtenus dans la lutte contre le typhus amaryl ont été si heureux que nous ne saurions les passer sous silence.

L'Administration, en collaboration avec le corps médical dont le dévouement a été digne d'éloges, a su édicter les arrêtés énergiques qui convenaient à la situation : quarantaine du port, interdiction de circuler sans laisser-passes, pose de grillages dans les habitations et voiles moustiquaires individuels obligatoires, destruction des moustiques pendant l'épidémie ; désinfections répétées des maisons, maintien des

grillages sur les ouvertures des locaux, continuation de la destruction des moustiques et des larves au cours des mois qui viennent de s'écouler, telles sont les mesures qui ont été appliquées avec sévérité.

Les militaires ont contribué pour une large part, de concert avec le service d'hygiène, à l'assainissement de la ville et des environs.

De son côté, la population a su se plier sans récriminer à toutes ces exigences et a fait preuve de la meilleure volonté pour faciliter la tâche de ceux à qui était confiée l'hygiène publique.

Nous pouvons nous féliciter du succès obtenu. La période des pluies de 1928 s'est écoulée sans qu'aucun cas suspect de maladie pestilentielle ait été signalé dans la colonie européenne. Bien plus, l'hivernage passé a été caractérisé par une mortalité inférieure à celle des années normales.

De ces considérations, il ressort que Dakar se trouve actuellement dans des conditions sanitaires très favorables et que son port peut, sans crainte aucune, rester ouvert aux navires. Il était bon que ceci soit dit au début de la période d'activité commerciale pendant laquelle de nombreux vapeurs escalent à Dakar. On a constaté à plusieurs reprises, et récemment encore, que des navires étrangers ayant touché des ports de la côte d'Afrique étaient retournés en Europe avec une partie de leur équipage malade. Il suffisait que ces navires aient touché Dakar pendant quelques heures pour qu'on en déduisit, dans certains milieux maritimes, sans doute intéressés à jeter sur elle le discrédit, que notre ville se trouvait dans un état sanitaire alarmant et dangereux.

Les Compagnies maritimes étrangères seraient bien inspirées si, suivant en cela l'exemple des Compagnies françaises, elles obligeaient leurs équipages appelés à séjourner sous les tropiques, à l'observation de quelques mesures d'hygiène essentielles dans nos régions et, tout particulièrement, au port du casque de liège qu'elles devraient leur fournir. Comment s'étonner qu'un court séjour sous les tropiques, sur des navires mouillés souvent en des points particulièrement insalubres entre les bras de fleuves entourés de lagunes où pullulent les moustiques, soit funeste à ces marins qui travaillent le jour sans protection aucune contre les ardeurs solaires, la nuit offrent leurs corps aux piqûres et, le plus ordinairement, se livrent à des excès de boisson.

On ne saurait donc trop souhaiter que des Compagnies de navigation soucieuses de la santé de leurs équipages les mettent sérieusement en garde contre les conséquences dangereuses d'imprudences commises pendant leur séjour sur la côte africaine. Leur imposer le port du casque insolaire le jour et protéger les postes la nuit par des grillages moustiquaires ne seraient pas des mesures superflues.

La santé de son équipage ainsi mise à l'abri, tout navire est assuré de trouver à Dakar les éléments nécessaires à son ravitaillement, eau de bonne qualité ainsi que l'exposait récemment par lettre M. le gouverneur, charbon, mazout et vivres frais.

Tous ces avantages, joints à la sécurité parfaite offerte aux bâtiments par notre rade, ne peuvent que contribuer au développement rapide de la capitale de l'A.O.F.

LES TRAVAUX DU PORT DE DAKAR
(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1928)

Deux années se sont écoulées depuis que les résultats de l'adjudication des travaux d'aménagement du Port de Dakar à la Compagnie Générale des Colonies ont été homologués !

Malgré la perturbation causée par l'épidémie de fièvre jaune dans le deuxième semestre de 1927, l'organisation des installations et des chantiers a pu être poursuivie, et ceux-ci sont maintenant en plein rendement. Un immense terre-plein destiné notamment à recevoir les arachides exportées par Dakar dont le tonnage s'accroît avec

une rapidité impressionnante est conquis sur la mer à l'abri d'une digue qui est amorcée au delà du cimetière de Bel-Air. À ce terre-plein seront adossés des môles d'embarquement rendus accessibles par des dragages dans la rade. Ces dragages sont activement poussés et une deuxième drague a été commandée par l'entreprise au titre des prestations allemandes pour en doubler la vitesse d'exécution.

Les quais accostables en retour des môles et les môles eux-mêmes sont prévus en blocs de béton. Le chantier de blocs fonctionne activement. Une longue voie de carrière à Ouakam permet de transporter jusqu'au chantier de concassage du port le basalte abattu.

Les matériaux de remblais des terre-pleins sont extraits dans les dunes par des pelles à vapeur. Du même coup se trouve réalisé dans la périphérie urbaine l'aplanissement de grandes surfaces de terrain qui recevront la gare maritime et aussi toutes les installations industrielles et commerciales que l'initiative privée ne manquera pas de créer à proximité des nouveaux ouvrages maritimes.

Il est remarquable que l'Entreprise, par son organisation placée à Dakar sous la direction éclairée de M. Brizard, qui avait jadis construit le port de commerce de cette ville, ait pu, jusqu'ici, se procurer la main-d'œuvre nombreuse et nécessaire par le libre jeu de l'offre et de la demande, sans qu'il y ait eu lieu de faire jouer les nouvelles dispositions réglementaires qui permettent d'appeler sur les chantiers de travaux publics les indigènes de la deuxième partie du contingent.

Les travaux actuellement en cours d'exécution à Dakar ne sauraient, d'ailleurs, répondre à tous les besoins d'avenir de cette escale admirablement placée sur la route de l'Afrique du Sud et de l'Amérique du Sud. Ils correspondent tout juste aux plus pressantes nécessités du trafic de cette fraction de l'Afrique Occidentale dont le chemin de fer de Dakar au Niger constitue l'épine dorsale. Il apparaît notamment que la réalisation d'un avant-port pourvu d'un quai d'escale pour les grands long-courriers s'imposera bientôt à l'attention du gouverneur général Carde.

Compagnie générale des colonies
exercice 1928

(*L'Information financière, économique et politique*, 16 mai 1929)

Les travaux du port de Dakar, dont la Compagnie générale des colonies est adjudicataire, ont pris toute leur amplitude et la puissance des moyens d'action de l'entreprise va être augmentée.

DAKAR ET DÉPENDANCES.

LA VIE ÉCONOMIQUE

(*Les Annales coloniales*, 27 mai 1929)

La navigation

Une Fédération maritime vient de se créer à Dakar groupant une trentaine de compagnies de navigation.

Son but est d'étudier toutes les opérations concernant les affaires maritimes intéressant la Colonie.

Cette association tient essentiellement à travailler en parfait accord avec toutes les administrations s'intéressant à l'exploitation du port de Dakar.

À l'assemblée générale, le bureau a été constitué comme suit :

Président : M. Philippe ;
Vice-présidents : M. Rousseau et Tressens ;
Secrétaire : M. Gamin ;
Trésorier : M. Deney.

Quoique les perspectives de la Fédération maritime du port de Dakar soient pour le moment modestes, lisons-nous dans la *France Coloniale*, ce premier syndicat professionnel constitué à la Colonie peut rendre de grands services en envisageant exclusivement l'intérêt général et l'union de tous les usagers du port de Dakar.

Le port de Dakar (*Les Annales coloniales*, 10 juin 1929)

À la veille des grands travaux qui vont agrandir le port et en perfectionner l'outillage, certains Dakarais émettent ces seuls desiderata :

Que Dakar soit outillé comme port d'escale, et comme port de transit. Que le service télégraphique soit amélioré et que, par exemple, un passager puisse télégraphier s'il entre au port après six heures du soir. Que Dakar soit pourvu d'un outillage efficace, simple et utilisable à un tarif normal. Il ne faut pas oublier, ajoutent ces Dakarais, qu'avec 30.000 tonnes de port en lourd, nous avons dû nous contenter, pendant notre séjour à Dakar, d'un magasin de 10 mètres de côté, et que les compagnies étrangères étaient bien autrement pourvues.

Quant à la question du charbon, il est normal qu'un concurrent ayant disparu, les prix montent... Nous pouvons même dire que la hausse ne s'arrêtera pas là, tant que les Anglais de Las Palmas ne viendront pas se joindre aux étrangers qui, sous des raisons sociales françaises, sont établies à Dakar.

Le prix du charbon monte, le prix de la vie augmentera également, le commerce va geindre, mais il paiera. Nous avons pu nous accoutumer aux plaintes de la clientèle et les apprécier à leur juste valeur : c'est cette même clientèle qui trouvait trop élevé le fret de 80 francs pour les fers Dunkerque-Dakar, qui offre maintenant en vain 150 et qui finira bien par payer, comme elle l'a d'ailleurs déjà fait, 220 fr. par tonne.

Le classement du port de Dakar parmi les ports maritimes français en 1928 (*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1929)

Le Bulletin du mois de mars a indiqué (page 97) les chiffres du trafic du port de commerce de Dakar, en 1928, qui s'est élevé à 6.016 navires entrés et sortis, jaugeant 9 millions 249.440 tonneaux, et ayant débarqué et embarqué 1.102.968 tonnes de marchandises.

Ces chiffres classent le port de Dakar au huitième rang des ports maritimes français (métropolitains et coloniaux) en ce qui concerne le tonnage de jauge des navires, et au treizième rang en ce qui concerne le tonnage des marchandises débarquées et embarquées, comme le montrent les tableaux ci-après :

1. Principaux ports français et coloniaux classés d'après le tonnage de jauge (entrées et sorties) en 1928 (tonneaux)

Marseille	28.566.057
Cherbourg	23.037.851
Oran	19.747.628
Le Havre	17.606.016
Alger	15.466.871
Dunkerque	10.853.175
Boulogne	10.400.216
Dakar	9.249.440
Bordeaux et annexes	7.537.138
Rouen et annexes	6.908.030
Casablanca	5.711.824
Saïgon	4.589.993
Sète	3.019.160
Nantes et annexes	2.934.025

II. Ports français et coloniaux classés d'après le trafic des marchandises (1928).
(Embarqués et débarqués)(tonneaux)

Marseille	8.879.977
Rouen et annexes	6.902.314
Le Havre	4.696.646
Dunkerque	4.693.144
Bordeaux et annexes	4.372.126
Oran	3.750.628
Alger	3.472.021
Nantes et annexes	2.504.263
Saïgon	2.417.975
Caen	1.875.503
Sète	346-841
Boulogne	207.642
Dakar	102.968
La Rochelle-Pallice	899.666
Saint-Nazaire	875.484
Calais	871.762

Le parc à mazout de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 17 octobre 1929)

Un concours est ouvert par la marine nationale pour la construction à Dakar d'un très important parc à mazout dont l'emplacement est déjà indiqué sur le plan d'agrandissement du port de Dakar. Les travaux comprennent : terrassements, bâtiments, grands réservoirs métalliques, pompes et canalisations. Pour renseignements, s'adresser au ministère de la Marine (travaux maritimes), 3, avenue Octave-Gréard, ou au commandant de la marine à Dakar (écrire par avion avec duplicata par paquebot). Il est signalé que les demandes pour prendre part au concours et les références doivent parvenir à Dakar au plus tard le 4 (quatre) décembre 1929 dans les conditions indiquées par l'avis officiel d'ouverture du concours.

LE PORT DE DAKAR
(*Les Annales coloniales*, 29 octobre 1929)

On a pu dire avec raison que depuis Port-Étienne, en Mauritanie, jusqu'à l'embouchure du Congo, il n'existait qu'un seul port français digne de ce nom. Ce port, conquis sur la mer par l'industrie de l'homme, est celui de Dakar.

Placé en avant-garde vers les routes de l'occident, Dakar est à un carrefour où bifurquent les lignes de navigation allant d'Europe vers l'Amérique du Sud ou vers l'Afrique occidentale, équatoriale ou australe.

Alors que, trop souvent sur le rivage de l'Afrique occidentale, la côte plate et semée de lagunes est difficilement abordable, rendue dangereuse par la barre où chavirent les embarcations, la nature a créé là un abri naturel, une rade étendue et profonde, que défend contre les tempêtes la petite île de Gorée.

Mais d'autres ports étrangers sont également placés dans des situations favorables sur le parcours des navires : aux îles du Cap-Vert, Saint-Vincent, aux Canaries, Santa-Cruz et surtout Las Palmas, où le port de la Luce offre aux navires un ravitaillement aisé en charbon et en mazout, et sera bientôt doté d'un vaste bassin en eau profonde, abrité par une nouvelle jetée.

Actuellement, Dakar présente, entre autres avantages, celui d'être d'accès facile de jour comme de nuit. De jour, on songerait même à supprimer le pilotage. De nuit, les abords sont éclairés par le phare des Mamelles, feu de 2^e ordre, d'une portée de 26 milles et demi, celui des Almadies et celui du Cap Manuel. L'entrée de la rade est signalée par deux feux de port.

Le port comprend deux jetées, l'une (jetée Nord), d'une longueur de 2.080 m., en blocs de maçonnerie fondée sur enrochements, l'autre (jetée Sud), de 530 m., pourvue d'un quai accostable de 100 m. de longueur.

Entre ces deux jetées se trouvent la « rade militaire » où peuvent mouiller les bateaux de commerce et trois darses appelées bassins Est, Méridien et. Ouest.

Les quais d'eau, construits en blocs de béton ou maçonnerie arrimée, fondée sur enrochement, comportent, outre les 100 m. faisant partie de la jetée sud, deux môles de 300 m. de long sur 80 ou 100 m. de large et trois quais de rive qui représentent une longueur totale de 2.200 m. environ.

Ces quais sont desservis par un réseau ferré d'environ 8.700 in. exploité par la Compagnie du chemin de fer Dakar à Saint-Louis. Ils sont dotés de hangars appartenant à l'Administration (12.800 m²) et loués au commerce ou construits par les

usagers(9.800 m²). Une cale de radoub de 185 m. existant dans l'Arsenal est, sous certaines conditions, mise à la disposition des navires de commerce.

L'éclairage électrique y est installé partout ; des canalisations permettent aux navires de s'approvisionner en eau douce, stérilisée suivant la méthode de la « verdunisation ».

L'outillage du port comprend, entre autres matériels : 3 dragues, 8 chalands à clapets, 1 cylindre à vapeur, 1 auto-pompe à incendie, des chaloupes à vapeur, des remorqueurs, des citernes, des allèges et un appareil sur chaland pour la sulfuration des cales, des grues et un certain nombre de véhicules automobiles.

Le charbonnage des navires est assuré par trois compagnies qui possèdent des chalands avec élévateurs et des remorqueurs ; le ravitaillement en eau et en mazout se fait au moyen de citernes ; prochainement, les combustibles liquides seront amenés par des pipes-lines.

*
* * *

Les installations actuelles s'avèrent tout à fait insuffisantes pour les besoins du trafic. Les môles sont encombrés, les magasins absolument pleins ; les marchandises s'accumulent sur les quais, gênent la circulation, notamment les arachides amoncelées en pyramides. Le manque d'engins de levage et de matériel roulant cause de graves retards dans les opérations et oblige à recourir à la main-d'œuvre indigène, d'un médiocre rendement.

C'est pourquoi la direction des Travaux publics de l'A. O. F. vient d'établir un important programme d'amélioration et d'extension du port qui comprend :

La création d'un nouveau môle de 360 m. de longueur, l'allongement des deux môles anciens, dont l'un sera en outre élargi. Des dragages en faciliteront l'accès pour les navires ;

L'aménagement du bassin Ouest qui, ne pouvant être approfondi suffisamment pour les grands navires, du fait de la présence de bancs rocheux, sera du moins utilisable pour la petite batellerie ;

La construction de deux terres-pleins, l'un destiné aux ateliers de réparation des navires et au trafic par cabotage, l'autre au stockage des arachides. Extérieur aux jetées, celui-ci s'appuiera sur la jetée nord spécialement aménagée et sera desservi par trois môles. On aura ainsi la possibilité de faire passer par Dakar un gros trafic d'arachides qui sera facilité par l'installation de silos munis d'appareils de nettoyage et de manutention mécanique. À cet égard, la tentative faite par la Société concessionnaire de la chambre de commerce [Socopao] a permis d'aboutir à des résultats intéressants. Les appareils à godets, mus par moteur électrique, prennent les graines dans les tas, pèsent les coques et les déversent sur des transporteurs à tapis roulant qui, se juxtaposant de bout en bout pour s'adapter aux nécessités de l'itinéraire imposé, apportent les arachides dans les cales. L'emploi généralisé de ces appareils serait une solution au problème de la main-d'œuvre. Il est donc surprenant que certains destinataires ou entrepreneurs aient manifesté vis-à-vis de ces procédés mécaniques une aversion injustifiée. L'intervention des chefs d'entreprises de la métropole pourrait ici s'exercer très utilement.

Le programme envisagé prévoit également l'élargissement de la jetée nord et la création de nouveaux môles attenants à celui-ci.

Pour tenir compte de l'augmentation du trafic, le réseau ferré sera notablement étendu. Pour la desserte du nouveau port, une gare maritime sera créée ; la gare actuelle, qui ne peut recevoir aucun agrandissement important, verra son rôle limité à la desserte de la ville de Dakar. Une voie ferrée nouvelle passant entre l'arsenal et cette gare reliera les zones nord et sud du port ; le réseau ferré de la zone sud sera

entièrement remanié et des réseaux de triage étendus seront installés sur le terre-plein du bassin Ouest.

Une liaison par voie charretière est également prévue entre les zones nord et sud du port par la création d'un boulevard maritime.

L'équipement en eau, électricité, hangars et outillage sera complété au fur et à mesure de l'exécution.

*
* * *

Une partie du programme est déjà réalisée, notamment en ce qui concerne la construction des voies ferrées et l'achat du matériel d'exploitation (pontons, remorqueurs, chaloupes, chalands).

La deuxième partie (môles et terre-plein aux arachides), est décidée pour pouvoir le plus tôt possible, éloigner de la ville les emplacements destinés au charbon et aux arachides dont le voisinage, par suite des poussières et des rongeurs, présente de sérieux inconvénients.

La dépense de ce programme est évaluée dans l'ensemble à 84 millions qui seront fournis par les ressources du budget général ou, éventuellement, par des emprunts. Ces extensions suffiront, semble-t-il, durant de nombreuses années, au trafic croissant de Dakar, qui a reçu, au cours de l'année 1928, 6.025 navires et 1.100.975 tonnes.

Mais il faudrait faire davantage. Ainsi amélioré, le port de Dakar demeurera un port local ou régional. Il devrait devenir un grand port d'escale international, capable de soutenir la lutte avec les ports de Las Palmas et du Cap Vert.

Dès lors, c'est l'intérêt national qui est en jeu et le budget de l'A.O.F. ne devrait pas supporter à lui seul toute la charge des frais de premier établissement.

On a reproché jadis, au gouverneur général Roume, d'avoir vu trop grand et on a refusé de le suivre. L'avenir lui a donné raison. Son plan devrait être repris avec l'aide de la Métropole, et le port de Dakar, largement ouvert aux navires de grand tirant d'eau qui viendront charbonner ou mazouter et recueillir passagers, poste et colis, doit offrir à la navigation d'escale une vaste rade, commode et sûre, pourvue d'un outillage moderne.

Georges NOUELLE,
député de Saône-et-Loire,
vice-président de la commission de l'Algérie, des Colonies et
des Protectorats,
membre de la commission des mines.

Au Conseil d'État
(*Les Annales coloniales*, 20 janvier 1930)

Un vapeur anglais entrait dans le port de Dakar, lorsque...

Le 16 octobre 1919, le vapeur *Tregothman*, appartenant à la Compagnie « The Hain steam Ship », entrait dans le port de Dakar.

Au moment d'accoster, un obstacle immergé déchira la coque, sur une longueur de 10 mètres.

Ayant en vain demandé une indemnité de 39.714 livres sterling au gouverneur général de l'A.O.F., la Compagnie introduisit une requête au Conseil d'État aux fins d'annulation de la décision de refus du gouverneur de l'A.O.F.

Le Conseil d'État a rejeté cette requête comme présentée devant une juridiction incompétente attendu qu'il appartient au Conseil du contentieux administratif de l'A.O. F. pour en connaître en premier ressort.

DAKAR ET DÉPENDANCES
LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES
(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1930)

Quelques faits religieux au port de Dakar

Quatre navires de guerre français, les croiseurs *Lamotte-Piquet* et *Primauguet* et les torpilleurs *Guépard* et *Panthère*, ont récemment séjourné dans les eaux de Dakar.

Dès le lendemain de son arrivée, l'amiral commandant a rendu visite à S. G. Mgr. Grimault, vicaire apostolique de la Sénégambie.

Le R. P. Lecoq, curé de Dakar, est allé célébrer la messe à bord du vaisseau-amiral.

Une séance récréative a été donnée aux matelots au Foyer du Soldat, Cercle militaire, dont s'occupent les missionnaires.

LES TRAVAUX DES PORTS DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE
(*L'Économiste européen*, 18 juillet 1930)

.....
Le port de Dakar est, incontestablement, le centre actif de la ville.

L'espace abrité représente une superficie approximative de 225 hectares, délimité du côté du large par deux jetées : la jetée Nord, d'une longueur de plus 2 kilomètres, construite en blocs de maçonnerie fondés sur enrochements, et la jetée Sud, d'une longueur de 530 mètres, qui est pourvue d'un quai accostable de 100 mètres de longueur.

Dans cet espace sont comprises : La rade militaire, où est autorisé le mouillage des bateaux du commerce et dont les fonds sont dragués à 9 mètres.

Trois darses : les bassins Est, Médian et Ouest, dragués à une profondeur de 6 m. 50 à 8 mètres, sauf dans une partie du bassin Ouest, où les fonds naturels ont été conservés et sont découverts à marée basse.

Les quais en eau profonde comportent, en plus des 100 mètres adossés à la jetée Sud, deux môles, longs de 300 mètres et larges, respectivement, de 80 et 100 mètres, et trois quais de rive, longs de 124, 274 et 325 mètres, ce qui représente une longueur totale de 2.200 mètres environ. Tous ces quais sont construits en blocs de béton en maçonnerie arrimés, fondés sur enrochements et couronnés d'un mur en maçonnerie.

Les terre-pleins du port ont une surface totale de 25 hectares.

En ce qui concerne l'équipement du port, il comprend 12.300 mètres carrés de hangars appartenant à l'Administration et loués aux usagers, plus 9.800 mètres carrés de hangars construits par des particuliers occupant à titre temporaire le domaine public; 8.700 mètres de voies ferrées exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis desservent ces installations.

Les quais sont pourvus de l'éclairage électrique et de canalisations pour la distribution de l'eau aux navires.

L'entretien et le service du port sont assurés par un outillage important d'engins de levage et de traction, de désinfection, auquel s'ajoute l'outillage de la Société Sénégal, de la Compagnie française des Charbonnages de Dakar et de la Compagnie française

de manutention et d'entrepôts de combustibles, sociétés qui assurent le ravitaillement des navires en charbon et en mazout, ainsi que leurs réparations.

Dans son état actuel, le port de Dakar suffit au trafic, qui s'élève, annuellement, à un million de tonnes, mais il importe de l'aménager pour répondre à l'accroissement constant de ce trafic. Déjà, un premier programme de travaux, d'un montant de 20 millions, est en cours d'exécution.

Pour dégager les quais, qui seront dans l'avenir affectés exclusivement au commerce, on établit, à la naissance de la grande jetée, un terre-plein aux arachides où se fera, désormais, dans des appareils perfectionnés, la manutention des graines. Le terre-plein, extérieur aux jetées, sera desservi au sud par trois môles de chacun 125 mètres de long sur 25 mètres de largeur; un chenal d'une profondeur de 7 m. 50 donnera accès à ces môles. Ces travaux s'exécutent rapidement, sous la direction de la Compagnie générale des colonies.

On a commencé dans les mêmes conditions l'élargissement de la jetée actuelle, la construction d'un môle aux combustibles et le dragage de 225 hectares jusqu'à la côte de 9 mètres. Ces différents travaux seront terminés en 1932.

C'est alors qu'on commencera l'exécution d'une autre tranche de 100 millions de travaux, qui complétera les installations et permettra de faire face à un trafic annuel de 3 millions de tonnes.

Lorsque ces différents projets auront été réalisés, le port de Dakar, qui dispose de grands fonds non précédés d'un chenal, dont les installations seront conformes aux meilleures données de la technique moderne et qui est en liaison directe ferrée en exploitation, Dakar-Thiès-Saint-Louis et Dakar-Thiès-Bamako, deviendra l'un des premiers ports de la côte d'Afrique, et s'assurera, très vraisemblablement, la prépondérance sur ses concurrents étrangers de Saint-Vincent, aux îles du Cap Vert, de Las Palmas et de Santa Cruz de Ténériffe, aux Canaries.

1931 (avril) : constitution de [Smith et Krafft](#), Dakar
Agence maritime

Compagnie générale des colonies

Assemblée générale du 20 avril 1931

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 avril 1931)

Dans l'Ouest-Africain, les travaux du port de Dakar se poursuivent avec célérité et notre Compagnie a obtenu l'adjudication des nouveaux travaux à y effectuer pour le compte de la marine nationale.

NOS GRANDS PORTS COLONIAUX
LE PRÉSENT ET L'AVENIR DE DAKAR
(*Phare de la Loire*, 2 octobre 1931)

Le port de Dakar comprend actuellement les ouvrages suivants :

Jetées et plan d'eau

La jetée Nord, d'une longueur de 2.080 mètres, est construite en bloc de maçonnerie fondés sur enrochements. Sur 800 mètres de longueur, à partir du rivage, des claires-voies ont été ménagées entre les blocs pour laisser passer un léger courant et éviter l'ensablement de la rade. Cette jetée n'est pas utilisée actuellement pour les opérations commerciales et sert seulement d'abri.

La jetée Sud, d'une longueur de 530 mètres, est pourvue d'un quai accostable de 100 mètres de longueur.

L'espace abrité par ces jetées a une superficie d'environ 225 hectares, il comprend :

La rade dite « militaire », draguée par la Marine Nationale, où est autorisé le mouillage des bateaux du commerce, et dont les fonds varient entre - 9 m. et - 9 m. 40.

Quais, môles et terre-pleins

Les quais en eau profonde comportent, outre les 100 mètres adossés à la jetée Sud, deux môles longs de 300 mètres et larges respectivement de 80 mètres et 100 mètres et trois quais de rive, longs de 124,174 et 325 mètres, ce qui fait une longueur totale de 2.200 mètres en chiffres ronds.

Les terre-pleins du port ont une surface totale de 25 hectares.

L'équipement du port comprend ; Des hangars appartenant A l'Administration et loués aux usagers, d'une surface totale de 12.800 mètres carrés.

Des hangars que les usagers ont été autorisés à construire, en occupant à titre temporaire le Domaine public, et dont la surface totale est de 9.800 mètres carrés.

Des voies ferrées, exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Dakar à SaintLouis, d'une longueur totale de 8.700 mètres.

En outre, les quais sont pourvus de l'éclairage électrique et de canalisations pour la distribution de l'eau aux navires.

Il y a lieu de signaler d'une façon toute particulière le gros effort qui a été fait au cours de ces dernières années, pour améliorer l'alimentation en eau de la ville de Dakar, et le port a très largement bénéficié des progrès considérables réalisés.

Outillage

L'Administration possède pour l'entretien et le service du port les engins suivants : 3 dragues, dont deux à godets et une à benne preneuse ; 8 chalands à clapets ; 1 cylindre à vapeur ; 1 auto-pompe A incendie ; 2 grandes chaloupes à vapeur pour le pilotage ; 4 petites chaloupes à vapeur pour la police de rade.

Elle possède en outre les engins suivants qu'elle met en location à la disposition des usagers : 2 remorqueurs Je 200 CV. ; 1 remorqueur de 80 CV. ; 3 chalands-citernes à vapeur, dont deux de 200 tonnes de capacité, pouvant se vider eu une heure, et le troisième de 150 tonnes de capacité ; 2 allèges de 200 mètres cubes ; 2 pontons-triture de 50 à 20 tonnes ; 1 appareil « Clayton » sur chaland, pour la fulguration des cales des grands navires ; 1 étuve semblable, plus faible, sur roues, pour les petits navires ; 1 étuve à désinfection, système « Geneste » ; 3 grues électriques de 1.500 kg. sur portique roulant ; 6 camionnettes ou arroseuses automobiles ; 1 camion-grue automobile de 5 tonnes.

Pour assurer le fonctionnement, l'entretien et les grosses réparations de ce matériel, le service du Port possède un atelier muni des machines-outils les plus modernes pour fer et bois, avec forge, fonderie de bronze et de fonte, poste de soudure oxy-acétylénique, poste de soudure électrique et outillage pneumatique complet.

À cet outillage, s'ajoute celui qui est exploité par l'industrie privée, savoir :

1° Compagnie de Charbonnages. — À Dakar sont installées deux Compagnies assurant le charbonnage des navires :

a) La société « Sénégal » qui possède un parc muni d'un portique roulant de 55 m. de portée, ayant du côté mer un avant-bec redevable d'une portée suffisante pour

assurer, avec une benne de 5 tonnes de capacité, toutes les manutentions de charbon qu'on peut avoir à faire entre un navire à quai, le quai lui-même et un chaland accosté au navire du côté opposé au quai. Cette société possède en outre 8 chalands à charbon, système « Ménada », avec élévateurs à benne mus par la vapeur, qui peuvent chacun alimenter un navire avec un débit de 150 tonnes à l'heure, et 4 remorqueurs.

b) La « Compagnie française des Charbonnages de Dakar », qui possède un parc pouvant contenir 15.000 tonnes et alimente les navires au moyen de 23 chalands de 200 à 250 tonnes, dont 4 à grues, de 4 pontons-grues pouvant débiter 100 tonnes à l'heure chacun, et de 4 remorqueurs.

Cette Compagnie a, en outre, racheté le matériel et pris la clientèle de la « Compagnie africaine de manutention et d'entrepôts de combustibles » qui, en 1928, avait mis en exploitation à Dakar un ponton charbonnier pouvant contenir un stock de 10.000 tonnes et pouvant alimenter simultanément deux bateaux en couple avec lui, de chaque côté, au moyen de deux grues par bateau.

2° Alimentation en eau des navires en rade. — En plus des 3 chalands-citernes de l'Administration, la société « Sénégal » citée plus haut possède 2 citernes flottantes à vapeur, de 300 mètres cubes, pouvant débiter 100 mètres cubes à l'heure, et la « Compagnie française des Charbonnages » trois chalands-citernes, dont 1 à vapeur et 2 à moteurs.

3° Ravitaillement des navires en mazout. — Ce ravitaillement est assuré par la société « Sénégal » qui exploite trois chalands, de chacun 2.700 tonnes de capacité, pouvant chacun débiter 500 tonnes à l'heure et un mazouter contenant un stock de 5.000 tonnes.

Il est à noter à ce propos que deux des grands navires de la « Navigazione Generale Italiana », de la ligne du Brésil, le *Duilio* et le *Colombo* ont choisi Dakar comme unique point de ravitaillement, prenant à chaque passage de 3.000 à 5.000 tonnes de combustible, afin d'arriver aux ports terminus et d'en partir moins chargés que s'ils s'y ravitaillaient.

4° Combustibles liquides.— Actuellement, à part le mazout, importé en vrac par la société « Sénégal » pour, le ravitaillement des navires, les combustibles liquides sont importés en bidons ou en fûts, mais deux importantes sociétés, « l'Asiatic Petroleum C° » et la « Vacuum Oil C° », préparent l'installation d'importants dépôts en vrac, à terre, qui seront reliés au port par des pipe-lines aboutissant à des postes d'accostages aménagés en conséquence.

5° Réparations des navires. — indépendamment des ateliers de Marine Nationale et du Port de Commerce, qui ne doivent travailler pour les particuliers que dans les cas où l'industrie privée ne suffirait pas aux demandes, il existe d'importants chantiers de réparation de navires, installés sur le port, qui appartiennent aux firmes suivantes : La Manutention Africaine (Ph. Delmas) ; Société « Sénégal » ; Compagnie française des Charbonnages de Dakar ; Messageries africaines ; Bouquereau et Cie, pour ne citer que les principales.

L'atelier de la Compagnie française des Charbonnages est complété par un « slipway » qui permet le carénage des navires déplaçant jusqu'à 300 tonnes.

6° Chargement mécanique des arachides. — La Chambre de commerce assure le chargement mécanique des arachides par voie de concession d'outillage public. Elle a sous-traité dans ce but avec la « Société commerciale des ports de l'Afrique Occidentale (S.O.C.O.P.A.O.) » qui arrive à des résultats de plus en plus intéressants.

7° Transport en rade des passagers des bagages et des courriers postaux. Ces Transports sont assurés régulièrement, sous le contrôle de l'Administration du Port par la société « La Manutention Africaine (Ph. Delmas) », à un tarif très réduit qui permet notamment aux passagers des navires en escale de descendre à terre très facilement.

8° Camionnage, manutention, etc. En sus des moyens que possèdent les maisons pour leurs besoins, il existe plusieurs transitoires et manutentionnaires possédant des

moyens de transport très puissants (Ph. Delmas, C.A.N.A., S.O.C.O.P.A.O., Delorme, etc.)

Les extensions du port en cours d'exécution

Les nouveaux ouvrages du port actuellement en construction ont été conçus de manière à utiliser le grand espace non dragué qui se trouve dans la partie Nord du port et à éloigner de la ville le trafic du charbon et celui des arachides, à cause des inconvénients que présente leur voisinage pour les lieux habités.

Ces ouvrages sont :

- 1° Le môle aux combustibles (môle n° 8).
- 2° Le terre-plein et les môles aux arachides (môles n° 5 et 6).
- 3° La gare maritime Nord, le boulevard maritime Nord et la voie ferrée de liaison des zones Nord et Sud du port.
- 4° Les dragages nécessaires pour donner accès aux nouveaux môles et pour la régularisation à la cote (- 9,40) des fonds de la rade militaire.

L'exécution de ces ouvrages a été confiée à la Compagnie générale des colonies à la suite d'une adjudication qui a eu lieu le 28 octobre 1928 et le projet a, depuis lors, subi quelques modifications. Les ouvrages terrestres doivent être terminés en fin 1931 et les dragages en fin 1932, mais ces derniers devront être assez avancés lors de l'achèvement des ouvrages terrestres pour que ceux-ci puissent entrer en exploitation.

Compagnie générale des colonies
Assemblée générale ordinaire du 23 mai 1932.
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 31 juillet 1932)

Dans l'Ouest-Africain, les travaux du port de Dakar ont progressé et l'exécution du projet d'extension a été confiée à la Compagnie.

Location et cession d'outillage dans le port de Dakar (*Les Annales coloniales*, 22 novembre 1932)

Les remorqueurs *Saint-Louis* (200 C.V.), *Kaolack* (200 C. V.) et *P. C. 1.* (40 C. V.) seront mis en location dans les conditions suivantes :

a) Service normal :

Le service normal consistera dans l'utilisation des engins pour -des remorquages en rade.

Le tarif de location sera :

	Remorqueurs de 200 C.V.	Remorqueurs de 40 C.V.
La demi-journée	400	140
L'heure du jour	120	40
La demi-heure du jour	80	40
L'heure de nuit	180	60
Taxe d'allumage	120	40

La taxe d'allumage ne sera pas appliquée aux usagers qui prendront en location un remorqueur déjà sous pression.

Les remorques et les amarres d'embossage du bord pourront être louées moyennant une taxe supplémentaire de 10 francs par heure de fonctionnement avec maximum de perception de 10 francs.

La durée de la location courra du moment de l'appareillage jusqu'à l'instant du stoppage au poste de mouillage. Il ne pourra être décompté de fraction de temps inférieur à une demi-heure le jour et une heure la nuit.

En A. O. F.
(*Les Annales coloniales*, 26 mai 1934)

Nominations et affectations

M. Albert Boucher, ingénieur en chef hors classe, du cadre général des Travaux publics, est chargé de l'intérim des fonctions du chef du Service des Travaux publics, ports et mines de la circonscription de Dakar et dépendances.

Compagnie générale des colonies
(*L'Information financière, économique et politique*, 26 juin 1935)
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 20 juillet 1935)

En Afrique, au port de Dakar, les installations de mazoutage de la Marine Nationale s'achèvent et les approfondissements du plan d'eau indispensable à ce grand port, dont l'importance internationale sur les routes maritimes de l'Amérique du Sud et du Cap de Bonne-Espérance s'accroît chaque année davantage, sont réalisés avec suite et méthode. Les aménagements et les dragages complémentaires qui avaient été prévus devront être effectués sans interruption pour que Dakar puisse jouer le rôle qui lui incombe et ne pas être devancé ou remplacé par les ports concurrents.

Les ports d'A. O. F. en 1934
(*Les Annales coloniales*, 17 juillet 1935)

Voici l'importance du trafic des ports de la Côte occidentale d'Afrique pour l'année :
Premier chiffre : navires entrés et sortis ; 2^e chiffre : marchandises débarquées ;
3^e chiffre : marchandises embarquées.

Dakar, 4.629 ; 87.695 t. ; 566.285 t. ; Kaolack, 723 ; 56.737 t. ; 39.563 t. ; Rufisque, 289 ; 4.037 t. ; 36.386 t. ; Grand-Bassam*, 608 ; 33.027 t. ; 8.952 t. ; Port-Bouët*, 878 ; 51.901 t. ; 35.269 t.

La voie ferrée

DAKAR-NIGER
(*Les Annales coloniales*, 3 décembre 1935)

On envisage de reprendre sur le réseau les essais de transport en vrac des arachides. Les graines seront embarquées à dos d'homme au moyen de rames mobiles.

Dans le port de Dakar, on estime pouvoir réaliser en 1936 les premières installations pour le stockage et l'embarquement des arachides.

LES PORTS

(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1935)

Dakar

Les projets relatifs aux travaux d'aménagement de la liaison routière entre la zone nord et la zone sud du port de Dakar sont terminés.

Ces travaux comprendront l'élargissement de la route comprise entre l'arsenal de la Marine et la gare de Dakar-Niger, ainsi que celui du boulevard Maritime Nord.

LA MER

LA VIE QUOTIDIENNE

(*Les Annales coloniales*, 14 janvier 1936)

Dans la nuit du 28 décembre, le remorqueur *René*, sortant du port de Dakar, apercevait près de Gorée un cotre en détresse. Se portant rapidement sur les lieux, il arrivait au moment où le cotre disparaissait sous les flots. L'équipage réussit à sauver deux jeunes filles qui se trouvaient à bord. Une pirogue de Gorée ramena six autres passagères. L'une d'elles expira à l'hôpital de Dakar.

Le navire sinistré était un cotre, l'*Ibrahima*, arrivant de Joal avec un chargement de bois. Il se trouvait à bord une quinzaine de passagères des Fadiou-Fadiou.

Les circonstances du sinistre n'ont pu encore être éclaircies, mais il est à présumer que le navire était trop lourdement chargé.

LA MER

Dakar

(*Les Annales coloniales*, 25 février 1936)

Le port de Dakar, dont les aménagements récents ont favorisé l'essor, connaît une remarquable activité dont un exemple donnera une idée.

Dans la seule journée du 12 février, le port a enregistré un mouvement de 11 navires à l'entrée et 12 à la sortie, soit un total de 23 navires d'un tonnage d'ensemble de 97.819 tonneaux.

Les travaux de réfection des chaussées de la zone sud du port vont être adjugés. Ils sont relatifs au rechargement général, avec revêtement bitumé de la place de la Gare ; d'une partie de l'avenue Ballay, de la place des Alliés et d'une partie du boulevard Maritime-Sud.

1931 (1^{er} juillet) : constitution de
l'Union sénégalaise d'industries maritimes (Usima)

DAKAR
sixième port français
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1936)

IL y a quelques semaines, le cardinal Verdier, rentrant du voyage qu'il était allé faire au Sénégal pour inaugurer la cathédrale de Dakar, a déclaré : « Comme beaucoup de Français, je n'avais que des idées bien vagues sur l'œuvre accomplie par la France en Afrique noire : ma trop courte visite m'en a révélé toute la splendeur. »

Ce témoignage que nous avons enregistré avec satisfaction, a reçu, ces jours derniers, une éclatante confirmation par le classement au sixième rang du port de Dakar dans le tableau des ports français par importance de tonnage. Il figure après Marseille, le Havre, Cherbourg, Alger, Oran, mais avant Casablanca, auquel il enlève son rang, avant Bordeaux, Dunkerque, Nantes.

On peut dater l'essor de Dakar de 1898, époque à laquelle la marine militaire, appréciant la situation unique de sa rade, décida d'en faire un point d'appui de la flotte. L'œuvre de la marine militaire s'accomplit sur un plan particulier, sans beaucoup se préoccuper d'élargir son action, mais son geste avait attiré l'attention sur le port de Dakar, et M. Roume, gouverneur général, ne surprenait pas trop le monde maritime en déclarant, en 1902, qu'il fallait faire de Dakar un grand port de commerce où les navires à destination de l'Amérique du Sud pourraient facilement s'approvisionner en charbon, ce qui déterminerait un mouvement commercial en sa faveur.

La réalisation de ce programme fut préparée d'une façon qui paraissait de nature à en assurer le succès. L'ingénieur Watier, spécialiste éminent des travaux portuaires, avait dressé un projet prévoyant le développement futur que l'événement a confirmé et susceptible de satisfaire à toutes les nécessités de la navigation et du commerce. Malheureusement, l'exécution ne fut pas marquée du même esprit de méthode. De trop nombreuses « compétences techniques » ou soi-disant telles, intervinrent pour apporter des modifications au plan initial, dans le désir d'en marquer telle ou telle partie de leur cachet personnel, et l'ensemble a fini par n'être plus qu'une œuvre fragmentée qui est loin d'avoir gagné à ces ingérences.

Néanmoins, Dakar a pu devenir un grand port mondial bien outillé. Au moment de la guerre, il était déjà assez bien organisé pour rendre des services éminents.

Durant cette période, son tonnage passa de 4 millions de tonnes à 10 millions et demi. Cette activité intensive diminua de moitié lorsque l'agitation de la guerre cessa, mais le port de Dakar a retrouvé dans le mouvement normal du commerce maritime ce chiffre important qu'il va certainement dépasser. Il doit ce succès aux travaux considérables dont il a bénéficié depuis huit ans : la longueur de ses quais et de ses voies ferrées a été doublée ; la surface de ses terre-pleins a été portée de 25 à 70 hectares ; sa rade a été agrandie et la profondeur en a été portée à dix mètres aux plus basses eaux.

Aussi, est-il fréquenté par un nombre de navires qui va croissant et va augmenter rapidement, maintenant qu'il est en mesure de les ravitailler en mazout. En 1930, son

trafic pour ce combustible était de 200.000 tonnes, mais, pour les deux dernières années, il a atteint près de 800.000 tonnes.

Il reste encore à exécuter quelques travaux de dragage et des aménagements reconnus indispensables pour lui permettre de remplir d'une façon parfaite son rôle de point central des grandes lignes maritimes qui relient l'Europe au vaste littoral africain transatlantique et à l'Amérique latine.

La France pourra se glorifier ainsi d'avoir créé de toutes pièces un port mondial de large envergure qui conquerra peut-être dans la hiérarchie de ses ports, un rang encore plus brillant que celui auquel il vient de s'élever.

Jean Odin,
sénateur de la Gironde,
secrétaire de la commission de la marine marchande.

Mouvement des navires
(Paris-Dakar, 25 janvier 1937)

NAVIRES ATTENDUS À DAKAR LE 25 JANVIER 1937 :

Heures d'arrivées	Nom du navire	Venant du	Postes demandés	Consignataires
5 heures	Coruna	Sud	Poste n° 1	Smith et Krafft
6 heures	Maron	Sud	Poste n° 45	C. F. C. D.
6 heures	Nex-Columbia	Nord	Poste n° 44	Elder D. L.
12 heures	City-of-Canderra	Sud	Poste n° 45	C. F. C. D.
Matin	Estrid	Nord	Poste n° 16	Chargeurs réunis.
10 heures	Hardingham	Sud	Rade intér.	C. F. C. D.
6 heures	Nicolas-Pateras	Sud	Rade intér.	C. F. C. D.
6 heures	Mirva	Sud	Rade intér.	C.F. C.D.

NAVIRES ENTRÉS DANS LE PORT LE 24 JANVIER 1937 :

Nom du navire	Venant du	Consignataires
Kolda	Sud	Messageries du Sénégal
Harynby	Sud	C.F. C. D.
Vendôme	Sud	Chargeurs Réunis.
Otira		SOCOPAO

Dakar
Départs
(Paris-Dakar, 26 mai 1937)

Par le « Chella » [Compagnie Paquet], ce matin, sont partis : M. Romani, administrateur des Colonies, et M^{me} Romani ; M. Brizard, directeur de l'Entreprise du Port*, et M^{me} Brizard ; le colonel Blandeau, médecin-chef de l'hôpital principal ; M. Bellieu, administrateur maire de Bamako, etc.

Départs

POUR LE SÉNÉGAL

(*Les Annales coloniale*, 15 octobre 1937)

M. Mattéi, pilote du port de Dakar, regagne son poste par *Maréchal-Lyautey*, ayant quitté Marseille avant-hier.

LES PORTS

Dakar

(*Les Annales coloniale*, novembre 1937)

On a commencé la construction de quatre réservoirs à mazout de 3.000 tonnes chacun, au môle aux combustibles du port de Dakar. C'est le début de la mise en œuvre d'un programme général prévoyant la possibilité du ravitaillement à quai de tous les navires devant mazouter à Dakar, afin d'éviter des attentes quelquefois longues par la suppression des dépôts flottants.

D'autres réservoirs doivent être construits sur la route de Hann ; l'administration entreprendra prochainement la pose d'un pipe-line reliant ces réservoirs aux quais, en même temps que la construction d'un tronçon de route, qui reliera le parc à mazout au môle 8.

Le monde colonial

(*Les Annales coloniale*, 29 novembre 1937)

M. Fischer, ingénieur principal des T.P., nouvellement nommé directeur du port de Dakar, a rejoint son poste.

Il était précédemment directeur des T.P. en Côte d'Ivoire.

Une mise au point sur l'état sanitaire du port de Dakar

(*Les Annales coloniale*, 20 décembre 1937)

La semaine dernière, sous le titre « La Malaria à Dakar », nous nous élevions contre certaines informations, pour le moins erronées, que publia la presse anglaise quant à l'état sanitaire du port de Dakar à propos d'une épidémie de malaria qui se serait déclarée sur un navire anglais, le *Stanholme*.

Dans un communiqué, le ministère des Colonies proteste à son tour en ces termes :

« Il résulte de l'enquête ouverte par le gouverneur général de l'A. O. F., que, dans le questionnaire d'arraisonnement qu'il a rempli lors de son passage à Dakar, en octobre dernier, le commandant du *Stanholme* a déclaré ne pas avoir eu de malades ni avoir constaté la présence de moustiques à son bord ; ce qui démontre que la nouvelle répandue est dénuée de tout fondement.

Tout en mettant au point cette information erronée, il importe de rappeler qu'il appartient aux commandants de navires qui se rendent dans les régions impaludées, d'appliquer aux équipages les mesures de prophylaxie de rigueur (quinisation) et de ne pas tolérer que les membres des équipages nordiques travaillent tête nue et en pleine réverbération au carénage du navire, comme on le constate trop souvent. »

[Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics](#)
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 décembre 1937)

.....
En ce qui concerne l'exercice en cours, les travaux se poursuivent normalement. En Afrique, l'activité sociale continue à se développer. La société a été déclarée adjudicataire de travaux de construction de hangars pour le port de commerce de Dakar.

LE PORT DE DAKAR

« Sa destinée dépasse largement les prévisions premières »
par ROUX-FRESSINENG,
sénateur d'Oran,
membre de la commission des colonies du Sénat.
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1937)

Le maire de Dakar, M. Goux, lors d'un récent voyage en France, s'est efforcé d'attirer toute l'attention de nos dirigeants sur l'importance de ce port et sur l'urgence des travaux qui doivent être exécutés pour lui permettre de tenir la place qu'il est appelé à occuper dans notre Empire colonial.

Sa situation est exceptionnelle. En un point très abrité et facilement accessible (ce qui est une rareté sur cette côte africaine), il est le grand havre qui doit desservir normalement un immense hinterland avec lequel il est en relation directe et continue par la voie ferrée Thiès-Kaye-Koulikoro : tout le Sénégal et la partie supérieure du Soudan (la partie inférieure qui est éloignée de l'Océan d'environ 3.000 km. n'aura, malgré la communication établie en certaine saison par le Niger, des débouchés suffisants que lorsqu'elle sera reliée à la Méditerranée par un chemin de fer transsaharien).

Les richesses de ces territoires sont grandes. M. Goux appelle la vallée du Sénégal une petite Egypte. Celle du Niger serait, si l'on utilisait rationnellement le fleuve, une grande Egypte — les travaux d'irrigation entrepris dans le Haut-Niger le démontrent.

La prospérité de ces deux colonies, particulièrement du Sénégal, est au surplus accusée par l'accroissement et l'excellent esprit des populations indigènes que nous nous efforçons de faire profiter dans la plus large mesure des bénéfices moraux et matériels de la civilisation et qui nous montrent leur gratitude par l'affection qu'elles ne cessent de témoigner à la France.

Mais Dakar est, en outre, par sa position géographique, un lieu d'escale pour tous les navires qui se dirigent vers le Cap. Il l'est également pour tous ceux qui se rendent dans l'Amérique du Sud.

C'est enfin une station forcée pour les courriers qui établissent les liaisons aériennes entre l'Europe, l'Afrique et les nations sud-américaines.

Plaque tournante de l'Atlantique : l'a-t-on défini avec justesse !

Ce n'est pas seulement au point de vue commercial que Dakar présente un intérêt tout spécial, c'est aussi, et, plus encore à l'heure actuelle, au point de vue de la Défense nationale.

Il constituera pour nos flottes et notre aviation une base de premier ordre qui ne pourrait en ce moment être remplacée par aucune autre.

Considération dont nous devons d'autant plus tenir compte que l'attitude nouvelle des Anglais nous y convie. Envisageant la possibilité d'entraves apportées à leurs communications par la Méditerranée avec leur Empire de l'Inde, ils ont remis en honneur la voie ancienne — celle qu'ils pratiquaient avant l'ouverture du canal de Suez, la route du cap de Bonne-Espérance — et ce, malgré l'augmentation très sensible de la durée du voyage (4.000 milles environ). Et ils en préparent la défense terrestre (avec le concours de l'Union Sud-Africaine) sur mer, en créant des points d'appui maritimes, et enfin par une expansion aérienne accentuée.

Les intérêts de la France et de l'Angleterre en pareille matière sont identiques et solidaires. Certainement la base navale et aérienne de Dakar rentre dans le cadre même de l'organisation britannique.

*
* * *

Donc, de toute façon, la destinée de Dakar, telle qu'elle apparaît aujourd'hui, dépasse largement les prévisions premières.

Pour qu'il soit possible d'y faire face, des aménagements nouveaux sont indispensables.

Les avantages fournis par la nature elle-même rendent relativement aisée l'achèvement d'une tâche qui est déjà depuis longtemps entreprise.

C'est un port en eau profonde assez profonde pour permettre aux bateaux de fort tonnage d'y séjourner.

Il est vaste. La surface de la rade est de 225 hectares, dont 94 dragués pour le mouillage à 9 m. 40, 8 mètres et 6 m. 90 (il peut recevoir déjà deux navires de 200 mètres de long). Il possède plus de 2.000 mètres de quai, des grues électriques puissantes, des hangars s'étendant sur 22.000 mètres carrés. L'alimentation en eau des navires est assurée par des réservoirs contenant 3.800 mètres cubes et des bateaux-citernes. Des dépôts de charbon y sont constitués.

Grâce à son outillage perfectionné, les manutentions y sont rapides, ce qui lui permet de rivaliser avec les ports concurrents de Santa-Cruz, de Ténérife et de Las-Palmas.

Les travaux en cours rendront meilleures encore les conditions d'exploitation.

Enfin, on organise en ce moment — chose essentielle — les installations pour hydravions.

La ville elle-même — qui complète nécessairement le port — et qui est devenue une capitale pour toute l'Afrique Occidentale Française, est l'objet d'améliorations importantes. Le gouverneur général Brévié signalait, dès décembre 1934, les grands travaux d'édilité en cours : trottoirs, égouts, protection des centres de captage d'eau., enfin, [habitations à bon marché pour faire disparaître les taudis qui abritent les indigènes.](#)

Tout cela doit être poursuivi sans délai.

*
* * *

Et, en même temps, doit être assurée la protection de cette base commerciale et maritime appelée désormais à jouer, en cas de guerre, un rôle de premier plan dans nos moyens de défense.

La métropole ne saurait hésiter un instant à fournir l'aide nécessaire pour parfaire, dans le plus bref délai, cette œuvre qui n'est plus seulement d'intérêt colonial, mais au plus haut point d'intérêt national.

MER

Dakar, escale active et saine
(*Les Annales coloniale*, 14 mars 1938)

Il ne faut pas s'étonner de voir sur les chantiers du port de Dakar, sur ses quais comme dans ses divers ateliers, une grosse agglomération d'indigènes.

En fait, tout ce monde vit de l'activité du port.

C'est ainsi que dans le courant de 1937, les sociétés de la place ont versé à leurs ouvriers permanents 7 millions de salaires, sans compter ceux des manœuvres embauchés temporairement.

Au point de vue de l'organisation du travail, il est prévu la création d'un immense atelier doté des installations et de l'outillage nécessaires pour toutes les réparations de navires.

Du personnel européen spécialisé sera engagé pour former des équipes indigènes capables d'assurer la marche.

Un second mouvement d'affaires créé par le port est le ravitaillement des bateaux en charbon, mazout, eau et vivres.

Il a été calculé qu'un navire laisse, à Dakar, une vingtaine de mille francs à ce titre, soit une moyenne de 6 millions par mois.

Au cours de 1937, c'est un tonnage de mazout représentait une valeur d'environ 400 millions que les-bateaux de toutes nationalités ont chargé dans le port.

Mais ces résultats encourageants ne vont pas sans soulever des critiques et certains journaux ont publié des informations tendancieuses sur la situation sanitaire de Dakar.

Or Dakar est surveillé par un service d'hygiène parfaitement organisé et son assainissement constitue une des plus belles réalisations en l'espèce.

La fièvre typhoïde est inexistante : l'eau de Dakar est filtrée et javellisée : de fréquentes analyses sont pratiquées dénotant toujours une eau parfaitement potable.

La zone du port et la totalité de la ville européenne sont rigoureusement indemnes de paludisme : aucun cas n'est signalé parmi les 10.000 habitants européens qui ignorent l'usage de la moustiquaire.

Aucun cas de fièvre jaune n'a été constaté à Dakar et dans sa périphérie depuis de nombreuses années.

La situation sanitaire est donc pleinement satisfaisante.

Les travaux d'agrandissement du port de Dakar
(*Les Annales coloniale*, 2 mai 1938)

On sait que d'importants travaux d'agrandissement du port étaient réclamés depuis longtemps, tant pour des raisons militaires que commerciales, Dakar étant une des bases essentielles du transit international, le débouché de l'Afrique Occidentale.

Dès son arrivée au ministère des Colonies, M. Georges Mandel a repris la question en demandant au gouverneur général d'affecter un crédit de 30 millions à ces travaux, qui vont incessamment commencer.

Ils permettront à Dakar de tenir dans l'Atlantique Sud le rang qu'il mérite.

L'état du port de Dakar
(*Les Annales coloniales*, 16 mai 1938)

Dernièrement, sous le titre « L'Empire à l'abandon », l'hebdomadaire *Choc* écrivait que le port de Dakar était ensablé et que les échouages s'y multipliaient.

La chambre de commerce de Dakar s'est émue de ces affirmations et, dans une lettre signée de son président, M. Turbé, a tenu à les rectifier. Cette lettre relève les inexactitudes, indiquant nettement que les échouages qui se sont produits se situent à plusieurs milles de Dakar, à la pointe des Almadies.

Elle souligne aussi, en particulier, que depuis ces dix dernières années, le port a été considérablement approfondi, avec 2 millions de mètres cubes dragués, que la rade a été approfondie à 10,00 m. et que huit navires de ce tirant d'eau peuvent être reçus en même temps. Enfin, qu'actuellement, Dakar est en mesure de recevoir tous les navires à plat du monde, exception faite des grosses unités de la ligne Europe-États-Unis.

(*Les Annales coloniales*, 30 mai 1938)

Les travaux du port de Dakar

À la suite de l'affectation d'un crédit de 30 millions à des travaux destinés au développement du port, M. Nizery, directeur du port aux Travaux publics de Dakar, qui s'était rendu à Paris, pour la mise au point du programme envisagé, est maintenant rentré, annonçant que les travaux commenceront très prochainement.

Les premiers sondages effectués en rade extérieure ont donné des résultats très encourageants. Les fonds se sont révélés excellents.

Le monde colonial

L'intendant militaire Soulard, directeur de l'intendance en A. O. F. ; MM. Brizard, directeur de l'entreprise des grands travaux du port de Dakar, et M. Babin, administrateur des colonies, ont pris passage sur le même bateau pour Dakar.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES COLONIES
Exercice 1937
(*Le Temps*, 20 juin 1938)

.....
Les travaux d'entreprises du port de Dakar continuent dans le cadre du programme établi, dont la réalisation apparaît chaque jour plus urgente, tant au point de vue national qu'international. Pour janvier dernier, les statistiques de ce grand port indiquent l'entrée de 280 navires jaugeant plus de 570.000 tonnes, ayant débarqué

environ 132.000 tonnes, et la sortie de 261 navires jaugeant 542.000 tonnes et ayant embarqué environ 88.000 tonnes.

(*Les Annales coloniale*, 18 juillet 1938)

Chargé de mission par le ministre des Colonies, M. Bouesse, ancien député, a visité les travaux du port de Dakar. Au premier plan, on voit la chaloupe du port accostant un chaland qui sert aux travaux d'enrochement.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniale*, 1^{er} août 1938)

Le commandant Clérin, commandant du port de Dakar, rentre en France par le *Foucauld*.

M. Haffen, directeur général de la S.O.C.O.P.A.O. à Dakar, et M^{me}, sont rentrés en congé en France.

DAKAR
Troisième port de France
par Gabriel Plancke ¹¹
(*La République* ¹², 10 octobre 1938)

Une lame de lumière coupe la brume matinale. Le paquebot l'*Asie*, de la Compagnie des Chargeurs réunis, sur lequel nous avons pris passage pour Dakar, passe au large de la pointe des Almadies, à l'extrême nord de la presqu'île du Cap Vert. On ne distingue qu'imparfaitement les carcasses des grands paquebots qui y sont échoués sur les récifs : véritable cimetière de navires à un mille du petit village des pêcheurs de Yof.

La côte s'annonce indistincte. Pourquoi Diaz Hernandez, qui en a le premier parlé, l'a-t-il appelée ainsi : sans doute pour le contraste qu'offrait sa végétation verdoyante avec l'aridité blanche de la côte qu'il longeait depuis des jours et des jours.

La presqu'île du Cap Vert jouit en effet d'un climat plus tempéré et plus humide que la côte même, plus située au nord. Elle est à l'extrémité occidentale de cette étroite bande de la côte d'Afrique qui bénéficie du climat subcanarien, de 10 à 20 kilomètres de large et dont la température en avril oscille de 18 à 28 degrés, tandis qu'à 30 kilomètres à l'intérieur, on note déjà de 24 à 42 degrés de moyenne.

À Dakar comme à Saint-Louis, nous pourrions sortir dans les rues, sans en souffrir, avec nos lourds vêtements européens de demi-saison.

La brume qui se déchire par moments avec le lever du jour ne nous fait pas la surprise d'une verdure printanière. C'est une haute falaise de 110 mètres qui surplombe la mer avec un grand phare qui nous envoie un faisceau blafard. Puis des bâtiments qui se précisent, bientôt le palais du gouvernement général de l'A. O. F., énorme masse

¹¹ Gabriel Plancke (1886-1954) : imprimeur, député radical-socialiste puis gauche indépendante d'Hazebrouck (Nord)(1936-1942). Il publie ensuite des articles sur l'[Office du Niger](#) et la [Côte d'Ivoire](#) (incluant alors une grande partie de la Haute-Volta).

¹² Quotidien de combat radical-socialiste. Directeur : Émile Roche. Rédacteur en chef : Pierre Dominique. Administrateur : Paul Bouillon.

blanche détachée d'autres masses blanches plus petites : c'est la zone de résidence des Européens de Dakar qui s'étire sur la côte occidentale de la presqu'île à l'opposé de la zone industrielle et portuaire qui se développe tout autour du port de l'autre côté sur la rive orientale.

Le port de Dakar se trouve là-bas dans le lointain gris d'où s'échappent quelques nuages de fumée.

Il est ancré à l'abri des vents du large au fond d'une anse magnifique située à quelques kilomètres au nord-est de la pointe du Cap Manuel que nous doublons bientôt.

Nous laissons à l'occident la masse confuse de l'île de Gorée à 3.000 mètres au large dont nous ne distinguons d'abord nettement, émergeant des flots, qu'une haute falaise noire. À l'extrémité opposée de l'île assez petite, 36 hectares, on aperçoit des maisons dont l'architecture rappelle beaucoup plus les habitations françaises, aux toits en tuiles, du dix-huitième siècle que l'architecture coloniale moderne.

Nous ne retrouverons qu'à Saint-Louis, autre vieille ville, et un peu à Rufisque, autre ville morte, les mêmes constructions vieillottes aux fenêtres desquelles on s'attend à voir paraître des coiffes en dentelle bien plutôt que des casques blancs.

Quelle magnifique rade on pourrait obtenir si on protégeait par une jetée reliant Gorée à la pointe de Dakar ces fonds de 15 mètres que l'envasement ne menace point !

Je me demande si ça coûterait davantage que le dragage de la rade intérieure actuelle qui a déjà coûté 70 millions et en coûtera certainement beaucoup d'autres.

La rade intérieure actuelle de Dakar offre déjà, il faut l'avouer, une magnifique plan d'eau de 600 à 700 mètres de diamètre : il y a 850 mètres du fond là-bas au nord à la pointe sud de la passe d'entrée. Ce qui permet à plusieurs paquebots d'évoluer à l'aise et en même temps à l'abri de ses deux jetées d'une longueur totale de 3 kilomètres.

Un vaste plan d'eau de 225 hectares dont 70 auront bientôt des fonds de 8 mètres au minimum.

Le môle d'escale adossé à la jetée sud a des fonds de 10 mètres : ce qui permet aux plus grands -paquebots d'accoster en tout état de marée.

On a investi depuis l'origine 225 millions dans les travaux d'aménagement et d'équipement du port de Dakar.

Aussi en a-t-on fait un des ports les mieux outillés du monde.

En outre des trois môles adossés à la jetée sud, la marine militaire a construit un grand bassin de radoub de 195 mètres de long, le seul existant entre le Cap et Gibraltar.

À l'intérieur de la jetée nord, il y a la série des travaux exécutés depuis 1926.

D'abord deux môles aux arachides de 190 mètres de long sur 25 mètres de large, complétés par un vaste terre-plein de 25 hectares établi entre la jetée et le boulevard maritime qui conduit à la pointe de Bel-Air, un peu au nord.

Aussitôt après les môles aux arachides, il y a un grand môle de 1.180 mètres de quais, dont 850 seront bientôt accostables aux navires calant 10 mètres.

À côté, le môle aux combustibles qui mesure 350 mètres sur 150 et dont les installations permettent de charger 7.500 tonnes de charbon par 12 heures.

La longueur totale des quais se monte à 3.400 mètres dans la zone nord et 1.180 dans la zone sud.

Vers la branche terminale de la jetée nord, on a mis en service en 1933 deux parcs à mazout de 200 mètres de longueur. Leur installation permet d'alimenter en combustibles liquides les soutes des grands paquebots à la cadence horaire de 100 tonnes.

L'infrastructure est complétée par un réseau ferré de 20 kilomètres environ, relié au réseau de Dakar-Niger par une vaste gare de triage et de transit. La distribution d'eau comporte plus de 12 kilomètres de conduites qui amènent, à 91 bouches à quai, l'eau nécessaire aux navires à un débit qui peut atteindre 100 tonnes à l'heure.

Le port dispose en outre, en plus des remorqueurs de la manne nationale, de 13 remorqueurs de 200 à 600 chevaux et d'une soixantaine de chalands.

*
* *

M. Mandel, en mai dernier, a décidé de faire affecter un crédit de 30 millions au perfectionnement du port de Dakar.

Il est question de compléter l'outillage pour la manutention des marchandises par 4 grues électriques à flèche relevables, de 3 à 5 tonnes de charge et de 9 à 19 mètres de portée, pouvant desservir les cales des paquebots les plus importants.

Fin 1938, sont en cours ou sur le point d'être exécutés :

La construction d'un bassin abri extérieur du port devant permettre l'accostage de 3 cuirassés de 35.000 tonnes ;

La pose de nouvelles pipelines pour relier les différents parcs d'hydrocarbure : il y en a cependant déjà près de 10 kilomètres ;

Les 6 réservoirs contenant 35.000 tonnes seront portés à une contenance de 80.000 ;

Les anciens hangars des quais qui couvrent 17.000 mètres carrés vont être remplacés par des hangars modernes desservis par minoraies électriques ;

Ajoutons qu'à l'hydrobase de la baie de Hanor, si remarquablement abritée au nord de la pointe de Bel-Air, on va édifier, sur le terre-plein, 2 hangars de 60 mètres sur 70 et 4 pontons-grues de 40 tonnes de charge à 40 mètres de portée.

Cela fait partie du plan des travaux portuaires qui a été décidé par l'actuel ministre des Colonies et qui doit améliorer tous nos ports de l'A. O. F., non seulement Dakar, mais encore Conakry en Guinée, Abidjan en Côte d'Ivoire et les autres.

*
* *

Nous sommes arrachés à nos réflexions et à notre contemplation de cette prodigieuse réalisation française sur cette côte où, en 1857, il n'y avait encore que quelques paillotes en rôniers habitées par des noirs de la tribu des Lebous, par les manœuvres d'accostage de l'Asie qui vient de passer entre les deux feux du musoir, l'un vert au nord, l'autre rouge au sud à la pointe extrême des jetées.

De jeunes noirs plongent à la recherche des pièces de monnaie que nous leur jetons.

En face, immobile, le *Médie II*, de la Compagnie Paquet de Marseille, arrivé la veille. Dans la rade, un ou deux remorqueurs qui se dirigent vers la passe.

Notre voyage avait duré exactement 7 jours et une nuit, y compris une journée d'escale à Madère.

Nous avons quitté Bordeaux le vendredi 15 à 18 heures, nous accostons à Dakar le samedi 23 à 8 heures.

DAKAR
Capitale impériale
par Gabriel Plancke,
(*La République*, 4 novembre 1938)

Si l'activité du port de Dakar, avec environ 9.000 navires jaugeant 18 millions de tonneaux et 3 millions de tonnes de marchandises importées ou exportées, arrive à se classer au troisième rang des ports français, après Marseille et Le Havre, il le doit à sa situation géographique.

Placé approximativement à mi-chemin entre l'Europe et l'Amérique du Sud, à mi-chemin entre l'Europe et l'Afrique du Sud il est, en outre, un point d'escale obligatoire pour les navires à destination de l'Afrique centrale ; il est sur la route des navires qui, pour se rendre aux Indes, préfèrent passer par l'Atlantique et le Cap plutôt que par le canal de Suez : leur nombre augmente fatalement avec la crise espagnole et le désordre méditerranéen.

Six lignes régulières pour l'Amérique du Sud, onze lignes régulières pour l'Afrique du Sud, trois lignes desservant l'Amérique du Nord, toutes les lignes faisant le service de l'Afrique Equatoriale et Centrale, Chargeurs Réunis, Paquet, Fabre et Fraissinet, lignes bananières de la Guinée et des côtes, etc., etc. : Anglais, Américains, Allemands, Scandinaves, Italiens, Portugais, Français : tous ont choisi Dakar comme port d'escale.

Et le nombre des navires ravitaillés s'accroît à mesure que les installations matérielles et l'outillage du port se modernisent et se perfectionnent.

Ses deux concurrents espagnols de Las Palmas et Ténérife sont aux mains des franquistes et, par suite, abandonnés par les navires français. De toute façon, leur situation relativement trop proche de l'Europe devait les désavantager par rapport à Dakar, comme elle désavantage Funchal de Madère et Saint-Vincent du Cap-Vert, qui sont portugais.

C'est ainsi que l'an dernier, Dakar a fourni aux navires de passage 1 million de tonnes de combustibles divers et 300.000 mètres cubes d'eau verdunisée.

*
* *

Bien situé, bien abrité, bien outillé, tel se présente le port de Dakar.

Pour être parfait, il faudrait qu'il soit mieux fourni en légumes frais. Une grande partie de son approvisionnement en ce genre, il la fait venir du Maroc, de Madère, des îles du Cap-Vert. Mais cela suppose trois jours de navigation. Il faudrait une industrie maraîchère sérieusement organisée dans les environs de Dakar.

Le maire de la ville l'a compris. Aussi, dans son plan de développement et d'extension, a-t-il prévu au delà de la médina indigène, à l'est de l'aéroport de Ouakam une vaste zone maraîchère capable de procurer aux paquebots les légumes frais nécessaires. Le climat de Dakar ne paraît pas être un obstacle au succès de l'entreprise. Il pleut suffisamment pendant six mois. La sécheresse des autres six mois pourrait être corrigée par des irrigations et des puits.

*
* *

Plaque tournante de l'Atlantique, Dakar est en outre comme l'avant-port de tout le Sénégal.

Un phénomène particulier sévit sur toutes les côtes du golfe du Bénin, la barre qui rend l'accès de tous les ports et lagunes très malaisé ; quand ce n'est pas l'envasement de l'estuaire comme à Saint-Louis, où le fleuve pendant la saison sèche n'arrive plus à refouler la houle de l'Océan. Les navires à fort tirant d'eau ne peuvent approcher de la côte : ils doivent charger et décharger à l'aide de chalands, ce qui complique, retarde et coûte : c'est le cas de Saint-Louis, de Rufisque, de Ziguindhor, de Foundiougne. Même à Kaolack, le grand port des arachides, beaucoup de navires ne chargent qu'une partie de leur cargaison et complètent à Dakar, qui est relié à tous ces ports secondaires par des services réguliers de cabotage et visité par de nombreux cotres.

Voilà pour les relations maritimes de Dakar, les mieux établies de cette région du monde, sans rivales à 4 et 3 mille kilomètres à la ronde.

Pour les relations ferroviaires, c'est encore Dakar qui est le mieux desservi : la ligne de chemin de fer Dakar-Saint-Louis, 263 kilomètres, et surtout la ligne Dakar-Niger, 1.300 kilomètres, lui amènent de l'intérieur sénégalais et du lointain Soudan les arachides, le coton, le sisal, les peaux, la gomme, tous les produits d'exportation de ces vastes régions.

Le Soudan n'a encore, pour le moment, d'autre voie d'exportation régulière et directe que le chemin de fer de Koulikoro à Dakar. La ligne qui monte d'Abidjan, en Côte-d'Ivoire, vers la Haute-Volta, n'a pas encore dépassé Bobo-Dioulasso : si l'on songe à la prolonger, c'est dans la direction de Ouagadougou, en pays mossi, pour faciliter le recrutement de la main-d'œuvre nécessaire à la Côte-d'Ivoire ; on ne prévoit pas encore le moment où on pourra la raccorder au chemin de fer de Ségou, sur le Niger.

En relations maritimes, en relations ferroviaires, en relations aériennes aussi, Dakar est privilégié. Grâce à un aéroport qui possède deux magnifiques pistes d'envol de 1.300 et 1.000 mètres de longueur sur 200 mètres de largeur, et une hydrobase merveilleusement abritée dans l'anse de Hann.

Font escale à Dakar : la ligne Europe-Amérique du Sud de la Lufthansa ; la ligne France-Amérique du Sud. Le service d'Air France sur Dakar, par Casablanca, a été porté en avril dernier à deux voyages aller et retour par semaine. La liaison Toulouse-Dakar s'effectue maintenant en 10 heures.

La Compagnie des Chargeurs Réunis, sous le titre de l'Aéromaritime, met Dakar en relations hebdomadaires avec Pointe-Noire, en Afrique Equatoriale, et par la ligne Niamey-Cotonou en correspondance, hebdomadaire aussi, avec la ligne Air-Afrique, qui relie Alger à l'Afrique Orientale.

Air France relie encore directement Dakar avec Bamako et Gao. Ces services constamment améliorés assurent à Dakar une liaison excessivement rapide et directe avec la métropole et avec les autres colonies du groupe de l'A. O. F.

C'est sans doute pour cela que choisie, en 1902, comme capitale de notre empire de l'Ouest Africain, Dakar arrive à défendre son titre malgré toutes les manœuvres de ceux qui souhaiteraient une capitale plus centrale. Bamako, sur le Niger, a des partisans, les mêmes que le Transsaharien et l'Office du Niger : cela ne semble donc pas être aussi désintéressé qu'il paraît au premier abord. La capitale de l'A.O.F. doit avoir des communications aisées avec la métropole autant qu'avec les diverses parties de son empire.

Empire, en effet, que ce vaste territoire d'une superficie de 4 millions et demi de kilomètres carrés : 4.000 kilomètres de long sur 1.000 de large : huit fois la superficie de la France, qui ne compte que 550.000 kilomètres carrés.

*
* * *

Dakar, hélas ! n'a pas atteint toutes les perfections qu'on est en droit d'exiger d'une capitale impériale.

La ville qui s'est développée comme un champignon depuis surtout une dizaine d'années, et qui est appelée à devenir la plus importante agglomération de l'Afrique, s'est étendue au gré et à la fantaisie de ses nouveaux habitants.

Aucun plan d'urbanisme n'a imposé sa discipline, ni sur l'architecture des bâtiments ni sur le percement ou le tracé des rues.

À l'encontre de Bamako, qui a été dessinée par son fondateur, Borgnis-Desbordes, et qui donne l'impression d'une belle ville, Dakar a un aspect négligé : les cases des indigènes enlaidissent certains quartiers du centre même de l'agglomération ; le village noir pénètre au cœur de la ville européenne.

Ce n'est pas seulement désagréable pour le touriste, c'est très dangereux pour la santé publique, car les Noirs, trop souvent, se fient aux seuls charognards, ces oiseaux de proie, si affreusement laids, si répugnants, pour faire le nettoyage des ordures ménagères, où pullulent moustiques et rats.

Le développement avait d'abord été assez lent. Rien, en 1910, même après l'installation à Dakar de tous les services du gouvernement général, ne pouvait faire prévoir ce prodigieux essor.

Dans la deuxième édition de son livre, *La Géographie de la France extérieure*, parue en 1932, M. Hardy, recteur de l'Académie d'Alger, laisse encore le chiffre de 20.000 habitants pour Dakar, et pourtant le recensement de 1931 avait donné 53.982, soit un nombre plus que doublé en quelques années et presque à l'insu des spécialistes de la question.

Cinq ans plus tard, le recensement de 1936 en dénombrait 92.634. Aujourd'hui, M. Goux, maire de Dakar, nous disait qu'il faut estimer la population de sa ville à 120.000, soit une augmentation de 10.000 par an, due en grande partie à la foule des *navétanes*, c'est-à-dire des ouvriers saisonniers venus de l'intérieur pour les campagnes d'arachides et qui préfèrent attendre la traite suivante en ville plutôt que de retourner pour quelques mois dans leur village natal.

Si une épidémie quelconque, la fièvre jaune, par exemple, qui sévit à l'état endémique dans la région, venait à éclater au milieu de ce capharnaüm invraisemblable d'habitations, ce pourrait être une catastrophe pour le port, abandonné par une clientèle qui fuirait la contagion.

C'est ce qu'a compris M. Goux, le maire actuel de Dakar, qui réclame depuis des mois l'approbation administrative pour son projet d'extension de la ville et qui a déjà fait un grand effort, malgré la modicité des moyens financiers, dont il dispose, pour l'assainir et l'aérer.

*
* *
*

Ce projet prévoit au sud du port, sur chaque rive de la presqu'île du cap Manuel et en bordure de l'Océan, dans la direction de l'aéroport de Ouakam, une véritable cité de résidence européenne, avec parc central et jardin botanique, terrains de sport, larges avenues.

Puis, remontant sur tout l'arrière du port, vers l'Ouest et le Nord, jusque derrière l'hydrobase de Hann, une zone industrielle avec usine électrique, usine d'incinération d'ordures ménagères.

Dans l'angle ouvert entre ces deux zones, une zone d'activité commerciale avec des rues spacieuses et des squares plantés d'arbres.

Enfin, au delà, entre la route qui conduit au village de Hann, sur un terrain de 500 hectares, la medina indigène, complètement retracée et divisée en quartiers, vastes, aérés et salubres avec ses écoles et ses jardins d'essai.

Lorsque ce plan sera réalisé, Dakar aura la parure et l'aspect qui conviennent à la capitale du grand empire français de l'Ouest africain.

Le monde colonial
(*Les Annales coloniales*, 3 janvier 1939)

On soit que M. Georges MANDEL a donné des instructions précises afin de hâter l'exécution des travaux d'agrandissement du port de DAKAR. Voici un aspect de la nouvelle jetée, dont les premiers blocs ont été immergés tout récemment. (Cl. Lataqué).

1941 : constitution de la [Société ouest-africaine d'entreprises maritimes](#) (SOAEM)

Compagnie générale des colonies
(*Le Journal*, 22 septembre 1941)

Le conseil indique dans son rapport qu'en Afrique, malgré les circonstances, la société a développé les importants travaux du port de Dakar.

L'Union française : le problème économique
(*Climats*, 28 février 1946)

.....
En 1937, le port de Dakar s'est classé au premier rang des ports du monde comme port de ravitaillement avec 8.215 navires, jaugeant plus de 17.000.000 de tonnes, entrés et sortis, et au septième rang des ports français pour le tonnage des marchandises.

FORTUNES ou INFORTUNES
de quelques députés de l'Union Française
(*Climats*, 13 juin 1946)

Ceux que nous reverrons
Lamine GUEYE

RÉÉLU par le premier collège du Sénégal, avocat à la cour d'appel de Dakar, continue de représenter la vieille province française du Sénégal et le port de Dakar dont il est maire.

Président de la commission de la France d'outre-mer, il, prit une part importante dans le débat colonial et dans la discussion de la Constitution.

Il fut rapporteur de la loi du 7 mai 1946 qui a accordé à tous les ressortissants des territoires d'outre-mer la qualité de citoyens.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE
de l'Afrique Noire vue à travers le rapport annuel de la [Banque de l'A.O.F.](#)
(*Climats*, 28 novembre 1946)

.....
Le port de Dakar, qui draine toutes les marchandises du Sénégal et du Soudan, conserve la première place sur la côte d'Afrique. En 1945, 465.000 tonnes de marchandises y ont été débarquées et 315.000 tonnes embarquées, mais ces tonnages ne représentent encore que le tiers de ceux de 1938, année où ils s'élevaient respectivement à 1.240.000 à 1.140.000 tonnes.

Cette diminution de trafic est due, pour une part, à la baisse des exportations d'arachides et au fait que les matières pondéreuses sont importées en quantités plus faibles. L'A.O.F. reçoit, à l'heure actuelle, assez de houille et de pétrole ; par contre, elle n'a pas le ciment indispensable à ses besoins et n'en a importé, au cours de l'exercice considéré, que 47.000 tonnes contre 115.000 en 1938.

1947 : constitution de la [Société navale de l'Ouest-africain](#) (SNOA)
