

## WHARF DE COTONOU (1910-1930)

Épisode précédent :

[Magasins généraux et appontements du Dahomey \(1902-1908\)](#) :

1910 (1<sup>er</sup> janvier) :

Exploitation du wharf par la [Compagnie française de chemins de fer au Dahomey](#)

DAHOMEY

Service de l'heure officielle

(*Les Annales coloniales*, 26 mai 1910)

Un arrêté du lieutenant-gouverneur du Dahomey organise de la façon suivante le service de l'heure officielle dans la colonie.

À Cotonou, le service du wharf prendra l'heure à bord des bateaux stationnés sur rade et indiquera tous les jours « midi » à la population, par un coup prolongé du sifflet de l'un des appareils de levage de l'appontement.

À Porto-Novo, un coup de canon sera tiré tous les jours, à onze heures du matin, par les soins de la 1<sup>re</sup> compagnie de la garde indigène.

À cet effet, le commandant de la compagnie se mettra, dans la matinée, en relation téléphonique avec le service du wharf de Cotonou, qui donnera l'heure officielle. -

---

AFRIQUE OCCIDENTALE

(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1910)

Le wharf de Cotonou va être amélioré et la petite voie de Porto Novo à Sakété sera continuée sur 40 kilomètres.

---

DAHOMEY

(*Les Annales coloniales*, 11 août 1910)

Les travaux d'agrandissement du wharf de Cotonou vont être commencés. C'est la maison Daydé et Pillé qui est chargée de leur exécution, devenue tout à fait nécessaire.

---

DAHOMEY

(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1910)

Le *Journal officiel* du Dahomey vient de publier un arrêté, en date du 15 octobre dernier, portant fixation des tarifs du wharf de Cotonou.

---

L'année coloniale  
(*La Dépêche coloniale*, 3 janvier 1911)

.....  
Les wharfs de Grand-Bassam et de Cotonou ont reçu d'importantes réfections.

---

DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1912)

Par décret du 5 avril 1912, sur le rapport du ministre des colonies, un crédit supplémentaire de 800.000 francs est ouvert au budget général de l'Afrique occidentale française, exercice 1911, chapitre 24 (Dépenses extraordinaires) pour acquitter les dépenses de réfection et de transformation du wharf de Cotonou,

---

Compagnie française du chemin de fer au Dahomey  
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1912)

.....  
Les travaux d'agrandissement du wharf de Cotonou, que nous avons accepté d'exécuter pour le compte de la colonie et pour lesquels nous avons sous-traité avec les Établissements Daydé, ont été continués avec la plus grande activité et sont en voie d'achèvement. La réfection de certaines parties de l'ancien appontement ayant été jugée nécessaire, la colonie nous en a aussi confié l'exécution. Nous avons passé, pour ces travaux complémentaires, de nouveaux accords avec la colonie et avec les Établissements Daydé.

D'autre part, en vue de permettre aussitôt que possible l'utilisation, dans de bonnes conditions, du wharf transformé, il a paru utile de prévoir, en même temps, certaines installations nouvelles et diverses fournitures : appareils de levage, bennes de déchargement, chaloupe à vapeur, pirogues, etc., dont la colonie nous a chargés.

La mise en service de la totalité de ce matériel, qui restera la propriété de la colonie, aura lieu incessamment.

.....  
La prime de gestion qui nous est revendu du fait de l'exploitation du wharf de Cotonou, pour le compte de la colonie, et qui s'est traduite par une somme de 11.491 fr. 53 a été portée, comme l'an dernier, aux bénéfiques nets sociaux et figure au crédit du compte Profits et Pertes.

---

INCONCEVABLE NÉGLIGENCE  
(*Les Annales coloniales*, 27 juillet 1912)

On nous signale que malgré les réclamations des compagnies de navigation et des maisons de commerce du Dahomey, les opérations d'embarquement et de

débarquement au wharf de Cotonou continuent à se faire avec un tel désordre et une telle lenteur que les pires conséquences peuvent être des maintenant envisagées.

La Compagnie Elder Dempster a avisé les chargeurs qu'à partir du 30 juillet, l'escale de Cotonou était supprimée.

Cela n'est déjà pas bien joyeux pour notre colonie. Mais il y a autre chose encore. En effet, une circulaire de la Compagnie Wœrmann annonce que le fret pour Cotonou sera dorénavant majoré de 25 francs par tonne et qu'au retour, ses vapeurs ont l'ordre de ne demeurer sur rade que trois jours pleins, tout le tonnage non embarqué dans ce laps de temps étant abandonné.

Nous croyons savoir qu'un câblogramme collectif a été adressé, par les maisons de commerce de Marseille, au gouverneur du Dahomey pour l'aviser de cette situation si préjudiciable aux intérêts de la colonie et le prier de prendre d'urgence des mesures nécessaires.

Espérons qu'il n'y aura plus désormais de nouveau retard. Une aussi inconcevable négligence, une aussi impardonnable incurie nous coûtent trop cher et compromettent trop cruellement le cœur même de notre colonie, pour qu'on puisse tolérer que cette situation se prolonge.

---

#### DAHOMEY

(*Les Annales coloniales*, 30 juillet 1912)

Le règlement provisoire des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou du 2<sup>e</sup> semestre 1911 est arrêté comme suit :

Excédent à verser à la Colonie pour l'année entière 74.474 60

Excédent à verser à la Colonie pour le 1<sup>er</sup> semestre. 50.445 89

Excédent à verser pour le 2<sup>e</sup> semestre seulement 24.028 71

---

#### DAHOMEY

(*Les Annales coloniales*, 12 décembre 1912)

L'*Officiel* du 15 novembre publie :

Un arrêté portant réception définitive d'un remorqueur à vapeur destiné au service du wharf de Cotonou.

Un arrêté portant, réception provisoire des travaux de réfection de l'ossature métallique de l'ancien wharf de Cotonou.

Un arrêté portant réception provisoire de travaux prévus à l'acte additionnel du 22 août. 1912. pour la transformation du wharf de Cotonou.

---

#### DAHOMEY

La vie administrative.

(*Les Annales coloniales*, 12 juin 1913)

Le règlement provisoire. des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou du deuxième semestre 1912, présentés par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey est arrêté comme suit : solde de l'excédent des dépenses sur les recettes, 29.464 fr. 43.

---

LE PORT DE COTONOU  
(*La Dépêche coloniale*, 2 juillet 1913)

Ainsi que nous l'indiquions dans notre numéro du 24 juin dernier, nous reproduisons aujourd'hui, *in extenso*, le discours prononcé le 1<sup>er</sup> juin, par M. E. Michaut, président de la chambre de commerce du Dahomey, au vin d'honneur offert par la Chambre à la colonie européenne de Cotonou, à l'occasion de l'achèvement des travaux du port :

Discours de M. E. Michaut

Monsieur le gouverneur,  
Monsieur le maire,  
Messieurs,

La chambre de commerce remplit aujourd'hui un devoir d'équité — et peut-être n'a-t-elle jamais mieux exprimé le sentiment public. — en reconnaissant l'importance et l'utilité des travaux et aménagements qui font de Cotonou un port capable de satisfaire aux exigences de sa situation géographique et économique, et d'un trafic dont la courbe, toujours ascensionnelle, réserve pour l'avenir de rassurantes perspectives.

En ce jour et en ces lieux où ce que nous voyons et constatons incite à des comparaisons opposant aux inconvénients du passé les avantages du présent, il est juste de chercher et de dire à qui nous sommes redevables des améliorations successives qui ont porté l'outillage de cette cité au point de perfectionnement qu'il atteint aujourd'hui.

Un retour à vingt ans en arrière nous montrerait une plage nue et presque inabordable, des matériaux péniblement rassemblés pour la construction d'un wharf édifié peu après et encore utilisable maintenant, malgré l'assaut brutal et incessant de la barre, grâce à la méthode sûre et à l'honnêteté professionnelle de la maison Daydé et Pillé et à la technique consciencieuse de ses agents, les frères Daveux.

Il nous montrerait aussi un corps d'occupation militaire prêt à porter les derniers coups à un despote sanguinaire et valeureux ; et au-dessus de tous et de tout, deux hommes unis par le même patriotisme ardent, le gouverneur Ballot et le général Dodds assurant à la France la possession d'une colonie, la porte d'entrée d'un immense pays encore inconnu, et écrivant en caractères impérissables, dans le danger des surprises et sous le feu des combats, la première page de l'histoire du Dahomey.

Honneur à ces vaillants et à tous ceux qui luttèrent avec eux, contre les hommes et contre les éléments, pour la grandeur de la patrie et le triomphe de la civilisation.

Quelques années après, à l'époque où le regretté administrateur chef Proche fixait les bases élargies du Cotonou actuel et préparait les embellissements et les plantations que nous admirons aujourd'hui, arrivait dans notre colonie la première mission d'études des chemins de fer. Les résultats acquis depuis, dans cet ordre d'idées, sont connus de vous tous : la voie ferrée établie de Cotonou à Segboroué et à Savé, la possibilité pour les riches contrées d'Allada et d'Abomey de diriger sur la côte leur production déjà décuplée et promettant mieux encore, le commerce diffusé, le bien-être répandu partout.

D'un autre côté, le tramway de Sakété évoluant dans la banlieue de Porto-Novo et facilitant plus au Nord l'accès de régions peu connues jusqu'alors.

C'est au corps du genre militaire que nous devons ces progrès et ne pouvant citer ici tous les noms des officiers et sous-officiers qui, depuis le colonel Guyon et le commandant Sou jusqu'au capitaine Osterman, ont collaboré à ces travaux et y ont mis le meilleur de leur âme, sans jamais mesurer l'effort qui s'éleva toujours au-dessus des difficultés à vaincre, je vous demanderai de reconnaître leur mérite à tous et de le

proclamer ici en adressant à la mémoire du promoteur de cette pénétration, le colonel Guyon, le souvenir ému et reconnaissant de toute une colonie.

\*  
\*   \*   \*

Pendant le cours de ces travaux, la création du Gouvernement Général était décidée et on y incorporait le Dahomey.

C'était pour notre colonie un devoir d'appuyer de toute la solidité de sa situation financière les débuts de ce nouveau groupement : elle donna d'abord toutes ses réserves, puis une grande partie de ce qu'elle produisait ; et ce fut son principal rôle, pendant plusieurs années, dans la famille française ouest-africaine.

Malgré sa vitalité remarquable, le Dahomey ne pouvait supporter longtemps ce régime ; il passa vite de l'état de pléthore à celui d'anémie et s'en aperçut quand il désira accélérer son allure sur la route du progrès. Trop discrètement peut-être, il en informa le gouvernement général, dont l'attention, retenue par ailleurs, ne s'arrêta pas efficacement sur nous.

Il fallut la désignation de M. Ponty et ses voyages au Dahomey pour amener un changement. Dès que notre nouveau gouverneur général eut constaté lui-même l'état et les besoins de notre colonie, il promit de les satisfaire dans toute la mesure compatible avec d'autres engagements et d'autres obligations impérieuses ; et pour M. Ponty, promettre c'est tenir.

Peu à peu, grâce à sa bienveillance, notre colonie se rapprocha de la place qu'elle doit tenir dans les préoccupations financières du gouvernement général ; et les étapes de ce retour à un état de choses normal furent marquées par des subventions accrues, des dotations importantes pour les travaux d'intérêt public — dont 1.500.000 francs pour la réfection et l'agrandissement du wharf et la construction de ses dépendances ; — et surtout par une affectation de 30 millions sur les fonds du prochain emprunt pour le réseau des chemins de fer dahoméens.

À chacun des voyages de M. Ponty au Dahomey, nous lui avons dit en toute sincérité, quelle chaleureuse sympathie, quelle respectueuse estime nous ressentons pour lui, quelle reconnaissance nous lui gardons de ce qu'il a fait pour notre colonie.

Aujourd'hui, en face de ce wharf qui est le mieux aménagé de la côte occidentale d'Afrique, à la vue de ces nouveaux magasins dont la belle ordonnance surprend agréablement en même temps que leur encombrement démontre qu'ils étaient nécessaires, devant ces preuves tangibles de l'intérêt que nous porte M. le gouverneur général Ponty je vous propose de lui renouveler l'expression de notre vive gratitude, et de notre désir de le voir conserver ses hautes fonctions pour le bien de l'Afrique Occidentale française ; et de demander à M. le gouverneur Noufflard de vouloir bien lui faire part de ces sentiments.

\*  
\*   \*   \*

L'idée de la réfection et de l'agrandissement du wharf étant conçue, il fallait la réaliser.

C'est encore la maison Daydé-Pillé qui en est chargée et c'est encore un membre de la famille Daveux qui dirige le personnel et prend la responsabilité de la construction qui est achevée rapidement, fait honneur à l'industrie française et pourrait servir de modèle à tous les travaux de ce genre.

Il restait à pourvoir Cotonou des aménagements indispensables au principal port de notre colonie. Vous pouvez constater ce qui a été fait en moins de deux ans : des magasins insuffisants et vétustes remplacés par d'autres très vastes, bien compris, bien

placés, bien aérés ; des voies d'exploitation facilitant l'écoulement du trafic permettant aux locomotives et aux wagons du chemin de fer d'accéder au débarcadère du wharf, des grues puissantes et nombreuses, un important matériel de remorque, de surfboats de débarquement et d'embarquement, une canalisation d'eau alimentée par un moteur éolien, des dégagements spacieux, un atelier, des hangars ; et à côté de cet ensemble, un quai en bordure de la lagune pour faciliter les relations avec Porto-Novo et une voie Decauville reliant ce quai à la gare et au wharf.

Messieurs, vous êtes en grande partie habitants de Cotonou, vous connaissez mieux que moi les auteurs de ces beaux travaux et leurs collaborateurs, vous avez pu apprécier quelles qualités il leur a fallu déployer pour obtenir les résultats que nous constatons.

Vous avez suivi chaque jour l'effort de la direction du chemin de fer et du wharf et l'activité intelligente de son directeur, M. Glachant, secondé par d'excellents agents, M. Gleize notamment, pour l'établissement du réseau des voies desservant le wharf et ses dépendances.

Pendant le même temps, le capitaine Osterman, aidé de M. l'officier d'administration Barreau, contribuait pour la plus grande part à la transformation dont Cotonou a tant bénéficié.

Résumer brièvement ce qu'il a fait en deux ans de séjour parmi nous constitue le plus bel éloge qui puisse lui être décerné : la construction des 41 kilomètres du tramway de Sakété à Pobé, celle des magasins à l'importation et à l'exportation, celle encore du quai de la lagune, sans compter les autres travaux courants et le contrôle du wharf et des chemins de fer.

Aussi, au nom du commerce et de toute la colonie, je prie le capitaine Osterman d'agréer nos plus chaleureux remerciements pour l'œuvre qu'il a accomplie au Dahomey avec une bonne humeur et une modestie qui lui ont gagné toutes nos sympathies ; et nous serons nombreux à nous réjouir cordialement quand nous apprendrons qu'il a enfin reçu la récompense pour laquelle il a été proposé et qu'il a tant et si bien mérités.

Monsieur le Gouverneur, depuis une année vous avez pris la direction de notre colonie et vous vous êtes efforcé d'acquérir rapidement une connaissance approfondie de sa situation, de ses besoins, de sa population et de son commerce.

Vous ressentez pour le Dahomey une profonde affection, et vous le prouvez en saisissant et en provoquant toutes les occasions de contribuer à son développement et au bien être général, avec un esprit de suite et une ardeur qui ont amené une heureuse réciprocité de sentiments.

Ainsi se réalise le souhait que nous avons formulé lors de votre arrivée et que je vous renouvelle au nom de tous puisqu'il exprime ce qui est le plus désirable pour le Dahomey : restez encore de longues années parmi nous.

Tel est le vœu unanime et nous souhaitons vivement qu'il soit exaucé.

À ce discours, M. le gouverneur Noufflard a répondu :

Monsieur le président,

Je suis très touché et je vous remercie profondément des paroles de confiance et de sympathie que vous venez de m'adresser. Les marques d'assentiment qui les ont si chaleureusement accueillies me les rendent plus précieuses encore.

Puis le gouverneur a prononcé l'important discours, dont nous avons donné le texte dans nos numéros des 24 et 25 juin.

La vie administrative.  
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1913)

Par arrêté en date du 17 juin, les dispositions du contrat du 9 décembre 1912 fixant les tarifs de location du matériel roulant nécessaire à l'exploitation du wharf de Cotonou, dont la durée d'application d'une année expire le 19 juin 1913, sont prolongées pour une nouvelle période d'un an, soit jusqu'au 19 juin 1914.

---

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE  
La vie administrative.  
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1913)

CHAPITRE 27. — Dépenses extraordinaires :  
Art. 1<sup>er</sup> par. 4. Achèvement du wharf de Cotonou 94.922 00

---

LES VOIES DE COMMUNICATION AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1914)

Légende :  
Construction du nouveau wharf. — La nouvelle passerelle est construite jusqu'au débarcadère  
Cotonou. — Construction du nouveau wharf. À l'origine, à terre

LE WHARF DE COTONOU

Les difficultés de débarquement sur la côte dahoméenne en raison du phénomène de la barre ont mis l'Administration coloniale dans la nécessité d'étudier un moyen pratique d'assurer les communications avec la terre.

Dès 1890, une commission nommée par l'amiral Cavelier de Cuverville, commandant la division navale de l'Atlantique-Nord, avait été appelée à donner son avis sur divers projets qui avaient pour but d'établir, entre la plage et le brisant qui la sépare du mouillage, un va-et-vient assurant en tout temps les communications à l'aide d'une benne circulant sur un câble. La commission, en raison des difficultés qu'offrait l'établissement d'une communication aérienne, concluait à la construction d'un appontement partant de la plage de Cotonou, s'avancant en mer au-delà de la barre, et dont la longueur devait varier entre 250 et 300 mètres. Mais l'amiral de Cuverville, en transmettant au Département de la Marine le rapport de cette commission, émettait l'avis que la construction d'un wharf se justifiait par l'importance commerciale que prendrait, un jour, le port de Cotonou, débouché de tous les produits de la région de Porto-Novo et de l'Ouémé.

Cette solution fut adoptée. Les travaux, commencés en janvier 1892, à Cotonou, étaient achevés à la fin de la même année et l'appontement ouvert au commerce le 7 mars 1893.

Il avait coûté 800.000 francs.

Ce wharf est constitué par un tablier reposant sur des pieux à vis enfoncés profondément dans la mer. Son ossature est en acier, à l'exception des vis et des chapiteaux de pieux, qui sont en fonte. La longueur totale est de 280 mètres. Le dessous des poutres est à 4 mètres au-dessus des plus hautes mers.

Il comprend deux parties : la passerelle, qui part de la côte et a 236 mètres de longueur, et le débarcadère qui lui fait suite, d'une longueur de 44 mètres.

La passerelle est large de 5 m. 30 et donne passage à deux voies ferrées de 0 m. 60 se prolongeant jusqu'à l'extrémité du débarcadère.

L'ossature se compose de quatre piles de longerons à âme pleine et de deux piles de longerons de bordure en treillis. Ces longerons de 0 m. 45 de hauteur reposent sur des poutres transversales à âme pleine de 0 m. 35, fixées sur la tête des pieux. Un contreventement assure la rigidité de tout le système dans le sens horizontal.

La largeur du débarcadère est de 10 m. 50. Elle est, en deux points, portée à 13 m. 50 pour recevoir quatre grues pivotantes.

Tous les pieux sont en acier. Ils ont uniformément 0 m. 14 de diamètre. Leur longueur, y compris la fiche, varie de 7 à 20 mètres, suivant les profondeurs.

Des tirants en acier de 0 m. 06 de diamètre forment le contreventement des palées et donnent une grande résistance au renversement.

La plateforme de l'appontement est recouverte d'un platelage à claire-voie formée de madriers de sapin et sur lesquels s'appuient les rails.

Les poutres sont calculées pour que la plateforme tout entière puisse supporter une charge de 400 kg par mètre carré.

Le wharf a été successivement exploité, de 1893 à 1909, par la Société française du wharf de Cotonou, par la Société des magasins généraux du Bénin et, enfin, par la Compagnie des magasins et Appontements du Dahomey.

Dès 1908, la Colonie avait envisagé la reprise du wharf à la compagnie concessionnaire, en raison des conditions défectueuses de l'exploitation, l'ouvrage mal entretenu, devenu insuffisant à raison du développement considérable du mouvement commercial du port de Cotonou, ne répondant plus aux exigences du trafic, demandait à être agrandi et muni d'un outillage puissant. À terre, l'absence de magasins bien installés était une gêne permanente pour le commerce.

La Compagnie des Magasins et Appontements n'étant pas en mesure de faire face aux dépenses d'agrandissement et d'améliorations, un accord intervint qui solutionna la question de la reprise des services par la Colonie. Cette reprise eut lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1909.

Les Pouvoirs publics, d'autre part, en considérant les avantages qui pourraient résulter, pour le développement économique du pays, de la réunion en une seule direction de gestion de toutes les voies de transport et de pénétration, envisagèrent la solution de confier à la Compagnie du Chemin de fer la gestion du wharf et de ses dépendances.

L'accord s'étant fait entre les parties intéressées, une convention du 21 septembre 1909 intervint pour régler les conditions d'exploitation du wharf par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey.

En même temps qu'elle étudiait la reprise du wharf à la Compagnie des magasins et appontements, la Colonie procédait à l'élaboration d'un programme de travaux à entreprendre pour l'amélioration des divers services, de manière à doter le port de Cotonou d'un outillage permettant un trafic annuel d'au moins 150.000 tonnes.

Ce programme entraînait une dépense de 1.450.000 francs. Il comprenait la remise en état de l'ancien appontement, la construction d'un nouvel appontement du modèle déjà construit, le développement de l'outillage par l'augmentation du nombre des embarcadères de la rade, enfin la construction à terre des magasins à l'importation, à l'exportation et de hangars.

Un appontement en lagune complétait les installations. Ce programme fut approuvé et les travaux, commencés en 1911, viennent d'être terminés.

L'appontement actuel, composé de la réunion de l'ancien et du nouveau wharf, a une longueur totale de 300 mètres. Il comprend une passerelle de 240 mètres de longueur sur 18 mètres de largeur et un débarcadère de 60 mètres sur 23.



Il est desservi par cinq voies de 0 m. 60 et deux voies de 1 mètre.

Sur le débarcadère sont installées six grues à vapeur, 1 de 10 tonnes, 2 de 3 tonnes et 1 de 2 tonnes. Ce matériel est suffisant pour permettre un trafic journalier de 400 tonnes.

20 surfboats et 2 -remorqueurs assurent le service de rade.

Les installations à terre comprennent :

Un magasin à l'exportation de 650 mètres carrés ;

Un magasin à l'importation de 600 mètres carrés ;

Un hangar couvert de 1.300 mètres carrés ;

Un atelier à fer de 200 mètres carrés.

Un atelier à bois de 200 mètres carrés.

Ces installations sont complétées par un réseau de voies de 1 mètre, de voies de 0 m. 60 desservant l'appontement et le reliant à la gare de Cotonou, à la lagune et aux divers magasins.

Une alimentation d'eau avec puits, aéromoteur, pompe réservoir de 20 mètres cubes et grue hydraulique.

Un réseau téléphonique complet.

Un mât de signaux.

Les travaux ont été exécutés partie en régie par le service du Contrôle du Chemin de fer, partie par la Compagnie française de Chemin de fer au Dahomey.

Le tableau suivant fait ressortir les résultats du trafic depuis l'ouverture du wharf à l'exploitation :

Années	Tonnages (t.)	Recettes (fr.)
1893	8.202	120.000
1894	15.520	120.000
1895	18.695	145.000
1896	20.772 (1)	160.000
1897	9.896	75.000
1898	11.020	85.000
1899	12.845	100.000
1900	27.198	222.754
1901	25.177	214.884
1902	42.807 (2)	343.910
1903	25.860	205.532
1904	31.522	243.999
1905	36.649	273.956
1906	34.484	260.555
1907	40.654	298.816
1908	38.016	292.801
1909	43.829	359.048

1910	40.419	371.649
1911	50.533	395.931
1912	46.701	386.364

(1) Approximatifs.

(2) Augmentation due à un gros débarquement de rails pour la construction du chemin de fer.

L'examen des chiffres ci-dessus montre que le trafic a suivi une progression très accentuée depuis le début de l'exploitation.

Les résultats des années 1910-1911 et 1912 tendraient à laisser croire que le wharf a atteint son maximum de rendement. Il n'en est rien. Le développement économique de la Colonie auquel l'Administration apporte tous ses efforts, le prolongement de la ligne de pénétration au-delà de Savé, le projet du chemin de fer Porto Novo-Cotonou et le drainage lagunaire sur ce port de la partie du trafic de Porto Novo qui s'écoule encore par la voie anglaise de Lagos sont autant de facteurs qui contribueront puissamment à augmenter le rendement du merveilleux outil dont nous venons d'esquisser l'histoire.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE  
La vie administrative.  
(*Les Annales coloniales*, 21 avril 1914)

CHAPITRE 27. — Dépenses extraordinaires :  
Achèvement du wharf de Cotonou      65.042 28

DAHOMEY  
La vie administrative.  
(*Les Annales coloniales*, 11 juillet 1914)

À l'*Officiel* du 15 juin 1914 :  
Un arrêté portant règlement provisoire de s comptes d'exploitation du wharf de Cotonou. 2<sup>e</sup> semestre 1913.

DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1921)

Par arrêté du 11 mai 1921, le règlement provisoire des comptes d'exploitation du Wharf de Cotonou, du 1<sup>er</sup> semestre 1920, présenté par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, est arrêté comme suit :

Excédent des recettes sur les dépenses    130.681 82  
A déduire ;  
Constitution du fonds spécial prévu à l'article 21, § V, de la convention, de 1909, soit pour le 1<sup>er</sup> semestre    1.000 00  
Reste                    129.681 82  
Prime de gestion de 25 % sur la partie de l'excédent des recettes dépassant la somme de 20.000 fr., après prélèvement de la somme nécessaire à constituer le fonds spécial (art. 21, § VI, art. 22, § 1 de la convention de 1909)    27.420 45  
Solde de l'excédent des recettes à verser à la colonie    102.261 37

Il sera versé par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, à la colonie du Dahomey, dans le délai de quinze jours après la date du présent arrêté, une somme de deux mille deux cent soixante un francs trente-sept centimes, représentant l'excédent des recettes sur les dépenses du 1<sup>er</sup> semestre 1920 (art. 21, § VI, de la convention de 1909).

Amélioration du wharf de Grand-Bassam (Côte d'Ivoire)  
(*La Dépêche coloniale*, 10 août 1921)

Amélioration du wharf de Cotonou (Dahomey). — Comme celle de Grand-Bassam, la rade foraine de Cotonou, dont la situation prospérait avant les hostilités, s'est vue en partie désertée pendant la guerre. Cette situation se rétablit, ainsi qu'on peut s'en rendre compte par les données statistiques suivantes <sup>1</sup> :

1910	173	354.948	19	39220
1911	173	352.323	11	26.673
1912	145	301.524	38	91.830
1913	187	399.489	13	21.840
1914	187	404.413	—	—
1915	136	285.610	—	—
1916	143	298.363	—	—
1917	102	217.090	—	—
1918	78	149.848	—	—
1919	113	253.916	1	211

Cotonou est forcé de grandir : c'est l'unique porte de sortie d'une colonie en grand progrès. Il faut donc en réparant et en aménageant le wharf lui donner l'outillage nécessaire.

DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 14 septembre 1921)

Le règlement, provisoire des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou du 2<sup>e</sup> semestre 1920 présenté par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey est arrêté comme suit :

Excédent des dépenses sur les recettes 273.931 87

Constitution du fonds spécial. prévu à l'article 21, § V. de la convention du 21 septembre, 28 octobre 1909 pour le 2<sup>e</sup> semestre 1920 1.000 00

274.9.31 87

À déduire :

Prime de gestion de 25 % sur la partie de l'excédent des recettes dépassant la somme de 20.000 francs, après prélèvement de la somme nécessaire à constituer le fonds spécial (article 21. S VI et article 25, § 1).

<sup>1</sup> Renseignements fournis par l'Agence générale des colonies.

Solde de l'excédent, des dépenses sur les recettes du 2<sup>e</sup> semestre 1920 274.931  
81

Il sera, versé par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, dans le délai de quinze jours après la date du présent arrêté une somme de deux cent dix-neuf mille cent cinquante et un francs huit centimes représentant, les 4/5 de l'excédent des dépenses sur les recettes du 2<sup>e</sup> semestre 1920 (article 21, paragraphes VI et VII de la convention de 1909).

---

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 30 décembre 1921)

.....  
La Compagnie exploite également le wharf de Cotonou, qui, avec ses six grues à vapeur, dont trois à grande puissance, son large appontement desservi par trois voies de un mètre avec les magasins, le chemin de fer et le quai lagunaire, représente actuellement la meilleure installation de ce genre de la Côte d'Afrique.

---

Informations financières  
COMPAGNIE FRANÇAISE DES CHEMINS DE FER AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1922)

.....  
L'exploitation du wharf de Cotonou s'est ressentie, comme celle du chemin de fer, de la crise économique qui s'est traduite par une baisse sensible du trafic.

Les dépenses de ce service, il est vrai, ont été notablement réduites : elles sont passées de 1.320.845 fr. 03 en 1920 à 957.475 fr. 34 en 1921, soit une diminution de 363.360 fr. 69 ; mais, d'autre part, les recettes ont fléchi de 1.169.955 fr. 63 en 1920, à 841.437 fr. 70 en 1921, accusant ainsi une réduction de 328.517 fr. 93 et laissant, par conséquent, un déficit d'exploitation de 116.037 fr. 64.

Le déficit est entièrement à la charge de la Colonie qui doit en rembourser le montant à la Compagnie.

---

DAHOMEY  
La vie administrative  
(*Les Annales coloniales*, 9 janvier 1923)

Le *J. O.* de la Colonie du 15 décembre 1922 a publié un arrêté rendant provisoirement exécutoire la nouvelle réglementation du wharf de Cotonou.

---

DAHOMEY  
La vie économique  
(*Les Annales coloniales*, 20 février 1923)

Article premier. — Le règlement provisoire des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou, pour le premier semestre 1922, est arrêté comme suit :

Recettes du premier semestre 1922	575.143 58
À déduire pour constitution du fonds spécial de renouvellement (art. 11, § a de la convention du 20 septembre 1921)	5.000 00
Reste	570.143 58
Dépenses du premier semestre	441.041 54
Excédent des recettes sur les dépenses	129.102 04
Prime de gestion de 25 % acquise à la Compagnie par application des dispositions de l'art. 22 de la convention du 21 septembre 1909, soit	129.102 04–20.000 00
	27.275 51
Solde de l'excédent des recettes sur les dépenses	101.826 53

Dans le délai de 15 jours qui suivra la date du présent arrêté, la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, chargée de l'exploitation du wharf de Cotonou, versera dans les caisses du Trésor la somme de 81.461 fr. 22, représentant les 4/5 du solde de l'excédent des recettes sur les dépenses.

---

AVIS AUX NAVIGATEURS  
(*Les Annales coloniales*, 20 mars 1923)

Il a été construit à l'angle S. E. de la culée du wharf de Cotonou, une balise en ciment armé, constituée par un fût cylindrique de 0 m. 45 de diamètre, élevé de 75 m. 49 au-dessus du niveau de la culée, et surmonté d'un triangle équilatéral de un mètre de côté. Le fût est divisé en six bandes alternativement blanches et bleues, et le triangle à fond blanc est bordé d'une bande bleue de 0 m. 12 de largeur.

L'alignement de cette balise avec l'axe de la tour du phare, détermine la limite de la zone de protection d'atterrissage des câbles.

Il est interdit aux commandants de navires de mouiller à l'est de cette limite.

---

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1923)

.....  
L'exploitation du wharf de Cotonou a donné des résultats satisfaisants. Les dépenses sont passées de 962.364 fr. 03 en 1921 à 946.365 fr. 71 en 1922, accusant ainsi une réduction de 15.998 fr. 32, alors que les recettes se sont élevées de 841.437 fr. 70 en 1921 à 1.224.121 fr. 28 en 1922, déduction faite d'une somme de 10.000 francs à imputer au fonds de réserve spéciale du wharf, soit une augmentation nette de 382.683 fr. 58. -En vertu de la convention existante, il est attribué à la Compagnie une prime de gestion de 59.438 fr. 89.

---

LÉGION D'HONNEUR  
Ministère des Colonies  
(*Journal officiel de la République française*, 16 août 1923, p. 8162)

### Chevaliers

Pret (Henri-Raphaël), ingénieur directeur de la Compagnie française du chemin de fer au Dahomey et du wharf de Cotonou ; 33 ans de pratique professionnelle. Successivement sous-inspecteur, inspecteur à la traction aux chemins de fer de l'Ouest. Chef du service du matériel et de la traction du chemin de fer franco-éthiopien à Djibouti. Directeur de l'exploitation du chemin de fer franco-éthiopien à Addis-Abeba. Expositant (groupe 4, classe 16) : Services exceptionnels rendus à l'occasion de l'exposition nationale coloniale de Marseille.

---

### NÉCROLOGIE

(*Les Annales coloniales*, 18 octobre 1923)

Nous apprenons le décès au Dahomey, de M. Bastid Marcel, administrateur adjoint de 2<sup>e</sup> classe, chef de la subdivision de Savé ; de M. Cuco, chef de district de la voie ferrée du wharf à Ouagbo ; et de M. Colas Émile, pointeur du wharf, qui a été victime de l'accident de mer survenu sur rade de Cotonou, le 19 août 1923 et au cours duquel ont trouvé également la mort, le pointeur indigène Gomez et un piroguier du wharf.

---

### DAHOMEY

La vie économique

(*Les Annales coloniales*, 15 novembre 1923)

Les rectifications suivantes sont apportées à partir du 1<sup>er</sup> juin 1923 aux tarifs du wharf fixés par l'arrêté du 13 septembre 1921, approuvé par arrêté du Gouverneur général du 25 octobre 1921 :

I. — Le paragraphe 2 de la section A, de l'article premier, est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

		2 <sup>o</sup> Service des voyageurs
		Européens et assimilés
Aller et retour	15 francs	
Aller ou retour	10 francs	
		Indigènes
Aller et retour	8 francs	
Aller ou retour	5	
		Fonctionnaires voyageant sur réquisition :
		Européens et assimilés
Aller et retour	7 fr. 50	
Aller ou retour	5 francs	
		Indigènes
Aller et retour	4 francs	
Aller ou retour	2 fr. 50	

Les enfants au-dessous de trois ans voyagent gratuitement à condition d'être portés par les personnes qui les accompagnent. Au-dessus de trois ans, ils paient place entière et ont droit à une place dans les chaises à passagers.

Abonnements pour les particuliers :

Un mois 50 francs

Trois mois 100

Un an 300

II. — Le paragraphe 5 des tarifs spéciaux à l'importation de la section A de l'article 1<sup>er</sup> est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

5° Ristourne sur les futailles. — Pour les futailles exportées pleines de produits de la Colonie, transitant par le wharf, et qui y ont été importées soit vides et montées, soit démontées en paquets de douelles, cercles et fonds, empruntant le wharf de Cotonou, il sera fait à l'exportateur une ristourne égale à 40 % de la taxe perçue par le wharf sur les dites futailles lors de leur débarquement. L'exportateur devra justifier de l'importation des futailles correspondant à l'exportation des futailles pleines.

III. — Le paragraphe 2 de l'article 2 est supprimé et remplacé par le suivant :

2° Les tarifs seront appliqués suivant fractions indivisibles de 50 kg pour la taxation au poids ou de 1/20 du tonneau d'affrètement pour la taxation au cubage avec minimum de perception de (fr.) :

(a) Wharf 5 00

(b) Transports 0 75

(c) Magasinage et gardiennage 0 75

(d) Formalités en douane 0 75

---

DAHOMEY

La vie économique

(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1923)

Par arrêté, le règlement provisoire des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou pour le premier semestre 1923 est arrêté comme suit :

Excédent des recettes sur les dépenses. fr. 268.579 45

A déduire :

1° Pour constitution du fonds spécial prévu à l'article 2 de la convention du 20 septembre 1921, 5.000 francs.

2° Prime de gestion calculée conformément, aux prescriptions de l'article 22 de la convention du 21 septembre 1919, soit : 263.579 45 - 20.000 x 25 : 100 égale 60.894 86

Total, à déduire (reste) :

Solde de l'excédent des recettes sur les dépenses 202.684 59

Il sera versé par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, à la colonie du Dahomey, dans le délai de quinze jours qui suivra la date du présent arrêté, une somme de 162.147 fr. 67, représentant les 4/5 de solde dû.

---

LA MISE EN VALEUR DE L'A. O. F.

par Pierre Taittinger,

député de la Charente-Inférieure,

vice-président de la Commission des Colonies.

(*Les Annales coloniales*, 11 mars 1924)

.....

Au Dahomey, la question du wharf de Cotonou se pose immédiatement. Il faut moderniser son agencement pour intensifier son rendement.

.....

Bordeaux  
(*La Dépêche coloniale*, 20 mai 1925)

Départ de l'Asie, des Chargeurs réunis.  
À bord : Prat, directeur du wharf à Cotonou.

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1925)

.....  
L'exploitation du wharf de Cotonou a donné les résultats suivants :

	1923	1924
Recettes, déduction faite d'une somme de 10.000 fr. à imputer au fonds de réserve du wharf	1.433.314 61	1.880.792 43
Dépenses	1.029.980 56	1.224 118 85
Excédent	403.334 05	656.673 58

La prime de gestion revenant à la Compagnie, en application de la Convention, s'élève pour 1924 à 154.168 fr. 39, le surplus de l'excédent, soit 502.505 fr. 19, appartenant à la Colonie.

DAHOMEY  
LA VIE ECONOMIQUE  
Wharf de Cotonou  
(*Les Annales coloniales*, 10 novembre 1925)

Un projet de modifications des tarifs en vigueur au wharf de Cotonou a été soumis à l'approbation de M. le Gouverneur général pour être appliqué à partir du 1<sup>er</sup> octobre.

Cette modification comporte la perception de taxes supplémentaires fixées à 2 fr. 50 par tonne ou tonneau d'affrètement à l'exportation ;

1 franc par tonné ou tonneau d'affrètement à l'importation.

Ces taxes doivent servir à couvrir les dépenses occasionnées par une organisation permettant un travail ininterrompu de 6 heures du matin à 6 heures du soir.

AU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'A. O. F.  
M. Jules Carde expose la situation  
(*Les Annales coloniales*, 28 décembre 1925)



## Travaux publics

.....  
De nos trois colonies côtières du Sud : la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Dahomey, la première est seule dotée d'un port naturel qui doit être amélioré ; les deux dernières n'en possèdent pas. La vie économique de ces deux possessions est donc intimement liée à l'existence et au fonctionnement du wharf qui a été établi dans chacune d'elles ; qu'un phénomène marin violent, comme il s'en produit sur la côte du golfe de Guinée, survienne, détruisant ou endommageant ces ouvrages et ces colonies se trouvent privées de leur unique débouché.

.....  
C'est pour ces raisons, tout à fait impérieuses, qu'en 1926, une somme de 4 millions 250.000 francs à titre de premier crédit, est prévue pour la construction d'un deuxième appontement à la Côte d'Ivoire, amorce des travaux qui permettront d'établir la jonction d'Abidjan à la mer pour le chemin de fer ; 1.300.000 francs pour l'amélioration du wharf de Cotonou, 300.000 francs pour la construction d'un phare dans cette localité et 13.520.000 francs pour le chemin de fer de la Côte d'Ivoire.

---

### DAHOMÉY LA VIE ÉCONOMIQUE Le wharf de Cotonou (*Les Annales coloniales*, 11 janvier 1926)

Le règlement provisoire des comptes d'exploitation du wharf de Cotonou, pour le premier semestre 1925 est arrêté comme suit :

Excédent des recettes sur les dépenses 376.316 68  
À déduire :  
1° Pour constitution du fonds spécial prévu à l'article 11 de la convention du 20 septembre 1921 : 5.000 00  
2° Prime de gestion prévue à l'article 22, paragraphe 1 de la même convention, soit : 87.829 17  
Total à déduire 92.829 17  
Solde dû 283.487 51  
Il a été versé à la Colonie par la Compagnie française de chemins de fer au Dahomey, 220.790 fr. représentant les 4/5<sup>e</sup> du solde dû.

---

Courrier de l'Afrique occidentale  
L'inspection de M. Carde en A.O.F.  
(*Les Annales coloniales*, 8 mars 1926)

### Au Dahomey

.....  
8 janvier. — De retour à Cotonou à 17 heures, il assistait le soir, à 19 h. 30 au banquet de 80 couverts offert dans le nouvel hôtel de la chambre de commerce par l'ensemble du Commerce de la colonie.

M. Sicard, président de la chambre de commerce du Dahomey, se leva au dessert pour remercier le chef de l'Afrique Occidentale française du grand honneur qu'il faisait au commerce dahoméen en acceptant de présider à l'inauguration de cet hôtel, dû, pour une large part, aux libéralités du Gouvernement général. Il exposa ensuite le

programme que poursuit au Dahomey le Commerce en collaboration confiante avec l'Administration locale et exprima la reconnaissance de la chambre de commerce pour des larges subventions que M. Carde a bien voulu accorder cette année à la colonie du Dahomey pour poursuivre le développement de son outillage économique.

Répondant à l'allocution du Président, M. le gouverneur général rendit hommage aux organisateurs de ce banquet et, en particulier, aux dames européennes qui rehaussant de leur grâce le charme de cette réunion. Après quoi, il fit un exposé magistral de la politique administrative, financière et économique qu'il a pratiquée depuis son arrivée à Dakar et s'étendit longuement sur la réorganisation des conseils d'administration dont le rôle est et doit être différent de celui des chambres de commerce ; il définit ses vues sur l'action et l'évolution qu'il prévoit des assemblées consulaires. Il conclut en donnant d'assurance au Commerce dahoméen que rien ne sera négligé pour permettre à la riche colonie du Dahomey de compléter son outillage économique et qu'en particulier, [les travaux de construction du chemin de fer de Cotonou à Porto-Novo, déjà entamés, et ceux d'allongement du wharf de Cotonou seront poussés activement jusqu'à complet achèvement](#) ; de plus, les constatations qu'il vient de faire dans le Haut-Dahomey qui s'ouvre si brillamment au commerce et le développement futur de la colonie du Niger lui font entrevoir des horizons nouveaux et fort encourageants.

Il termine enfin en rendant hommage, dans une belle envolée oratoire, à l'effort que chaque Français accomplit inlassablement en Afrique Occidentale française pour la réalisation de son idéal qui est de travailler à la gloire de la plus grande France.

Une réception avec sauterie suivait le banquet et se prolongea au milieu du plus grand entrain très tard dans la nuit.

Dans la matinée du 9 janvier, M. le gouverneur général visita la ville de Cotonou, l'hôpital, le dispensaire municipal, la nouvelle usine électrique, [les magasins du wharf, devenus insuffisants pour satisfaire au trafic actuel](#), et se fit donner par l'ingénieur Clament, chef du service de la construction du chemin de fer de Cotonou à Porto-Novo. des renseignements précis sur les travaux en cours.

Le soir à 17 heures, [M. Carde et sa suite se rendaient au wharf pour l'embarquement](#) et il prit congé du gouverneur Fourn et des personnalités présentées, puis gagna aussitôt le paquebot *Lemina* qui leva l'ancre à 18 heures à destination de Grand-Bassam.

---

Wharf de Cotonou  
(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1926)

Pour le deuxième semestre 1926, les comptes d'exploitation du wharf de Cotonou ont accusé les chiffres suivants ;

Excédent des recettes sur les dépenses 342.248 74

À déduire :

1° Pour constitution du fonds spécial prévu à l'article 11 de la convention du 30 septembre 1921 : 5.000 00

2° Prime de gestion prévue à l'article 22, § 1 de la même convention : 79.312 18

Total à déduire 84.312 18

Solde dû 257.936 56

Il a été versé à la colonie, par la Compagnie française des chemins de fer au Dahomey la somme de 206.349 fr. 25, représentant les 4/5 du solde dû.

---

Commission consultative du wharf  
(*Les Annales coloniales*, 21 juin 1927)

Il est constitué une Commission consultative qui se réunira périodiquement à Cotonou sur la convocation de son président pour examiner dans leur ensemble les conditions d'exploitation du wharf de Cotonou, ainsi que les conditions des opérations des compagnies de navigation et du commerce local dans leurs relations avec cette exploitation.

---

COMPAGNIE FRANÇAISE DE CHEMINS DE FER AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1927)

.....  
Une nouvelle et fort importante augmentation du trafic, tant du chemin de fer que du wharf de Cotonou et des recettes correspondantes a été enregistrée en 1926.

---

UNE POLITIQUE DES PORTS EN A O.F.

---

AU DAHOMEY  
par Pierre Valude,  
député du Cher,  
ancien ministre.

(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1927)

Les autres colonies côtières de l'Afrique Occidentale française, Côte d'Ivoire et Dahomey<sup>2</sup>, sont bien plus mal partagées encore que le Sénégal ou la Guinée au point de vue des moyens d'embarquement. Ni l'une ni l'autre de ces deux colonies ne possèdent, à proprement parler, de port. La côte rectiligne ne présente aucune baie naturelle, aucun promontoire rocheux qu'il eut été possible d'utiliser pour construire des ouvrages de protection contre les courants, contre la houle et la barre venant du large, tous phénomènes qui rendent, d'autre part, absolument impraticables à la navigation maritime les embouchures des fleuves ou rivières qui se jettent dans le golfe du Bénin. Et l'on n'a pas cru devoir jusqu'ici engager des dépenses assez élevées (100 à 200 millions de francs-papier, peut-être davantage) que nécessiterait la création d'un port purement artificiel dans ces parages.

Il est incontestable cependant que l'absence de tels ouvrages fait grandement défaut et nuit considérablement à la mise en valeur des colonies.

Si nous examinons par exemple la situation du Dahomey, nous voyons que le trafic extérieur de la colonie atteint, pour l'exportation seulement, environ 90.000 tonnes et que ce trafic s'effectue presque exclusivement à Cotonou où a été construit un wharf métallique. Cet ouvrage, sorte de jetée à claire-voie s'avancant dans la mer, ne constitue en aucune façon un port. Il rend néanmoins d'appréciables services en ce sens qu'il permet aux marchandises importées et aux produits exportés de ne pas avoir à traverser la zone la plus dangereuse, où déferle la barre, et d'être transités, sauf par trop mauvais temps, avec une certaine sécurité.

---

<sup>2</sup> Le Togo est dans la même situation.

Les navires ne peuvent pas accoster ce wharf ; ils doivent mouiller au large, à une distance d'au moins 500 mètres de l'ouvrage.

Les opérations de transit se font donc par baleinières et nécessitent une double manipulation. Elles sont forcément assez lentes et, dès qu'il est plusieurs bateaux en rade, le tonnage embarqué ou débarqué par chacun d'eux est excessivement réduit.

Le wharf de Cotonou est muni d'un certain nombre de grues à vapeur et porte plusieurs voies Decauville. À terre, des magasins assez vastes complètent l'outillage de transit.

Cotonou, bâtie sur le cordon de sable qui sépare la mer de la lagune, est reliée au centre commercial de Ouidah et aux villes de l'intérieur par un chemin de fer à écartement d'un mètre. Les communications avec Porto-Novo se font par la lagune, où fonctionnent des services réguliers de transport.

Grand-Popo, centre commercial assez important de la zone ouest, expédie généralement directement ses produits et les embarque par des moyens de fortune. Il a cependant la faculté de les diriger sur Ouidah, par la lagune et, de là, par voie ferrée sur Cotonou.

[Pour un second wharf]

C'est donc sur Cotonou que doit être portée principalement l'attention. Son insuffisance d'outillage maritime n'est pas sans exercer sur les tarifs de fret une influence détestable. Ces tarifs sont d'autant plus élevés, en effet, que les délais d'embarquement sont plus longs. La proximité du port de Lagos, accessible aux navires de fort tonnage et relié à la lagune de Porto-Novo par des canaux naturels qui sont le débouché de celle-ci, ainsi que du fleuve Ouémé, peut faire redouter d'autre part un détournement du trafic dahoméen au profit du port anglais.

La production agricole du Dahomey ne paraît pas toutefois appelée à se développer immédiatement d'une façon extraordinaire et, en l'absence de gisement minier connu et susceptible de procurer un supplément de trafic considérable, on ne peut guère envisager, pour l'instant, la construction à Cotonou, d'un port véritable dont le coût serait certainement disproportionné avec les ressources de l'A.O.F. et surtout avec le tonnage qui pourrait être transité. La priorité d'un ouvrage de ce genre doit être réservée à la Côte d'Ivoire, dont nous parlerons dans un prochain article. Cela ne veut pas dire qu'on ne doit rien faire pour améliorer l'outillage maritime du Dahomey. J'estime, au contraire, qu'il est de toute urgence de doter Cotonou d'un wharf supplémentaire. Les opérations de transit seront accélérées sensiblement de ce fait et la réduction des tarifs de fret qui peut en résulter ne pourra qu'être profitable au développement économique de la colonie.

---

AU CONSEIL DE GOUVERNEMENT DE L'A. O. F.  
M. Jules Carde expose la situation  
(*Les Annales coloniales*, 27 décembre 1927)

.....  
Au Dahomey, l'allongement du wharf de Cotonou sera réalisé dans quelques mois, ainsi que la construction du nouveau phare sur cette même rade.

---

À L'UNION COLONIALE  
Le wharf de Cotonou  
(*Les Annales coloniales*, 16 mars 1928)

La section de l'A.O.F. a étudié à nouveau le problème de la responsabilité du wharf de Cotonou en cas de manquants ou d'avaries, et émis le vœu que les dispositions qui spécifient l'irresponsabilité du wharf en cette matière soient exclues du nouveau projet de règlement actuellement en préparation.

Le wharf de Cotonou et la navigation en 1927  
(*Les Annales coloniales*, 29 mars 1928)

La comparaison du trafic du wharf de Cotonou pour les cinq dernières années s'établit comme suit :

	1923	1924	1925	1926	1927
Voyageurs	6.640	8.670	9.340	8.730	6.670
Marchandises importées (t.)	27.710	32.550	40.159	57.140	62.590
Marchandises exportées (t. )	42.090	58.440	64.350	57.690	59.060

Ces chiffres font apparaître l'augmentation très sensible du trafic manutentionné qui est passé de 69.800 tonnes, en 1923, à 121.650 en 1927.

Les recettes totales du wharf se sont élevées, pour l'année 1927, à 3.710.220 fr. contre 2.954.880 francs en 1926.

Le mouvement de la navigation dans les ports du Dahomey, pour l'ensemble de l'année 1927, a été de 535 navires entrés et sortis, 49.216 tonnes de marchandises débarquées et 73.260 tonnes de marchandises embarquées. En 1926, les chiffres respectifs avaient été de : 577 navires entrés et sortis, 42.842 tonnes de marchandises débarquées et 67.193 tonnes de marchandises embarquées.

Le wharf de Cotonou  
(*Les Annales coloniales*, 12 juin 1928)

Les résultats du trafic du wharf de Cotonou se sont chiffrés, pendant le mois de février 1928, par 360 voyageurs, 3.940 tonnes de marchandises importées et 3.830 tonnes de produits exportés.

La comparaison du trafic s'établit comme suit, entre les deux premiers mois de 1928 et 1927 :

	1927	1928
Voyageurs	810	760
Marchandises importées	11.180	11.700
Marchandises exportées	5.890	7.370

Les recettes du wharf se sont élevées à 420.730 francs pendant le mois de février 1928, et les recettes totales, pour les deux premiers mois de l'année en cours, ont été

de 793.360 francs contre 500.820 francs pendant la période correspondante de l'année 1927.

---

À LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 19 juillet 1928)

Au cours d'une récente séance, la chambre de commerce du Dahomey, que présidait M. Puzin, a, à l'unanimité, manifesté son vif mécontentement pour la désinvolture avec laquelle les marchandises sont manipulées au wharf de Cotonou ainsi que contre l'application trop rapide des nouveaux tarifs.

.....

---

AU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1928)

Un de nos correspondants nous présente sous un jour peu brillant la situation actuelle de la colonie, avec un pessimisme sans doute un peu exagéré dû à son mécontentement personnel ; mais nos lecteurs feront facilement la part des choses et verront qu'il y a, hélas ! quelque bien-fondé dans les lamentations de notre ami :

.....

« Quant à l'état actuel des grands travaux, le prolongement du wharf est terminé, et ce dernier s'ensable encore considérablement, ce qui fait qu'à l'heure actuelle, il ne reste pas beaucoup de l'ancien. On se demande si, d'ici peu, on ne sera pas obligé d'opérer les débarquements par la barre.

« Le pont sur la lagune à Cotonou s'avance aussi, et on a commencé à placer les travées métalliques. La plateforme du chemin de fer est terminée jusqu'en face de Porto-Novo, et une grande chaussée de plus d'un kilomètre est déjà faite dans la lagune de Porto- Novo, de sorte que le pont à construire n'aura pas plus de 300 mètres. »

Les observations de notre ami au sujet du wharf de Cotonou ne font que confirmer nos appréhensions sur le sort réservé au wharf de Port-Bouët en Côte d'Ivoire.

---

UN INCIDENT FACHEUX  
(*La Voix du Dahomey*, [mars ?] 1928)

Nous venons d'apprendre qu'au cours d'un incident regrettable qui s'était produit sur le wharf de Cotonou où il était chargé du-service de surveillance, notre compatriote Elisio de MEDEIROS avait, sous l'empire de la colère – cette courte démence — hélas, outragé publiquement son chef hiérarchique, le commissaire de police LOCARNI.

Nous avons été d'autant plus navré d'apprendre ce geste maladroit de la part de notre infortuné camarade que M. LOCARNI, qui l'a souvent vu à l'œuvre, ne tarissait pas d'éloges sur la façon consciencieuse et le zèle de très bon aloi avec lesquels il s'est toujours acquitté de ses obligations professionnelles.

Certes, l'attitude incorrecte d'Elisio de MEDEIROS appelle nécessairement une sanction et c'est avec le cœur bien serré que nous avons appris que le Tribunal de 1<sup>re</sup> Instance de Cotonou, saisi de l'affaire, a condamné ce fonctionnaire défailant à trois mois d'emprisonnement.

Loin de nous la pensée de critiquer le verdict du Tribunal, car nous avons pour principe de respecter la chose jugée et d'élever à la hauteur d'un culte la déférence due à la sagacité de ceux qui ont pour mission d'appliquer la loi. *Dura lex, sed lex*, la loi est dure, mais c'est la loi. Ce que nous regrettons infiniment pour notre camarade, c'est de n'avoir pas su maîtriser cette vilaine passion, la colère; qui est toujours mauvaise conseillère et qui vous incite à des mouvements d'impatience ou à des extravagances dont vous n'êtes guère responsable.

Néanmoins, nous nous permettons d'implorer la bienveillante mansuétude des autorités en faveur d'Elisio de MEDEIROS dont le cas est digne de toute leur indulgence et de leur immense bonté.

En effet, ce compatriote, sans avoir relevé le deuil de son regretté père, décédé en juillet 1914, et en dépit même des jérémiades des siens, n'a pas hésité, donnant ainsi le plus bel exemple à ses camarades encore indécis, à contracter un engagement volontaire dans le régiment des tirailleurs sénégalais, le 20 mars 1915.

Elisio de MEDEIROS a donc fait toute la guerre et s'était conduit en brave.

L'extrait de son livret militaire que nous publions ci-après dira mieux que tout commentaire et édifiera tout au moins l'opinion de ses chefs sur le mérite de ce vaillant soldat de la Grande Tourmente, qui, parti comme un simple tirailleur, nous est revenu avec le grade de maréchal de logis.

« Blessé par des éclats d'obus, le 14 juin 1917, face Saint-Quentin.

« Citation à l'ordre de l'Armée du 16 septembre 1917. Bon sergent indigène, dévoué et brave a été grièvement blessé le 14 juin 1917 dans l'accomplissement de son devoir.

« Médaille militaire par arrêté ministériel du 13 septembre 1917 pour compter du 28 juin 1917 avec attribution de la croix de guerre avec palme (*J.O.R.F.*, 16 septembre 1917, page 7.311). Réformé n° 1 pension permanente, invalidité 25 %, par la Commission spéciale « de réforme de la Seine, dans sa séance du 4 septembre 1919 ».

D'après ce qui précède., nous sommes persuadés que la situation d'Elisio de MEDEIROS ne manquera pas d'émouvoir la pitié et la commisération de ses chefs et de tous ceux qui savent pardonner les défaillances et les faiblesses humaines.

Nous croyons savoir que notre camarade, ayant recouvré la lucidité de l'esprit, a regretté amèrement sa conduite inconsidérée et avait déjà demandé pardon à son chef qu'il avait si gravement offensé.

Il vient de faire aussi appel de son jugement devant la cour d'appel de Dakar.

Que l'on nous permette donc d'unir notre humble voix à celle plus autorisée de l'Association des anciens combattants pour implorer la miséricorde et l'indulgence de cette juridiction, en faveur d'un compatriote dont la famille très dévouée à la cause française, a eu plusieurs de ses membres glorieusement tombés au champ d'honneur.

---

CHRONIQUE LOCALE  
COTONOU  
(*La Voix du Dahomey*, 15 août 1928)

Le bruit court que par suite des augmentations réitérées faites par le service du wharf de Cotonou, les maisons importantes de cette place envisageraient la possibilité d'importer et d'exporter leurs marchandises par la voie lagunaire de notre ville à Lagos où elles seraient débarquées puis chargées sur des vapeurs anglais. Ces augmentations qui ne se justifient pas au moment où règne le calme des affaires pourraient avoir des fâcheuses répercussions sur le commerce local de notre belle colonie qui transiterait tous ses produits et les marchandises qu'elle reçoit d'Europe par via Lagos.

---

À LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DAHOMEY  
(*Les Annales coloniales*, 11 juin 1929)

Un second wharf

À la suite d'une assez longue discussion au sujet de la construction d'un second wharf sur la côte dahoméenne, envisagée par l'Administration locale, la chambre de commerce a adressé la lettre suivante au lieutenant-gouverneur de la colonie :

Monsieur le gouverneur,

Comme suite à votre lettre du 12 décembre dernier, me demandant de vous faire connaître l'avis motivé de notre Compagnie sur le point de la côte où elle préférerait voir construire un second wharf, j'ai l'honneur de vous informer que cette question a été discutée à notre dernière séance le 10 février.

Par 8 voix (contre 5 pour Grand-Popo), notre Compagnie a estimé que ce wharf devait être construit à Cotonou.

Notre colonie n'a pas tellement de kilomètres de largeur pour envisager la possibilité de créer un autre port que Cotonou, qui doit rester la porte du Dahomey et du Niger, sur laquelle le gros trafic sera toujours dirigé.

Si donc la nécessité d'un nouveau wharf se fait sentir pour l'avenir, on ne doit pas songer à le situer ailleurs qu'à la porte de l'arrière-pays.

La construction d'un wharf revient très cher, et nous ne voyons pas la possibilité d'un amortissement avec son installation à Grand-Popo.

Celui de Cotonou travaille actuellement de 100 à 110.000 tonnes par an et ne se suffit que depuis l'augmentation très forte des tarifs. Comment vivra celui de Grand-Popo, d'où il ne sort que 10.000 tonnes, même avec l'augmentation sur laquelle on compte, et en admettant que cette augmentation porte le trafic à 50.000 tonnes.

La construction du chemin de fer de Lokossa n'augmentera pas le trafic dans des proportions justifiant la construction d'un wharf à Grand-Popo, et ce chemin de fer, au contraire, par Grand-Popo et Segboroué, suffira à évacuer, au besoin, les produits sur Cotonou.

Le wharf à Grand-Popo nécessiterait, en dehors de sa construction proprement dite, toute une organisation à terre : ateliers, magasins, etc., en un mot, c'est un port complet qu'il faut créer.

On a envisagé aussi le cas où un raz de marée détruirait le wharf de Cotonou. Un raz de marée ayant une force capable de tels dégâts ne ménagerait probablement pas un wharf à Grand-Popo ; ou bien, comme cela s'est produit à Grand-Bassam, un wharf ancien et fatigué peut être détruit, alors qu'un autre en bon état, et tout proche, a été épargné.

En résumé, si une grosse dépense est prévue pour l'aménagement des ports du Dahomey, il serait préférable de porter les efforts sur un seul centre et posséder une bonne organisation

---

DAHOMEY  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 19 octobre 1929)

Wharf



Le contrôle du wharf de Cotonou est effectué sous la direction du chef du service des travaux publics assisté de l'ingénieur, adjoint au chef du service des travaux publics, par le chef de la subdivision des travaux publics à Cotonou.

Les archives des bureaux du directeur adjoint du contrôle seront transférées de Cotonou à Porto-Novo.

---

COTONOU  
(*La Voix du Dahomey*, 15 octobre 1930)

Depuis 1898, le village indigène des Popos, appelé Placodj, situé au bord de la mer, ne forme qu'un amas de cases baroques, édifiées sur des piquets de bois, qui abritent des équipes de piroguiers de barre, les Plas, recrutés à Grand-Popo, et qui viennent travailler au wharf de Cotonou.

Tout le monde connaît la tâche très périlleuse qui est dévolue à ces braves canotiers qui, bravant la pluie et l'orage, font leur devoir avec dévouement et abnégation, car déjà, au cours de ces opérations pleines de risques, plusieurs parmi eux ont trouvé la mort.

Eh bien, par un geste louable qui l'honore grandement aux yeux de tout le monde, l'Administration locale vient de charger notre compatriote William Lahamy, entrepreneur, de construire quelques petits bâtiments en bloc de ciment réunissant toutes les conditions d'hygiène et qui serviront de logement à ces dévoués serviteurs du wharf. Ces habitations, déjà en voie de construction, seront bientôt achevées et nos Placonjitos en prendront possession, Cette initiative, nous le répétons encore une fois, fort louable, concrétise, à notre sens, cette pensée formulée par un ancien ministre des Colonies : l'intérêt des populations indigènes doit être la mesure des actions de tout gouvernement colonial.

---

# 1930 (déc.) : REPRISE PAR LA COLONIE

Exposition coloniale internationale de Paris  
Commissariat de l'Afrique occidentale française

## Les ports de l'Afrique occidentale française 1931

### V. — LE PORT DE COTONOU

La présence de la barre sur les côtes du Dahomey, comme sur celles de la Côte d'Ivoire, n'a permis que l'établissement d'un wharf à Cotonou, par lequel passe pour ainsi dire la totalité du trafic de la colonie.

Atterrages. — La rade de Cotonou est signalée par un phare dont le feu est placé à la cote + 29.50 (un feu à éclair de troisième ordre petit modèle donnant un éclat simple toutes les cinq secondes visibles à 5 milles).

Installations et outillage. — Un premier wharf a été construit en 1892, il a été remplacé, en 1910, par un nouvel ouvrage qu'on a dû prolonger et doter d'un nouveau débarcadère en 1926-1928 du fait de l'engrèvement de la plage et du report de la barre trop près de la zone d'opérations. Le nouveau wharf dans son état actuel a 404 mètres de longueur, il comporte une passerelle de 240 mètres de long sur 16 mètres de large et un débarcadère de 164 mètres de long sur 30 mètres de large. La passerelle est desservie par trois voies ferrées de 1 mètre reliées au réseau du Central-Dahoméen.

Le trafic entre les navires et le wharf est assuré par quatre remorqueurs de 30 C. V. et 28 embarcations de 4 à 10 tonnes et 10 chalands de 20 tonnes.

L'équipement du débarcadère comprend : 1 grue de 15 tonnes, 2 grues de 10 tonnes, 7 grues de 5 tonnes, deux voies de chargement et deux voies de circulation.

Le terre-plein comporte des magasins et un système de voies maritimes reliées à la gare du chemin de fer.

Le wharf travaille les jours ouvrables de 6 à 18 heures sans discontinuité, il travaille aux mêmes heures les dimanches et jours fériés, si le trafic demandé par les navires le justifie, ce qui est de pratique courante.

[40] Dans ces conditions, le wharf peut satisfaire à un trafic moyen de 500 tonnes par jour.

Le tableau ci-après indique la progression du trafic au cours des six dernières années :

Années	Voyageurs	Marchandises importées (tonnes)	Marchandises exportées (tonnes)	Total (tonnes)
1923	6.640	27.710	42.090	69.800
1924	8.670	32.550	58.440	90.990
1925	9.340	40.150	64.350	104.500
1926	8.730	57.140	57.650	114.790
1927	6.635	62.590	59.060	121.650

1928	7.106	52.620	34770	90.390
1929	8.766	56.329	48.179	104.508

Les améliorations prévues, en dehors de l'acquisition de matériel naval complémentaire, comprennent en première étape l'aménagement du côté ouest du terre-plein par les constructions suivantes :

Établissement et équipement d'un atelier avec dépôt pour matériel de rade ;  
 Construction de magasins avec quais et cours du public ;  
 Aménagement des voies ferrées maritimes ;  
 Construction de clôtures.

Le montant de ce programme de travaux actuellement en cours de réalisation atteint 2.500.000 francs environ.

Le programme sera poursuivi par l'aménagement du côté Est du terre-plein et ultérieurement par la construction de nouveaux hangars dans une zone de terrain réservée à proximité de la nouvelle voie ferrée Cotonou-Porto-Novo.

Installations nouvelles. — Mais il est à prévoir que ces installations se révéleront insuffisantes par suite de l'augmentation de trafic qu'apporteront la mise en service du chemin de fer de Cotonou à Porto-Novo, tête de ligne de l'embranchement de Porto-Novo à Pobé, et surtout le prolongement jusqu'au Niger du Central-Dahoméen.

Dans ces conditions, il a paru indispensable à l'Administration d'envisager la construction d'un deuxième wharf. Des deux emplace-



Dahomey. — Le wharf de Cotonou.

[41] ments sur lesquels son choix aurait pu se porter, Cotonou et Grand-Popo, le premier a été éliminé en raison du risque de voir, au cours d'un raz-de-marée, les deux wharfs mis en même temps hors d'état de servir, en raison aussi des difficultés du développement à Cotonou dans des conditions satisfaisantes, des installations à terre.

Le choix de Grand-Popo a paru présenter au contraire, à côté de l'avantage d'une barre plus favorable et d'une population fournissant de meilleurs marins, l'intérêt de favoriser la desserte de la riche région du Mono que va traverser un chemin de fer à voie étroite de Grand-Popo à Lokossa construit par la colonie du Dahomey sur ses ressources propres, sans parler de l'attraction qu'exercera le nouveau wharf construit en ce point sur la zone voisine du Togo qui est placé sous mandat français. Enfin, il y a lieu d'ajouter que le nouveau wharf pourra contribuer à l'évacuation des produits de l'arrière-pays, grâce à la construction prévue sur fonds d'emprunt du prolongement jusqu'à Grand-Popo de l'embranchement de Segboroué à Pahou qui assurera sa liaison avec le Central-Dahoméen. Pour la construction de cet ouvrage, un crédit de 15 millions de francs est prévu au programme de l'emprunt.

---

#### COTONOU (*La Voix du Dahomey*, avril 1932)

Le Service du wharf vient de monopoliser l'accès du wharf pour son personnel seulement. Ce privilège un peu césarien n'est pas fait pour augmenter les recettes de ce service public.

Au Togo, par exemple, on agit tout autrement. Sur la présentation d'un billet, qui ne vous coûte que deux francs en tout et pour tout, vous promenez la queue de la liberté

sur le wharf de Lomé, tandis qu'à Cotonou, il faut déboursé vingt-sept francs avant de franchir le seuil du wharf.

À Lomé, les recettes doivent être plus rondelettes, car comme le conseille un adage indigène, « il est plus sage de manger petit à petit la patte d'un rat des champs plutôt que de se régaler en une seule fois d'un gros quartier de viande de bœuf. »

---

Affermage du wharf de Cotonou  
(*Le Journal des finances*, 27 septembre 1932)

La Compagnie des Chargeurs Réunis a communiqué à la chambre de commerce de Cotonou un projet d'affermage de l'exploitation du wharf par la Société les « Ports Coloniaux\* ».

La chambre de commerce avait émis antérieurement un vœu favorable à cet affermage.

---

TRISTE BILAN  
(*La Voix du Dahomey*, décembre 1932)

.....  
Au port, point de bateau en rade. Les ouvriers du wharf meurent d'inaction.

---