

PORT DE POINTE-NOIRE

Le port de Pointe-Noire ouvert au trafic
(*Les Annales coloniales*, 18 août 1928)

Les travaux du wharf de Pointe-Noire étant, dès maintenant, suffisamment avancés, ce wharf a été ouvert au trafic.

Il est en béton fondu, long de 350 mètres. Il est desservi par trois voies de 1 m. 00 ; il dispose de huit grues et d'un pont transbordeur de 20 tonnes, ce qui lui permet d'assurer mensuellement 690 tonnes de transit.

Les voies d'adduction d'eau étant terminées ou sur le point de l'être, Pointe-Noire est en état de fournir de l'eau aux navires .

Pointe-Noire est présentement le port à barre le mieux équipé de toute la côte occidentale.

Les compagnies de navigation viennent, d'ailleurs, d'en reconnaître l'importance, puisque les Chargeurs Réunis*, la Venture-Weir* et la Société Navale de l'Ouest* ont supprimé la surtaxe de 10 % qu'elles appliquent aux rades foraines en raison de la lenteur des opérations.

(Par dépêche.)

L'exemple de l'A. E. F.
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 4 novembre 1930)

.....
L'Afrique Equatoriale française n'a aujourd'hui qu'un équipement économique rudimentaire.

Pour ses liaisons avec la métropole et l'étranger, elle possède, à l'heure actuelle, un wharf à Pointe-Noire et des ports inaccessibles au grand commerce maritime à Owendo (Libreville) et à Port-Gentil.

Or, M. l'ingénieur Blosset a étudié un projet de port en eau profonde à Pointe-Noire. Il prévoit la possibilité de recevoir à quai des navires de 7, 9 ou 12 mètres de tirant d'eau et, en dernière étape, de 13 à 14 mètres.

Le coût de ce port représente, en monnaie actuelle, environ 900 millions, et il serait sage de prévoir au moins 1 milliard pour son complet aménagement.

Il est indispensable, par ailleurs, de prévoir l'agrandissement des ports secondaires de Port-Gentil et de Libreville, ainsi que la modernisation de leur outillage.

.....

À LA CHAMBRE

AVANT LE DEBAT SUR LES EMPRUNTS COLONIAUX (*Les Annales coloniales*, 8 novembre 1930)

Sont actuellement inscrits pour intervenir dans le débat sur les emprunts coloniaux : M. Diagne, mandaté par son groupe, MM. le Dr Péchin, Guernut et Candace.

Trois amendements, d'importance, d'ailleurs, très secondaire, ont été déposés.

L'un émane de M. Augagneur, qui propose un article additionnel ainsi conçu : « Pendant le temps où seront utilisés les emprunts coloniaux, il sera interdit aux gouverneurs généraux et gouverneurs d'augmenter les droits de douane et les droits de consommation. »

M. Taittinger propose d'ajouter (art. 7) à la phrase prescrivant que les matériaux « à employer pour l'exécution des travaux. devront être d'origine française », les mots suivants : « et autant que possible d'un type unifié ».

Enfin, M. Auguste Brunet propose pour l'une des rubriques de l'art. 2, paragraphe relatif à l'Afrique Occidentale, la rédaction « Construction d'un Institut polyclinique et installation pour l'assistance médicale » à la rédaction « installations pour l'assistance médicale. »

DANS LES COMMISSIONS DES COLONIES

Les 300 millions d'emprunt pour le port de Pointe-Noire

La commission des colonies de la Chambre s'est réunie jeudi sous la présidence de M. Taittinger, président. Étaient présents : MM. Beluel, Cravoisier, Henry Fougère; Graeve, La Groudière, Nouelle, Outrey, Perreau-Pradier, Proust, Ricci, Roux-Fraissineng, de Tastes, de Warren.

L'EMPRUNT DE L'A.-E. F.

Le point principal de l'ordre du jour était l'emprunt de l'Afrique Equatoriale française.

On se souvient à cet égard qu'avant la fin de la session parlementaire, la commission des Colonies, saisie du projet du Gouvernement, n'avait approuvé que la partie de l'emprunt destinée à permettre l'achèvement du chemin de fer Congo-Océan. Elle avait, par contre, renvoyé à un examen ultérieur la seconde tranche de l'emprunt, la tranche de 300 millions destinée à l'aménagement du port de Pointe-Noire.

C'est donc à cette seconde partie du projet gouvernemental que M. Proust, rapporteur, avait consacré le rapport supplémentaire dont il a donné lecture jeudi à la commission, en soulignant le soin avec lequel il avait procédé aux enquêtes et examens techniques qui lui avaient paru nécessaires.

Une discussion très poussée s'engagea alors, dans laquelle notre collaborateur, M. Nouelle, prit une part prépondérante.

Les 300 millions suffiront-ils à l'aménagement de Pointe-Noire ?

Il exprima d'abord sa crainte que les 300 millions demandés ne soient pas en réalité le total de ce que le gouvernement estimait nécessaire pour mener à bien les travaux envisagés pour l'aménagement de Pointe-Noire. N'avait-il pas existé précédemment, dit M. Nouelle, un projet de 40 millions, relatif à ce même aménagement de Pointe-Noire ? Tout serait parfait si l'on avait l'assurance que le nouveau projet ne prévoit réellement et sincèrement que des travaux trois fois moins importants que ceux envisagés par le précédent projet. Mais cette assurance, peut-on l'avoir réellement ? Il faudrait bien qu'on l'ait, dit M. Nouelle, pour que le projet de l'emprunt de 300 millions n'apparût pas comme la simple « amorce » de desseins plus grands, dans l'engrenage desquels on se trouverait entraîné bon gré, mal gré.

L'avis des techniciens

D'ailleurs, poursuivit-il, pour que la commission des Colonies fût complètement éclairée, il pourrait être utile de solliciter l'avis de la commission des Travaux publics. Et il demanda, en effet, le renvoi du projet à cette commission. Sur ce point, ses collègues ne le suivirent pas et sa voix se trouva seule dans le vote qui fut émis à ce propos.

La protection de la main-d'œuvre

Il n'en aborda pas moins un troisième point et insista pour que toutes les précautions fussent prises pour assurer à la main-d'œuvre qui serait employée à Pointe-Noire toutes les garanties d'hygiène et de salubrité désirables. Il rappela quelle épreuve avait déjà été pour la population indigène la construction du Congo-Océan et demanda instamment que des prescriptions très strictes soient observées en ce qui concerne le logement, la nourriture et l'hygiène des travailleurs noirs destinés à travailler à l'aménagement de Pointe-Noire. La Commission fut unanime à s'associer à ces observations et à émettre le vœu que le cahier des charges astreigne les concessionnaires de la construction du port à toutes les mesures indispensables au bon état sanitaire de la main-d'œuvre.

La concession de l'entreprise

M. Taittinger souleva alors la question de l'entreprise. Il indiqua à quel point il était désirable que l'adjudication fût entourée de toutes les garanties possibles pour que certaines sociétés n'arrivent pas, comme cela se passe trop souvent, à monopoliser la concession de tous les travaux importants.

Là encore, la Commission a été d'accord pour demander que la première tranche des travaux faite à bref délai et avec la plus large publicité, soit l'objet d'un appel d'offres, auquel seront admises à participer toutes les entreprises françaises qualifiées. Le délai d'inscription des concurrents et la conclusion du marché à intervenir devant exiger environ six mois, la Commission a estimé indispensable d'ouvrir le plus rapidement possible les crédits nécessaires pour permettre d'entamer l'exécution en 1931.

Sous bénéfice de ces observations, le rapport de M. Proust a été adopté.

Questions diverses

En liaison avec la discussion relative à l'A.E.F., M. Nouelle a fait adopter un vœu demandant que les déplacements des fonctionnaires et les transports postaux fussent toujours effectués par les voies les plus courtes.

.....

LE PORT DE POINTE-NOIRE
par 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
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1930)

La Chambre des députés va procéder à l'examen du projet de loi tendant à autoriser l'Afrique équatoriale française à réaliser un nouvel emprunt de 747 millions. Si les circonstances parlementaires sont favorables, un vote approuvatif aura peut-être même été acquis à l'heure où ces lignes paraîtront dans les *Annales coloniales*. Tous ceux qui s'intéressent à notre « Cendrillon coloniale » se réjouiront. Nous serons de ceux-là si toutefois il nous est possible de faire prendre en considération par le Parlement un certain nombre d'observations que mes amis et moi nous proposons de présenter à la tribune.

Qu'il soit tout d'abord entendu que nous n'élevons aucune objection de principe contre ledit emprunt. On sait qu'il est destiné à financer, pour 447 millions, l'achèvement de la voie ferrée de Brazzaville à l'Océan, et, pour 300 millions, l'établissement d'un port en eau profonde à Pointe-Noire. terminus obligatoire de la voie ferrée. Comme Stanley, nous estimons que « sans railway. le Congo ne vaut pas un penny », et tout railway n'aboutissant pas à un port convenablement outillé nous apparaît complètement inutile. Nous sommes des partisans résolu d'un vaste programme d'équipement national : il nous apparaît indispensable de développer et de moderniser rapidement l'outillage économique de la métropole ainsi que celui de toutes ses colonies. À cette heure où notre vie économique est menacée d'une crise grave, où le spectre du chômage apparaît à l'horizon, l'utilité de grands travaux d'intérêt général nous semble plus incontestable que jamais.

Cependant, nous n'entendons pas faire, pour l'emploi des 747 millions demandés, une confiance aveugle au Gouvernement général de l'A.-E. F. Nous savons, par expérience, que la plus vigilante attention est nécessaire lorsqu'il s'agit de grands travaux coloniaux ; nous ne pouvons oublier le drame émouvant qui, pendant des années, s'est déroulé sur les chantiers du Brazzaville-Océan. Des milliers d'hommes sont morts parce que ces chantiers n'avaient pas été pourvus d'un matériel moderne, de machines perfectionnées ; des milliers de noirs sont tombés victimes de l'imprévoyance et de l'incurie d'une administration qui n'avait, au début, su organiser ni les convois, ni le ravitaillement, ni le plus rudimentaire service d'hygiène. Nous ne voulons pas, à l'heure où les grands travaux de l'A. E. F vont être intensifiés. « voir se dérouler à nouveau la lamentable tragédie des années 1925 à 1928.

Ainsi donc, notre première préoccupation concerne la main-d'œuvre. L'emprunt réalisé, les travaux du chemin de fer vont être certainement activés ; de ce fait, il faudra faire un plus large appel à la main-d'œuvre. Mais en même temps qu'un regain d'activité se manifesterait sur les chantiers du chemin de fer, la construction du port de Pointe-Noire sera entreprise et poussée fébrilement, car il importe que chemin de fer et port soient terminés en même temps. Or, la construction du port en un laps de temps relativement court exigera une main-d'œuvre considérable. Songeons, en effet, qu'il faudra extraire et transporter plus de 1.500.000 mètres cubes de pierre pour la construction de la digue et que les terre-pleins nécessiteront 6.300.000 mètres cubes de terrassement. Cette œuvre colossale ne pourra être menée à bien qu'à condition de faire appel à des milliers de travailleurs noirs. Où et comment les recrutera-t-on ? L'A. E. F. qui, mise à contribution du Tchad au Gabon, ne semble même pas pouvoir alimenter en main-d'œuvre les chantiers du chemin de fer, pourra-t-elle, en outre, alimenter ceux de Pointe-Noire ? Il faut que sur ce point, nous ayons tous les éclaircissements nécessaires.

Par ailleurs, il importe que nous sachions quelles sont les mesures envisagées pour recevoir à Pointe-Noire le flot indispensable de travailleurs. L'ordre de commencer les travaux ne doit pas être donné avant que, du point de vue ravitaillement, équipement et hygiène, une organisation complète soit créée.

Quels que soient les apaisements que nous donne sur ces divers points le ministre des Colonies, nous ne serons pleinement rassurés que si des dispositions spéciales sont, à cet effet, insérées dans le projet de loi ou tout au moins dans le cahier des charges. Plus même, nous estimons indispensable qu'un pourcentage déterminé, sur les 747 millions demandés par l'A. E. F., soit obligatoirement employé à des œuvres d'hygiène et non seulement sur le chantier, mais sur tout le territoire de la colonie. Nous estimons, en effet, qu'il est plus nécessaire que jamais de veiller au salut des races qui peuplent notre colonie du Centre-Afrique, à l'heure où ces races vont être grandement mises à contribution pour les grands travaux à entreprendre. Ces populations noires vont connaître plus que jamais la dure loi du travail ; pour qu'elles ne soient pas décimées, il faut faire en leur faveur un effort exceptionnel ; il faut coûte que coûte les soigner, et

par le développement systématique de cultures vivrières, les amener à vraiment se nourrir. Remarquons, en passant, que chemin de fer et port étant terminés, la peine des hommes noirs ne diminuera pas. C'est alors, au contraire, que les exploitations minières, forestières, culturelles se multipliant, la main-d'œuvre sera particulièrement recherchée. Si, à ce moment-là, on n'est pas en présence de races saines, fortes et robustes, la mise en valeur de l'A.E.F. ne pourra pas se poursuivre. À quoi bon alors avoir construit port et railway ? Plus on y réfléchit, plus il apparaît que ce serait une faute grave de ne pas prélever sur l'emprunt d'importants crédits destinés à des œuvres d'hygiène sociale.

Ces considérations humanitaires développées, nous formulerons quelques réserves quant à l'importance des crédits demandés pour le port de Pointe-Noire. Les 300 millions prévus pour ce port nous apparaissent insuffisants pour assurer la pleine réalisation du plan grandiose qui a été adopté. Nous avons l'impression que l'on a eu la crainte d'effrayer l'opinion parlementaire en proposant un chiffre trop élevé. On estime probablement, en haut lieu, qu'il est de meilleure politique de revenir plus tard devant la Chambre et le Sénat avec un projet d'emprunt complémentaire. Pour notre part, nous préférerions, s'il en est ainsi, plus de sincérité et moins d'habileté.

[Association franco-belge ?]

Du point de vue financier, nous avons une autre réserve à formuler. Elle a trait à la rémunération du capital investi dans le chemin de fer et le port. Officiellement, on prévoit que lorsque le trafic atteindra annuellement 500.000 tonnes environ, les bénéfices nets de l'exploitation de la voie ferrée et du port seront suffisants pour rémunérer ce capital. Officiellement, on estime que ce tonnage de 500.000 tonnes est vraiment modéré et qu'il n'est pas impossible de le voir atteindre le chiffre de 600.000 à 1.000.000 de tonnes, limite du rendement du chemin de fer. On fait cependant remarquer qu'il n'en sera ainsi qu'autant que les produits du Congo belge emprunteront en partie la voie du Brazzaville-Pointe-Noire. C'est à cette condition seulement que l'équilibre de l'opération, financière pourra être assez rapidement réalisé.

Il en serait tout autrement si les Belges mettaient à exécution leur projet d'aménagement du port de Banane à l'estuaire du Congo. Il semble que l'on aurait pu peut-être prendre une assurance contre une telle éventualité en associant étroitement nos amis belges à l'œuvre grandiose que nous avons entreprise en A.E.F.

Chemin de fer et port auraient pu, peut-être, être construits par un appel simultané aux capitaux, techniciens, entrepreneurs belges et français. L'Administration du futur chemin de fer et cette du futur port auraient pu, peut-être, être confiées à un conseil comprenant des Français et des Belges. Nos amis belges auraient été ainsi intéressés au développement, à la prospérité de l'œuvre commune. Ils auraient définitivement renoncé à tout autre projet. Avec eux, nous aurions pu envisager un Congo-Océan à plus grand rendement, un port de Pointe-Noire plus vaste encore que celui projeté. Cela aurait été un magnifique exemple de collaboration internationale ; cela nous aurait mis à couvert de certains aléas pouvant détruire l'équilibre de l'opération financière envisagée. Est-il trop tard encore pour s'engager dans cette voie ?

Nous voudrions enfin, pour terminer, indiquer qu'il nous paraît indispensable que pour la construction du port de Pointe-Noire, il soit fait appel le plus largement possible à la concurrence. Il est temps, en effet, que de grands travaux coloniaux cessent d'être systématiquement adjugés, par certains gouverneurs, à des firmes dont les défaillances, pour ne pas dire davantage, ne se comptent plus. Aux colonies comme en France, c'est le régime de la porte ouverte à tous qui doit être appliqué en matière de travaux publics.

Nous y veillerons.

Le contrôle et la démocratie
par Étienne Antonelli,
député de la Haute-Savoie,
rapporteur du budget de l'Algérie
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930, p. 1)

J'avais à peine écrit mon dernier article sur la nécessité de l'organisation d'un contrôle parlementaire sur tous les actes de l'administration, contrôle conforme aux principes de toute saine démocratie, que l'occasion m'était offerte de vérifier, dans les faits, l'intérêt et l'urgence du problème ainsi posé.

M. le ministre des Colonies venait, devant la Commission des Finances de la Chambre, indiquer les conditions dans lesquelles était présentée au Parlement la demande d'emprunt de 741 millions de francs pour les grands travaux publics achèvement du Congo-Océan, construction, du port de Pointe-Noire de l'A. E. F.

Je faisais remarquer, dans la discussion qui suivait la communication du ministre, qu'un travail aussi important que celui de la construction du port de Pointe-Noire ne devait être confié à l'industrie privée que dans les conditions légales prévues par le droit administratif pour empêcher toute collusion d'intérêts privés.

J'ajoutais qu'il ne suffisait pas que le projet, comme le dit excellemment le rapport de mon collègue, M. Louis Proust, ait été « soumis aux délibérations du Comité des travaux publics des colonies qui compte les techniciens français les plus éminents en matière de ports maritimes. »

Qu'il ne suffisait pas que le concours sur appel d'offres pour l'exécution fût ouvert des que la loi portant ouvertures des crédits serait intervenue.

Qu'il ne suffisait même pas qu'il fût spécifié que ce concours se ferait « exclusivement entre les sociétés, groupements ou personnes susceptibles d'exécuter ces importants travaux après avis d'une Commission de spécialistes qui examinera chaque candidature et aura pour mission d'écarter toutes celles qui ne présenteraient pas toutes les garanties techniques et financières pour mener à bien des travaux de cette importance. »

Encore importait-il, disais-je, que la concurrence entre les « sociétés, groupements ou personnes susceptibles d'exécuter ces importants travaux » pût jouer librement, au moment du « concours sur appel d'offres ».

Or, l'exécution de ces travaux comporte toute une série de travaux préliminaires, installation d'un port d'abri, équipement de carrières à gros débit, travaux de liaison des carrières au port. Si ces travaux, préliminaires sont confiés à des tiers, ceux-ci se trouveront, au moment de l'adjudication des travaux définitifs dans une situation privilégiée telle que le concours sur offre sera, si je puis dire, à leur merci.

Et j'étais amené à poser quelques questions précises.

Est-il exact que les terrains sur lesquels se trouvent les carrières de pierres, indispensables pour la construction du port, ont fait l'objet de tractations qui, directement ou indirectement, mettraient ces carrières entre les mains de futurs adjudicataires possibles des travaux du port ?

Est-il exact que, pendant son séjour en France, M. le gouverneur général Antonetti aurait donné des instructions à Brazzaville pour que, sans attendre le vote de l'emprunt demandé pour l'Afrique équatoriale française, on engageât les travaux d'un port d'abri (d'une valeur d'une quinzaine de millions) et ceux d'une ligne de liaison entre ce port et les carrières reconnues par les services des travaux publics, engageant ainsi une soixantaine de millions de travaux environ ?

Il est bien évident qu'en posant ces questions, je n'avais nullement l'idée de jeter la moindre suspicion sur les actes eux-mêmes de l'administration, qui, très correctement, a

Cette adjudication sera traitée « techniquement » et en tenant compte des avis éclairés de M. Maître-Devallon, inspecteur général des Travaux publics au ministère des Colonies.

L'emprunt colonial à la Chambre
(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930, p. 1 et 2)

La chambre a voté ce matin l'emprunt de l'A. E. F. Elle en a discuté avec beaucoup de sagesse et de bonne volonté. Après un bref rapport de M. Proust, une excellente intervention de M. Nouelle, elle a entendu un exposé remarquable de M. Pietri. Le ministre a remis au point avec beaucoup de sincérité et de bonne foi toutes les questions soulevées au sujet de la construction, l'exploitation et l'adjudication du port de Pointe-Noire, et au sujet du travail forcé et de la protection de la main-d'œuvre. Il a donné toutes les assurances exigées par la bonne foi et l'honnêteté.

La discussion générale a pu se clore ainsi.

Sur l'article premier, bref échange de vues entre M. Moutet et M. Pietri sur la question du travail forcé. Puis vote d'un amendement de M. Nouelle prévoyant 75 millions à ajouter à l'emprunt pour des œuvres sociales et démographiques.

L'ensemble a été voté sans opposition.

LA SÉANCE

M. Bouisson préside. M. Pietri, ministre des Colonies, M. Delmont, sous-secrétaire d'État aux Colonies, et M. Baréty, sous-secrétaire d'État au Budget sont au banc du Gouvernement.

M. Proust

M. Proust, rapporteur, rappelle les grandes lignes du projet : 747 millions, dont 417 pour l'achèvement du Congo-Océan, 300 pour l'aménagement du port de Pointe-Noire. Il indique que le trafic de la voie ferrée belge Léopoldville-Matadi était extrêmement lourd et que nos voisins ne seraient sans doute pas fâchés de voir la construction du port de Pointe-Noire permettre au Congo-Océan de soulager un peu leur propre chemin de fer.

Il rappelle l'amélioration apportée à l'état sanitaire de la main-d'œuvre employée.

Et il retrace, d'après un récent voyage de M. Antonetti, l'état des travaux sur les chantiers du chemin de fer Congo-Océan. La plate-forme est terminée jusqu'au km. 153. La portion 153-169 sera achevée avant la fin de l'année. Les travaux d'art avancent. Il est donc urgent de voter l'emprunt qui permettra d'achever le Congo-Océan et Pointe-Noire, son débouché naturel.

M. Nouelle

M. Nouelle formule les réserves du groupe socialiste. Il critique la façon dont les travaux ont été conduits par le gouverneur général Antonetti et par la Compagnie des Batignolles, Et il déclare qu'il sera difficile à ses amis et à lui de voter des crédits destinés à être utilisés par les mêmes hommes. Du moins mettront-ils certaines conditions.

L'A.-E. F., ajoute-t-il, ne sera pas en état de payer les annuités de l'emprunt. Le Parlement se doit donc d'examiner le problème avec un soin particulier.

Il pose quelques questions : le travail sera-t-il libre ou forcé ? Trouvera-t-on de la main-d'œuvre pour Pointe-Noire, alors que le chemin de fer en demandera, encore autant et plus que par le passé ? Quelles mesures sont prévues pour assurer le bon état sanitaire de la main-d'œuvre ? Quelle action démographique sera exercée pour relever toutes les populations de cette colonie appelée à être mise en valeur par l'ouverture du Congo-Océan ?

M. Nouelle fait allusion aux 10 % ajoutés au grand emprunt voté l'autre jour, et destinés à des œuvres sociales. Ne ferait-on pas la même chose pour l'A.-E. F. ? Il s'inquiète, d'autre part, de savoir comment seront concédés les travaux du port de

Pointe-Noire. Il regrette que la Commission des Travaux publics n'ait pu être consultée. Il se demande si on n'a pas déjà, par des procédés détournés, favorisé quelque gros concessionnaire. De même pour l'exploitation du chemin de fer et du port. De même pour les concessions minières qui vont se développer avec la mise en valeur de la colonie, ne peut-on faire la ce que M. Pietri lui-même a fait naguère, si remarquablement, pour le Maroc ?

L'orateur conclut en se demandant si cette collaboration franco-belge à laquelle M. Proust a fait allusion a toujours été aussi bien établie qu'on veut bien le dire.

Si elle l'avait été, les charges de l'A.-E. F. seraient moins lourdes. Il est bien regrettable qu'on n'y ait pas pensé plus tôt.

M. Pietri, ministre des Colonies

Le ministre distingue deux questions : question financière, question sociale.

Question financière. Il est certain que la garantie jouera. Elle joue déjà pour 23 millions. Elle jouera en 1937 pour 62 millions. Après quoi la collaboration de la colonie s'élèvera. Et, le chemin de fer paiera lorsque le trafic atteindra 500.000 tonnes. Ce n'est pas un chiffre chimérique. Car le bassin du Congo est appelé à un grand développement. Et le ministre saisit, l'occasion d'indiquer que les recherches minières seront bien poursuivies, comme au Maroc, par un bureau minier.

M. Pietri insiste sur la nécessité de Pointe-Noire, sans laquelle le Congo-Océan serait presque inutilisable.

Sous quelle forme les travaux seront-ils entrepris ? Pour l'exploitation, il n'y a jamais eu aucun débat : régie d'État. Pour la construction, il semble que la régie, possible pour un chemin de fer, soit moins aisée pour un port. De toute façon, l'adjudication sera libre. L'étude du projet a été faite par les ingénieurs de l'État.

L'adjudication sera surveillée. Elle sera annoncée six mois à l'avance. Elle comportera un cahier des charges détaillé.

À ce propos, M. Taittinger insiste pour que toutes les entreprises métropolitaines puissent participer à l'adjudication.

Le ministre donne l'assurance que l'adjudication sera parfaitement loyale et sincère.

Et il passe à la question sociale.

Il y a eu des fautes commises, reconnaît-il. En 1926-1928, il y a eu une lourde mortalité sur les chantiers du Mayumbe. Il ne faut pas oublier que la mortalité est extrêmement développée en A.-E. F. La question n'est pas de savoir si le travail sera libre ou obligatoire, mais de savoir si ce travail atteindra ou au contraire améliorera la santé des indigènes.

La mortalité sur le Mayumbe atteint encore 11 %. Sur les chantiers de Brazzaville, 3 à 4 %. Or, quelle est la mortalité moyenne du pays ? 5 à 6 %. Vo- Donc on est, à Brazzaville, au-dessous de la moyenne.

Actuellement, il y a 2.000 travailleurs volontaires. Et ce chiffre augmente tous les jours.

Il y a, d'ailleurs, peut-être des possibilités de reprendre l'expérience de la main-d'œuvre chinoise.

M. Moutet conteste les renseignements donnés par M. Antonetti concernant l'emploi des machines sur les chantiers.

M. Pietri indique que l'outillage technique en service atteint déjà une valeur de 10 millions. Il rappelle que lui-même a passé en août un avenant avec la Compagnie des Batignolles pour développer l'emploi des machines.

Il ajoute qu'un effort a été fait pour augmenter le nombre de médecins. Il y en a 25 de plus qu'en juillet dernier.

Et il conclut en demandant le vote de cet emprunt nécessaire et qui fera progresser la civilisation.

Clôture de la discussion générale

M. Lorin revient sur la question de la collaboration franco-belge. Il affirme que les Belges voient avec faveur la construction de Pointe-Noire. Et il indique qu'une commission d'études franco-belge vient d'être constituée, qui pourrait rendre de grands services pour le resserrement de l'amitié et de la collaboration franco-belge.

M. Nouelle reprend le problème du travail forcé. M. Piétri lui rappelle aussitôt son décret du 21 août, qui a été commenté de la façon la plus favorable par le B. I. T.

M. Archimbaud donne les conclusions favorables de la Commission des finances.

Il rappelle que la Commission a décidé de demander qu'à chaque émission d'une tranche de l'emprunt, un rapport sera fourni par le gouvernement.

Discussion de l'article I

M. Moutet s'attache à la question du travail forcé. Il demande au ministère, qui la lui donne, l'assurance que son décret du 31 août signifie la suppression immédiate du travail forcé au bénéfice des entreprises privées. Il revient sur la conférence de Genève, ce qui soulève une polémique animée entre M. Diagne et lui-même. Il formule notamment le vœu que la question du travail militaire soit discutée avec la participation de la France et non malgré elle, sans elle, contre elle.

Le ministre répond brièvement et demande à M. Moutet de renvoyer à la discussion du budget le début sur le travail forcé.

M. Nouelle soutient un amendement portant augmentation de 75 millions du total de l'emprunt pour des œuvres sociales et démographiques. M. Diagne donne son adhésion ainsi que celle de M. Brunet et de M. Candace, auteurs avec l'un d'un amendement analogue.

M. Baréty répond au nom du ministère des Finances. Il souligne que l'augmentation proposée fera peser une charge nouvelle sur le budget métropolitain. Et il attire avec beaucoup de tact et de modération l'attention de la Chambre sur ce point.

M. Diagne défend l'amendement de M. Nouelle. Il brosse à grands traits l'œuvre d'humanité à accomplir en A.-E. F.

M. Taittinger se joint à lui.

L'amendement est adopté.

M. Archimbaud soutient un amendement demandant que sur le produit de l'emprunt, 20 millions servent à constituer une caisse destinée à aider la production locale.

L'amendement est adopté.

Vote de l'assemblée

Les autres articles sont adoptés, Et l'ensemble est voté à l'unanimité.

La Loi et ses Prophètes
par Marcel Ruedel
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930)

La Chambre a voté en trois séances du matin les emprunts coloniaux. Bien mieux à 11 h. 25 jeudi matin, la séance était levée, après qu'eurent été prononcées les phrases nécessaires dans le débat de l'emprunt de l'Afrique équatoriale française. Revenons sur cette dernière discussion.

M. Georges Nouelle a marqué, au nom du parti S.F.I.O., qu'aucun de ses membres n'était hostile de quelque façon que ce soit, à l'exécution des grands travaux prévus en A.E.F. Ce qu'il a demandé, ce sont des garanties pour que ces grands travaux soient attribués à la suite d'adjudications qui donneraient à l'État, comme aux

concessionnaires, toutes les garanties. À ses questions précises, M. François Pietri a répondu avec une netteté indiscutable. Le port de Pointe-Noire fera l'objet d'une adjudication, il a dit explicitement, je cite l'*Officiel* (Débats parlementaires, Chambre n° 107, page 3486) :

En tout cas, ce que je suis en mesure de garantir, c'est que, pour l'adjudication des travaux du port, aucun engagement n'a été pris jusqu'ici. Le terrain, quoi qu'on en ait pu dire, est entièrement libre, notamment en ce qui concerne les deux points qui m'ont été signalés d'une façon particulière, à savoir le transport des carrières à la mer et les travaux du port de batelage. Hier même, je voyais, avec M. Maître-Devallon, ici présent, l'ingénieur qui s'occupe de ces travaux et qui me confirmait la chose de la façon la plus formelle.

D'ailleurs, touchant l'établissement du projet lui-même, vous avez vu que les études n'ont pas été confiées à une société privée, comme on l'avait fait pour le chemin de fer. Elles ont été conduites directement, et de la façon la plus sérieuse par l'ingénieur en chef M. Blosset, détaché du ministère des Travaux publics, et qui avait, précédemment, donné les meilleures preuves de compétence en dressant les plans des divers ports de la Guadeloupe et de Madagascar. C'est après un examen approfondi, effectué sur place, que M. Blosset a établi les plans et devis qui constituent la base de l'estimation financière du projet de loi déposé par le Gouvernement. Je l'ai ici dans mon dossier.

Donc, messieurs, pour l'adjudication des travaux, lorsque les moyens financiers nécessaires à leur réalisation auront été accordés par le Parlement, une procédure donnant toutes les garanties qui sont réclamées par M. Nouelle sera -aussitôt adoptée.

En ce qui concerne la nécessité du port de Pointe-Noire. M. Piétri avait précisé d'accord avec l'unanimité de l'Assemblée :

M. Antonelli lui-même, dans un article que j'ai sous la main, reconnaissait qu'un port en eau profonde est le complément indispensable du Brazzaville-Océan. (*Annales coloniales* du 14 novembre 1930.)

Antonelli.

Maître-Devallon.

Deux noms qui ont dominé le débat.

Tout le monde sait la grande autorité de notre éminent ami Étienne Antonelli dans les milieux parlementaires. Sa modestie proverbiale, son incomparable compétence juridique, son énergie dans les problèmes délicats et difficiles; sa haute probité unanimement reconnue, lui ont fait une place hors ligne non seulement dans son parti, mais dans la Chambre toute entière. Un des prédécesseurs de M. François Piétri me disait un jour, à un moment où, selon les coups de fortune des combinaisons parlementaires, Antonelli semblait quoique absent de France, devoir être appelé à diriger les destinées de la rue Oudinot :

— Antonelli, très bon, choix, de l'intelligence et de la décision, il vaudrait mieux ici que certains de mes prédécesseurs ».

Antonelli une force qui vient, M. Pietri comme ceux qui ont pris la parole dans le débat colonial ont pu le citer et s'abriter derrière son opinion en toute conscience.

M. Maître-Devallon, inspecteur général des travaux publics aux Colonies depuis le 1^{er} juillet 1930, est moins connu de la grande masse. Ses titres cependant ne sont pas minces et peuvent être mis en parallèle avec ses prédécesseurs immédiats, rue Oudinot feus Gubian et Boutteville. Cinquante ans à peine, une carrière entièrement africaine après sa sortie de Polytechnique et des Ponts-et-Chaussées en 1906, il est ingénieur à Orléansville. Nous le retrouvons en 1930 directeur de l'organisme d'études du chemin de fer transsaharien auquel, dès 1912, il consacrait, en liaison avec la mission Nieger, le

meilleur de son temps. Ingénieur en chef, puis directeur général adjoint des travaux publics au Maroc de 1919 à 1928, il a pris une part prépondérante à ce titre, à tout le développement des travaux publics dans l'Empire chérifien (poste, chemins de fer, routes, irrigations, mines, électricité, architecture, urbanisme).

M. François Piétri, qui a connu M. Maître-Devallon au Maroc, a un collaborateur digne de lui ; à la fois probe et compétent.

Les travaux de construction du port de Pointe-Noire
(*Les Annales coloniales*, 24 novembre 1930, p. 1 et 2)

.....
On envisage dès maintenant sérieusement l'amélioration des moyens de débarquement dans ce port : le port de batelage est déjà entré dans la période d'exécution : les travaux préparatoires sont commencés et l'exécution proprement dite par le service des Travaux publics de Pointe-Noire le sera dès le début de 1931.

Le grand port en eau calme, dont l'exécution demandera dix ans, est actuellement en cours d'études. Les carrières voisines fourniront les deux millions de mètres cubes de pierre nécessaires à son exécution et au point de vue pratique, le Parlement accordera certainement, avant peu, les moyens financiers nécessaires à la réalisation du débouché maritime de l'Afrique équatoriale française, complétant logiquement l'œuvre considérable du chemin de fer.

EN A.-E. F. Le retour du gouverneur général Antonetti
(*Les Annales coloniales*, 8 décembre 1931)

.....
Le Gouverneur général a débarqué à Pointe-Noire le 7 novembre. Il y a d'abord inspecté les importants travaux poursuivis dans cette ville et s'est montré, notamment, très satisfait de l'organisation des travaux relatifs au port de batelage, qui sont poursuivis à une cadence rapide.

M. Antonetti a ensuite inauguré la nouvelle route construite par le chef de la circonscription, et qui relie Pointe-Noire à la colonie portugaise de Cabinda, liaison qui est appelée à rendre les plus grands services aux deux colonies.

Du 12 au 15 novembre, le gouverneur général effectua une rapide tournée d'inspection sur les chantiers du chemin de fer, dans l'importante section du Mayumbe, puis il redescendit à Pointe-Noire pour régler l'importante question de l'alimentation du port en matériaux, problème particulièrement important pour l'approvisionnement des futurs travaux du grand port en eau profonde. On sait, en effet, que pour cette grande réalisation impériale, le Parlement a accordé, au début de cette année, au gouverneur général de l'Afrique Equatoriale française, l'autorisation d'emprunter 300 millions de francs avec la garantie de l'État, pour la construction, à Pointe-Noire, d'un grand port outillé à la moderne, avec quais d'accostage, magasins, etc. qui sera l'aboutissement logique de la voie ferrée.

Les plans du port sont prêts ; ils ont été approuvés, par les services techniques compétents, mais il est impossible de procéder à l'adjudication des travaux tant que le prix de revient des 2.000 mètres cubes de pierres qui devront être amenées à pied d'œuvre ne sera pas déterminé. À cet effet, plusieurs solutions ont été envisagées : une carrière de pierres a été entre autres, trouvée à 70 kilomètres de Pointe-Noire en bordure du Kouilou. D'autres carrières ont été signalées dans le Mayumbe.

Leur exploitation constituerait la meilleure solution du problème, puisque les matériaux qui en proviennent seraient acheminés directement sur Pointe-Noire par voie ferrée sans qu'il soit besoin de prendre des dispositions spéciales. On a donc entrepris d'activités recherches géologiques dans la région. Si, cependant, la carrière du Kouilou doit être exploitée, il conviendra d'étudier les moyens pour amener à Pointe-Noire les pierres avec la régularité nécessaire, afin que les travaux du port, une fois commencés, ne soient pas interrompus, faute d'arrivages suffisants de matériaux. La question est en bonne voie d'être résolue.

M. Antonetti a ensuite repris le chemin de Brazzaville, par voie de terre, et il y a repris, aussitôt son arrivée, la direction des services de la colonie.

Un progrès important pour le Congo-Océan
par Édouard Néron,
sénateur de la Haute-Loire,
vice-président de la commission des Douanes.
(*Les Annales coloniales*, 11 août 1932)

ON a beaucoup écrit, beaucoup parlé — peut-être trop ! — sur le Congo-Océan. Le sentiment de cette surabondance ne doit point aller jusqu'à faire négliger de signaler les phases décisives qui s'avèrent dans l'exécution de ce projet chaque jour plus proche, d'être enfin une réalité complète.

Or, en ce moment même, se produit une réforme qui, pour ne pas être encore définitive, n'en doit pas moins être enregistrée avec satisfaction : Les communications maritimes de la Métropole avec l'A.E.F. sont surtout assurées par un service régulier, organisé par la Compagnie des Chargeurs Réunis, de Bordeaux à Matadi, grand port du Congo belge.

Les navires de cette ligne font escale, sur le littoral de l'A.E.F., à Port-Gentil et à Pointe-Noire. Mais, en dépit des améliorations déjà effectuées et de celles qui sont projetées par les deux premiers de ces mouillages, leur situation géographique ne désignait ni l'un ni l'autre pour devenir le grand port maritime de l'Afrique Equatoriale française. Ce rôle est dévolu à Pointe-Noire, tête ou terminus du Congo-Océan, ce chemin de fer qui ira, à Brazzaville, rejoindre, à plus de 500 kilomètres du littoral, le fleuve géant, véhicule économique d'immenses régions africaines.

Des travaux considérables sont en pleine exécution pour créer, sur ce point, un port en eau profonde, afin de remplacer ou compléter le wharf qui, depuis 1926, s'avancait dans la rade pour permettre aux navires des opérations rapides d'embarquement et de débarquement, mais ne saurait suffire au rôle de port de transit de l'intérieur africain que Pointe-Noire est appelé à jouer à très bref délai.

Lorsque ce port sera suffisamment installé pour le permettre, il deviendra, au moins pour les paquebots, tête de ligne du service de navigation des Chargeurs réunis dont les cargos seuls continueront, après escale à Pointe-Noire, à se diriger sur les ports du Congo belge, Banane, Borna et Matadi. Or, dès ce mois de juillet, un premier essai du service ainsi constitué a lieu avec le paquebot « Formose » qui, partant de Bordeaux le 21 juillet, arrivera le 11 août à Pointe-Noire et en repartira le 13 août, non pas pour continuer sur Matadi, mais pour retourner à Bordeaux où il arrivera le 3 septembre.

Le même trajet sera effectué par le paquebot « Brazza », avec départ de Bordeaux le 13 août, arrivée à Pointe-Noire le 3 septembre et retour le surlendemain sur Bordeaux où il sera attendu le 25 septembre.

Ensuite, pour l'hiver, le service sur Matadi sera repris jusqu'à l'achèvement des ouvrages de protection du port de Pointe-Noire, achèvement qui ne sera plus que l'affaire de quelques mois.

Le fait d'être, dès à présent, desservi directement par deux paquebots des Chargeurs Réunis ne peut manquer de produire chez nos compatriotes de l'A.E.F. une sensation profonde.

M. Brunot rejoint Fort-Lamy
(*Les Annales coloniales*, 22 juin 1933)

M. Brunot, lieutenant-gouverneur du Tchad, a quitté Brazzaville à bord du *Fondère* pour gagner son poste à Fort-Lamy.

M. Brunot, qui était arrivé à Pointe-Noire par le paquebot *Foucauld*, a inauguré dans ce port le nouveau terminus de la ligne des Chargeurs Réunis* qui ont transféré de Matadi à Pointe-Noire leur tête de ligne vers Bordeaux.

.....

La question du port de Pointe-Noire
(*L'Étoile de l'AEF*, 31 août 1933)

De la *Presse coloniale* :

Nous avons annoncé, il y a plusieurs semaines, comme très probable, la désignation comme entreprises de construction du port de Pointe-Noire, de la Société des Batignolles et de la Société des Grands Travaux de Marseille. Leurs propositions ayant été retenues et le problème des fournitures de la pierre étant, enfin, résolu, la désignation officielle de deux firmes n'est plus maintenant qu'une question de jours.

Suivant les prévisions de l'Administration, les travaux, en effet, devraient commencer à la fin de l'année.

N.-D. L. R. — Si les Batignolles ont de nouveau leur grosse part dans ce gâteau (il fallait s'y attendre), pour le coup, l'A.-E.F. est sauvée !!

Pointe-Noire
(*L'Étoile de l'AEF*, 15 octobre 1933)

La Société de Construction des Batignolles a été avisée officiellement qu'elle est adjudicataire des travaux du port de Pointe-Noire. Cette firme puissante s'est plus spécialement intéressée à ce genre de constructions depuis la guerre.

On lui doit la fondation du port de Gdynia, en Pologne, réplique colossale à Dantzig.

Des millions de mètres cubes de béton ont été coulés là pendant treize ans ; des kilomètres de quai ont surgi, des surfaces immenses ont été recouvertes par des hangars en ciment armé.

Ce qui n'était qu'une morne langue de terre voici quelques années, est devenu un port puissant de commerce et de guerre.

Il est vrai que Gdynia coûte quelques milliards, et qu'avec des milliards on peut faire bien des choses et les.... faire bien.

Que n'avons-nous quelques milliards ! pour construire Pointe-Noire ?..

En A. E. F.

Le conseil de gouvernement
(*Les Annales coloniales*, 6 janvier 1934, p. 1)

.....
M. Antonetti a rappelé ensuite que la construction du port de Pointe-Noire a été autorisée par la loi du 22 février 1931, qui a été confirmée récemment par la loi du 2 août 1933. Il a rappelé également que le concours ouvert le 22 janvier a été clôturé seulement le 31 mars 1933 pour laisser le temps aux entrepreneurs agréés de venir étudier sur place les conditions d'exécution du travail.

Un câble expédié le 22 décembre par le ministre des colonies vient d'apprendre que le contrat avec la Compagnie des Batignolles, dont le projet de construction du port a été retenu, vient d'être signé. Ce projet est conçu de façon à permettre un agrandissement indéfini des installations. La première étape comporte 750 mètres de quai, soit quatre postes permettant l'accostage de navires calant 12 mètres de tirant d'eau, et un ou plusieurs postes d'accostage de navires mazoutiers. Ces postes pourront être aménagés le long de la digue intérieure qui donnera une surface d'eau protégée de 640 hectares. La surface des terre-pleins utilisables sera de 40 hectares. Ce projet a été adjugé.

L'exécution devrait en commencer le 1^{er} janvier. Sous peine de pénalités, 200 mètres de quai d'accostage pour grands navires devront être terminés 28 mois après le commencement des travaux. Le port devra être complètement terminé dans un délai de cinq ans.

En attendant, le wharf de Pointe-Noire sera équipé pour travailler au rythme de 800 tonnes par jour.

La pierre nécessaire aux travaux, soit 1.500.000 tonnes, sera prise dans le Mayumbé, aux carrières situées aux kilomètres 162 et 160. Le transport de ces pierres jusqu'au port assurera au chemin de fer un trafic qui, sans être rémunérateur par suite de la tarification très minime qui sera appliquée, donnera cependant une base plus large aux frais généraux d'exploitation.

La deuxième étape de la construction du port portera la longueur des quais en eau profonde à 2.250 mètres. La surface utilisable des terre-pleins sera de 70 hectares. La troisième étape allongera la digue extérieure de protection et créera à son abri une série de môles complémentaires, enracinés sur la digue extérieure partant de la région où se trouve le wharf actuel. Elle donnera au port une extension pratiquement illimitée.

La troisième étape porterait à plus de 5.000 mètres la longueur des quais et à plus de 130 hectares, la surface des terre-pleins.

Ces prévisions peuvent paraître exagérées pour un port encore inexistant, mais M. Antonetti a déclaré que l'expérience prouve que l'on a toujours vu trop petit en Afrique.

Il a rappelé notamment que le port de Casablanca, jugé démesuré il y a vingt ans, se révèle aujourd'hui trop restreint et que le port de Dakar a été agrandi pour la troisième fois depuis vingt ans.

Les travaux du port de Pointe-Noire
(*L'Étoile de l'AEF*, 26 avril 1934)

Le marché pour la construction du port en eau profonde de Pointe-Noire (A.-E.F.) a été signé le 2 mars 1934 ; les travaux, évalués à 162.300 000 francs, ont été, après de longs pourparlers, attribués à un groupement d'entreprises françaises comprenant la Société des Batignolles, la Société des Grands Travaux de Marseille, la Société Hersent, les Établissements Schneider, l'entreprise Fougerolle, la Société générale d'entreprises et

la Compagnie générale des colonies ; la Société des Batignolles est gérante de l'association.

Les travaux comprennent essentiellement :

— la construction d'une digue de protection enracinée à l'éperon est de Pointe-Noire et d'une longueur de 1.700 mètres ; l'ouvrage, du type dit « à talus », nécessitera la mise en œuvre de 900.000 tonnes d'enrochements et de 80.000 mètres cubes de béton ;

— la construction d'un mur de quai de 750 mètres de long fondé à la cote (- 10 00) permettant l'accostage des plus grands navires ;

— la construction d'un môle entre la digue et le quai ; les remblais, dont le volume géométrique représente 3 millions de mètres cubes, seront exécutés par succion des sables marins et refoulement au lieu d'emploi, ce qui aura le double avantage d'approfondir la partie abritée de la rade et d'avoir des remblais « hydrauliques » bien tassés ;

— la construction d'une jetée intérieure destinée à parer aux ensablements possibles ; 250.000 tonnes d'enrochements nécessaires pour la construction de cette jetée ,

— la confection de voies d'accès empierrées (12.000 mètres carrés) et l'établissement des accessoires de quai (bollards, échelles, etc.).

L'ensemble des travaux devra être exécuté dans un délai de six ans, avec obligation pour l'entrepreneur de livrer un premier poste à quai en 28 mois ; des pénalités sont prévues en cas de retard.

Les matériaux rocheux, dont le tonnage total est de l'ordre de 1.200 000 tonnes, proviendront d'une carrière située en bordure de la voie ferrée du Congo-Océan, au kilomètre 102 (origine Pointe-Noire). Ce sont des gneiss d'une excellente tenue pour des travaux à la mer.

*
* * *

Cette information du ministère des Colonies, comme on le voit, ne s'accorde pas précisément avec les nouvelles; selon lesquelles « la Société de Construction des Batignolles avait enlevé l'adjudication de la construction du port de Pointe-Noire ».

Il y a, en réalité, sept entreprises qui doivent y travailler. Évidemment, il est possible que ce soit là un seul et même groupe financier...

À l'heure actuelle, paraît-il, les-travaux ne sont toujours pas commencés. On s'occupe du recrutement de la main d'œuvre.

Sur le Congo-Océan
UN COMMUNIQUÉ
(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1934, p. 1)

.....
Au cours de son voyage, M. Antonetti a rencontré l'ingénieur en chef des travaux du port de Pointe-Noire, M. Grandmaitre. Il a mis au point avec lui différentes questions concernant la construction de ce port. Les travaux ont commencé par l'ouverture des carrières qui doivent fournir les pierres nécessaires aux différents ouvrages. Ces carrières sont situées le long du rail. On y a prévu l'installation d'un matériel très important qui permettra l'extraction de 1.000 tonnes de pierres par jour.

Nouveaux crédits
EN A.-E. F.
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1934, p. 2)

Un décret du 4 mai vient d'autoriser l'engagement de dépenses prévues par les lois d'emprunts, jusqu'à concurrence de 349 millions 400.000 francs, réparties dans les rubriques suivantes :

GRANDS TRAVAUX

.....

À Pointe-Noire

• Construction du port en eau profonde — travaux à l'entreprise et en régie. — Frais d'études et de contrôle, construct. de l'usine électrique (commencement des travaux)
50.000.000

.....

Une conclusion indispensable : le port de Pointe-Noire
par Jean Philip,
sénateur du Gers,
secrétaire de la commission des affaires étrangères,
membre de la commission des Finances,
membre de la commission des Colonies
(*Les Annales coloniales*, 10 juillet 1934, p. 1, col. 3)

C'EST aujourd'hui qu'est officiellement inaugurée la ligne de Brazzaville à Pointe-Noire. Mais on a déjà tout dit sur l'importance qu'aura le Congo-Océan du point de vue de l'essor industriel et commercial de notre grande colonie africaine. L'œuvre réalisée grâce à la ténacité du gouverneur général Antonetti aura, certes, coûté cher, d'autant plus cher qu'il faut payer au prix fort les hésitations et les à-coups. Mais ces 1.140 millions, pour prendre un chiffre qu'on dit exact, ne constitueront pas une dépense inutile. Jusqu'ici, et suivant l'expression de M. Antonetti, « on avait vu petit, en Afrique ». Pour une fois que nous aurons vu grand, espérons que nous aurons vu juste et que nous en serons récompensés.

Toutefois, il y a, à la ligne Congo-Océan, une conclusion nécessaire. Une fois le chemin de fer fait, il importe d'aménager au plus tôt le port de Pointe-Noire. Et c'est pourquoi on est en train de transformer la « Cité des Sables ». On n'a pas attendu, d'ailleurs, pour cela les inaugurations et les cérémonies officielles. Voilà longtemps, près de deux ans, qu'on crée Pointe-Noire de toutes pièces. Le terrain était malsain et marécageux, infesté de moustiques. Il a fallu assécher, drainer, assainir, et ce n'était pas petite affaire.

De plus, on a tracé des avenues, goudronné des rues, édifié des jardins, construit une centrale électrique, bâti des maisons, organisé des comptoirs.

Le cadre est prêt. Mais il importe d'y verser la vie. Et la vie ne viendra vraiment à Pointe-Noire que lorsque le port sera achevé et convenablement outillé.

La première tâche qui s'impose donc est la digue qui protégera le port. Sans cette digue, rien d'utile et de durable ne serait possible. Or c'est là une besogne qui va demander six ans, tant est énorme la quantité de matériaux à transporter de l'intérieur, exactement du kilomètre 102, sur la nouvelle ligne où est ouverte la carrière qui alimentera la construction.

Six ans ! Nous ne sommes pas, par conséquent au bout de l'effort. D'ailleurs, de nombreuses entreprises rivalisent de zèle et vont associer leurs capitaux pour assurer l'unité d'action indispensable et la réalisation rapide d'un plan qui a ce mérite d'être pratique en même temps qu'il est grandiose.

Mais — et c'est surtout ce que nous voulions noter — le succès s'affirme déjà, même avant l'achèvement de l'œuvre. On a compris, de par le monde, quelle doit être l'importance du nouveau port. Et de grandes compagnies de navigation y envoient déjà leurs paquebots. La « Triestina » a commencé avec de grands bateaux comme le *Divilio* et le *Giralio-Cddore*. D'autres, portugaises, anglaises ou américaines, suivront l'exemple.

Peut-être les navires français y accosteront-ils un jour. après tous les autres. Quoi qu'il en soit, ne perdons pas de vue que le Congo-Océan n'aura sa pleine valeur que lorsque le port de Pointe-Noire sera achevé.

NÉCROLOGIE (*L'Étoile de l'AEF*, 11 octobre 1934)

On a appris récemment la mort, au km. 102 (Pointe-Noire), du sergent Mattéi ; le malheureux, à la suite d'une histoire de service insignifiante, s'est tiré une balle de fusil dans la tête....

Enfin, est décédé il y a quelques jours, à Pointe-Noire, M. Zonka, agent de la Société des Batignolles.

Une effroyable catastrophe à la Société des Batignolles

La poudrière du km 102 saute, faisant de nombreuses victimes
(*L'Étoile de l'AEF*, 14 février 1935)

Telle est la tragique nouvelle qui s'est répandue à Brazzaville lundi dans l'après-midi. On sait que la Société de Construction des Batignolles, adjudicataire de la construction du port de Pointe-Noire, exploite au km. 102 du Congo-Océan (à partir de Pointe-Noire) d'importantes carrières de pierre ; le chemin de fer transporte la pierre jusqu'au terminus pour les travaux du port. Une quantité assez considérable d'explosifs, nécessaire à l'exploitation, se trouve emmagasinée à proximité des carrières.

Or, samedi dernier vers 15 heures, alors que le chef du service des explosifs se trouvait dans le bureau du chef de chantier, une formidable explosion se produisit, tuant trois travailleurs indigènes et blessant ou contusionnant un nombre élevé d'autres noirs (on parle d'une centaine), outre un Européen.

Quand se fut un peu calmée la panique indescriptible que produisit la catastrophe, un ingénieur du chemin de fer fit sceller l'unique caisse de dynamite restée intacte, afin que l'on pût orienter de ce côté les recherches et peut-être trouver la cause exacte de cet effroyable accident.

A-t-il été provoqué par des explosifs défectueux ? Y eut-il manque de surveillance, négligence ou sabotage ?

Toujours est-il que les accidents qui se suivent ... s'ils ne se ressemblent pas, font décidément bien souvent des victimes sur l'ex-tronçon et dans les chantiers des Batignolles.

Le directeur, qui se trouvait depuis quelques jours à Brazzaville où il était venu voir des amis, est parti aussitôt pour se rendre sur les lieux.

Nous croyons savoir que la Justice a ouvert une enquête.

Les nombreux blessés ont été dirigés vers les ambulances des environs et l'hôpital de Pointe-Noire. On dit que cet « accident de travail » pourrait avoir pour conséquence la promulgation en A E-F. de la législation sur la matière.

La catastrophe du km. 102
(*L'Étoile de l'AEF*, 7 mars 1935)

Un confrère nous donne quelques précisions sur la catastrophe qui eut lieu récemment à la Société de Construction des Batignolles, catastrophe dont Prescobel, d'ordinaire si bien informée, n'a pas touché un seul mot, ce qui prouve que les agences les mieux informées peuvent parfois ... l'être bien mal !

L'explosion aurait été provoquée par 28 tonnes de dynamite et de cheddite environ qui sautèrent à la fois ! On imagine aisément quel tremblement de terre, littéralement, cela fit... Des arbres de plus d'un mètre de diamètre furent sectionnés, et une maison située à 300 mètres fut réduite en miettes ; même celles situées à 800 mètres se sont écroulées ou sont très endommagées.

Il se confirme que le bilan fut de 4 morts et une cinquantaine de blessés ou contusionnés ; selon nos renseignements personnels, il y a 15 blessures graves.

Épouvantés par la violence de l'explosion, la plupart des noirs, au moins ceux qui étaient ingambes, s'enfuirent dans la forêt et on ne les revit que le lendemain ; d'où les télégrammes affolés qui firent croire, au premier moment, que le nombre des blessés était bien plus élevé.

[Explosion accidentelle]
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1935)

Vingt-huit tonnes de dynamite et de cheddite, destinées à l'exploitation d'une carrière, au kilomètre 102 du Congo-Océan, ont fait explosion, tuant trois noirs, le mois dernier.

Notre confrère A. Clouet relate cet accident dans le *Journal de l'A. E. F.* Et il écrit :

« .Puisque nous venons de parler de la panique de certains noirs, il est juste pour un autre noir, de rendre hommage à son sang-froid et à son dévouement :

Il s'agit du boy du docteur Demur, qui, loin de se sauver à la détonation, s'est précipité vers le berceau de la petite fille du docteur, l'a prise dans ses bras et s'est sauvé avec elle. 10 secondes à peine après qu'il l'avait sortie de son berceau, des morceaux de bois, matériaux divers, tombaient exactement à la place qu'occupait la petite fille. »

Admirable réponse à certaines campagnes contre la France tortionnaire, pliant les noirs sous l'esclavage, faisant sonner sur eux l'injure, le mépris, la brutalité !

Nous espérons que M. Louis Rollin, ministre des Colonies, notera cet acte de dévouement et priera notre gouverneur général intérimaire, en A. E. F., de remettre à ce boy la médaille de sauvetage ou de la Reconnaissance française.

Pointe-Noire
par Raoul Monmarson
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1935)

C'EST un heureux destin de pouvoir jalonner sa vie avec de beaux souvenirs. Les noms qui les éveillent ont une consonance spéciale. C'est que le cœur a des échos, et que ceux-ci vibrent au passage. La vie est ainsi tendue de filets, qui vous accrochent et vous contraignent à abandonner un long instant, à l'appel d'un nom, toutes les forces qui vous attirent en avant. C'est alors avec une amertume heureuse que l'on contemple l'immense nappe du passé, un peu trouble, éclairée de biais par un soleil sans flammes, et dont la surface est à peine frôlée par la chevauchée des fantômes.

Pointe-Noire ! Poli ! Il paraît que la ville se développe, dans un urbanisme correct, dans la propreté, dans l'ordre, grâce à son administrateur-maire. Ainsi ce broussard a quitté sa brousse, son secteur, Okondja d'abord, Franceville ensuite, et le voici apportant à une cité d'avenir le fruit lentement mûri de ses méditations. Entre la M'Passa et l'Ogooué, aux limites du Moyen-Congo et du Gabon, où les montagnes se bousculent comme des gamins mal élevés, ayant sans doute médité à Omoï, d'où le regard mélancolique, règne sur des centaines de kilomètre- de crêtes bleuies, Poli a appris le large sens de la vie. Il a été formé à l'école de la solitude, et les n manières » des blancs qui se pressent dans les agglomérations, faisant parade de robes et de papotages, s'énervant pour des riens, voyant trop souvent petit, mesquin, égoïste, ne doivent être pour lui que des raisons de mieux s'emparer du secteur, et de le diriger à sa guise. La tâche est belle : c'est une ville à créer. Ce broussard doit s'y trouver en maître, lui qui, de ses mains, doit faire surgir un monde, et sur la volonté duquel repose la destinée d'un véritable empire. Regrette-t-il sa circonscription de Franceville ? Se souvient-il de ce salut aux couleurs, un dimanche matin quatre Européens, dont une femme sous un ciel de Côte d'Azur, durant qu'un grand arbre stupide, qui s'acharnait. à ne pas demeurer immobile, balançait benoîtement ses palmes ? Et cette bouteille de Champagne, calottée à l'Instant du départ, un matin, avec Livrelli, avant que l'Ogooué ne trace entre nous la frontière secrète de son silence ?

*
* *

Face à l'Atlantique, dans cette cité de sable -blanc, contre laquelle l'Océan se brise sans force, comme s'il était arrivée au terme de sa course, et autour de quoi les marques d'une épopée se dressent encore en témoignage, Poli doit certainement saisir le sens du destin de Pointe-Noire.

Le grand port des Français sous l'Equateur attend d'être créé. Il « espère » ses bâtisseurs.

La voie. ferrée l'a devancé. Il faut qu'il réponde .aujourd'hui aux espérances que l'on a fondées sur lui. Deux Chefs ont quitté l'A.E.F. dont l'un, en l'embrassant, dans les airs, d'un coup d'œil trop vaste. Un autre chef va venir, et c'est bien dans l'ordre des choses, dans l'harmonie de notre histoire coloniale, que nous considérons leurs trois noms : Antonetti, qui, dans un tumulte sans nom, est parvenu à construire le Congo-Océan ; Renard, qui, formé à l'Ecole Administrative, se disposait à doter la colonie d'un système administratif adapté aux temps modernes ; Reste, dont Ja politique est d'énergie et d'espoir : produire

Ce serait peut-être l'instant de. reprendre le rêve de M. Antonetti et de transférer à Pointe-Noire la capitale de l'A.E.F. En janvier, Pointe-Noire, qui est maintenant la tête de ligne des :Chargeurs Réunis*, où escalent de plus les Portugais, sera tête de ligne de l'Aéro-maritime Dakar-Pointe-Noire en trois jours. Pointe-Noire commande au Gabon, ce divorcé géographique de l'A.E.F., qui n'a plus de gouverneur à sa tête.

Abandonnons donc Brazzaville au Moyen-Congo, Brazzaville qui sera un point de transit, et à qui' les services administratifs n'apportent aucune prospérité.

La présence à Dakar du gouvernement général a permis à la France de doter son Atlantique africain d'un très grand port. Il doit en être de même à Pointe-Noire, qui

sera, grâce au gouvernement général, un centre de ralliement et d'escale* nombreuses. Nous ne sommes pas en mesure de disperser actuellement nos efforts.

Nous ne pouvons développer à la fois Brazzaville et'Pointe-Noire. Il est donc logique de jeter toutes nos forces de création et d'expansion sur le point maritime qui pourra demain, comme un phare, éclairer toutes les passerelles de navires.

M. Reste le comprend certainement dès aujourd'hui. Notre grande capitale sud doit être orgueilleusement étalée en bordure de l'Océan.

Et voilà pourquoi, en saluant Poli, capable de la transformer parce qu'il a fait ses classes en brousse, nous formons le vœu que ce geste soit fait, qui place notre A.E.F. en vedette sur sa lisière maritime.

Brazzaville
De passage
(*L'Étoile de l'AEF*, 24 octobre 1935)

Nous avons eu le plaisir de faire ample connaissance avec un charmant hôte de passage, M. P. Chuberre, administrateur délégué de la Société de Construction des Batignolles.

M. Chuberre, qu'accompagnait M. Grandmaitre, directeur général de ce même organisme, est venu se rendre compte des travaux effectués et rentrera en France le mois prochain.

Les travaux du port de Pointe-Noire
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1936)

Bien bloquée au centre de l'Afrique, l'A.E.F. avait besoin d'une porte de sortie ; cette porte, c'est Pointe-Noire, le seul port du Moyen-Congo, de l'Oubangui et, malheureusement, du Tchad.

Point d'aboutissement à la côte du « Congo-Océan », seule voie d'évacuation de ces immenses territoires, ce port doit être en mesure de faire face au trafic que nous sommes logiquement en droit d'attendre de notre colonie équatoriale. Le gouverneur général Reste a déjà pris de telles mesures pour intensifier la production que le rapide achèvement de Pointe-Noire devient vital pour le pays.

Port de l'avenir, concurrent possible de Dakar sur la ligne de l'Amérique du Sud, et peut-être des Indes, il faut qu'il soit bientôt en mesure de répondre au trafic que l'on attend de lui.

*
* * *

Le « Congo-Océan » à peine terminé, le gouverneur général Antonetti s'était immédiatement préoccupé de le doter de la tête de ligne nécessaire ; aussi dès mars 1934, les travaux de ce port étaient adjugés pour 162.300.000 fr.

Sous la gérance de la Société des Batignolles, la grosse adjudicatrice du chemin de fer, coopèrent presque toutes les grandes firmes industrielles françaises.

Les principaux travaux maintenant entrepris sont :

— une digue de protection en eau profonde de 1.700 mètres de long ; partant de la pointe est de la ville, ouvrage dit « à talut » nécessitant quelque 900.000 tonnes d'enrochement et 80.000 m³ de béton.

— des quais le long de la côte sur 750 mètres pour l'accostage des grands navires.
— un môle entre ces quais et la digue, ouvrage qui doit être exécuté par succion du sable de la baie soit quelque trois millions de m³ à déplacer, procédé permettant d'approfondir la rade.

— une jetée intérieure nécessitant 250.000 tonnes d'enrochement pour parer aux ensablements possibles.

— enfin 12.000 m² de voies d'accès et établissement des constructions accessoires des quais.

Le groupe de sociétés concessionnaires de ces travaux doit les avoir terminés en 1940, soit six années de délai dont deux sont déjà passées.

Peut-on espérer que, à l'encontre de ce qui s'est produit pour le « Congo-Océan », la clause de délai des contrats sera satisfaite ? Nous le souhaitons.

Actuellement la Société des Batignolles a sur les chantiers pour quelque 30 millions de matériel et un personnel de plus de 600 européens et de 1.600 indigènes.

Les travaux portent sur deux points différents : Pointe-Noire où l'on construit; les carrières du kilomètre 102 où l'on extrait la matière de construction.

À Pointe-Noire se trouve l'administration centrale, le service des études et les ateliers de réparation. Sous les ordres de nombreux spécialistes, quelque 900 indigènes travaillent avec l'aide d'un important matériel. Notons, entre autres, pour la construction de la grande digue, un « Titan » de 360 tonnes qui, avançant au fur et à mesure des travaux, peut déposer 1.200 tonnes d'enrochement par jour. Un bardage, venant derrière le « Titan », est actuellement en construction; se déplaçant sur une glissière en béton, il servira à placer les cubes de ciment, spécialement coulés, qui garniront le côté intérieur de la digue. Ces cubes seront amenés à pied d'œuvre par trois chalands et un remorqueur.

Enfin, en plein Mayumbe, au kilomètre 102, se trouvent les carrières où est extraite la pierre nécessaire à ces constructions. Elles sont reliées par le rail au « Congo-Océan » qui assure le transport et comportent un personnel de 900 indigènes, des ateliers, deux fours à mazout et huit compresseurs pour le broyage de la pierre, une station de pompage, quatre sondeuses à trépan et de nombreuses pelles à vapeur.

La station de pompage est composée d'une part de cinq moteurs Diesel de 75 C. V. qui montent jusqu'à 1.000 m³ d'eau par jour sur une hauteur de 45 mètres et d'autre part de deux autres moteurs du même type qui refoulent cette eau sur les pentes des carrières pour désagréger la roche.

Cette méthode, jointe au travail à la mine, permet d'expédier maintenant jusqu'à 40.000 tonnes de roche par mois.

*
* * *

Ainsi, au contraire du « Congo-Océan » qui, en partie, a été construit « à la main », il apparaît que pour ces grands travaux le matériel ne manque pas, ce qui permet d'espérer les voir terminés dans quatre ans.

Lors de son passage à Pointe-Noire, le Gouverneur général Reste s'est déclaré satisfait de la marche de l'entreprise et nous le savons trop attaché à la réalisation rapide du port pour tolérer certaines nonchalances qui, dans le passé, furent très regrettables.

Ayons donc confiance dans la prompte réalisation de ce grand programme et, comme J'A. E. F., attendons 1940.

Jean Odin,
sénateur de la Gironde,
secrétaire de la commission de la Marine marchande..

FIANÇAILLES
(*L'Étoile de l'AEF*, 1^{er} août 1936)

Nous avons appris avec plaisir les fiançailles de M. Iv. A. Tengvall, ingénieur à Pointe-Noire et directeur de la drague, avec la toute charmante M^{lle} Yvette Bernard, fille de M^{me} et M. Bernard, l'ingénieur-chef des chantiers Batignolles au km. 102.

Nos bien sincères félicitations et vœux de bonheur aux heureux fiancés.

Chronique ponténégrine
La foire-exposition
par Géo. CAILLET
(*L'Étoile de l'AEF*, 26 septembre 1936, p. 2)

.....
À l'intérieur du marché couvert, la Société de Construction des Batignolles et le Service maritime ont présenté diverses cartes et maquettes des travaux de la ville et du port, des vues d'ensemble et de détail qui permettent de juger facilement l'importance et la façon de ces travaux, ainsi que le matériel employé.

Service de presse et de propagande
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'A.-E. F.
BULLETIN D'INFORMATION
Période au 20 décembre 1936 au 15 janvier 1937
Tournée du gouverneur général [Reste]
(*L'Étoile de l'AEF*, 30 janvier 1937)

.....
Pointe-Noire. — Le 16 janvier dans la matinée, le gouverneur général a visité les travaux du port, accompagné de M. Lauraint, directeur du C. F. C. O., et de M. Lalagade, directeur intérimaire de la Société des Batignolles.

La cadence d'exécution des travaux s'est accélérée.

Un effort remarquable a été fait dont le gouverneur général a tenu à féliciter chaudement M. de Lalagade.

On espère qu'au mois de juillet prochain, les premiers paquebots viendront à quai.

Avec les derniers perfectionnements, très judicieusement apportés par l'inspection générale des Travaux publics du ministère, aux plans initiaux du port, un plan d'eau donnant accès aux plus gros navires de la Côte d'Afrique et permettant leurs évolutions fera de Pointe-Noire le second port français de la côte occidentale d'Afrique après Dakar.

FOIRE-EXPOSITION DE BRAZZAVILLE
À TRAVERS LES STANDS
(*L'Étoile de l'AEF*, 17 juillet 1937, p. 9)

Stand des Batignolles. — L'exposition comprend deux parties : 1 stand, un bassin de plonge pour scaphandrier, un wagon avec un gros bloc de pierre.

Dans le stand, sont exposées quelques pièces de la drague travaillant au remblaiement des terre-pleins du port (hélices, conduite de refoulement et vanne), des pièces du ponton-mâture pour la pose des blocs en ciment de 90 t. du quai en eau profonde (câble, poulie, chaîne), Plan d'avancement des travaux, montrant l'état de ces derniers au 30 juin 1937 : la digue extérieure est construite jusqu'à 1205 mètres sur un total de 1.750 m. La fin de cet ouvrage peut être envisagée pour le milieu de 1938. Le perré, la cale de halage, le quai de batelage sont terminés. Le quai en eau profonde est commencé et en 1938, les paquebots pourront accoster.

Des photographies montrent le détail de constructions pour les différents chantiers du port. Dans le bassin de plonge, on a pu voir un des scaphandriers européens de l'entreprise faire des exercices de plongées.

Le wagon garé derrière les wagons du C F. C. O, supporte un bloc de pierre de 25 t. 500 provenant de la carrière du km 102. Ce bloc sert à la construction de la digue de protection du port.

.....

Pointe-Noire, notre future métropole de l'Atlantique-Sud
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} octobre 1937, p. 1)

Le port de batelage de Pointe-Noire, qui avait si longtemps, depuis 1932, défrayé la chronique, et dont l'ensablement était devenu légendaire, a été terminé le mois dernier par la construction définitive du quai. Le port, d'autre part se développe normalement, malgré qu'un trou de vase gêne quelque peu la pose du môle à la suite.

Le 5 septembre a été inauguré avec quelque solennité privée, le garage que M. Couderc a construit au plateau, face à l'hôtel Anselmi. M. Couderc qui fut aux Batignolles lors de la construction du Congo-Océan, et qui eut la charge de la fameuse tranchée du 119, est maintenant exploitant forestier au Moyen-Congo. On voit que son activité ne se limite pas à la coupe des bois, qui se développe, d'ailleurs, de la manière la plus satisfaisante.

Ceux qui ont misé sur Pointe-Noire voient aujourd'hui leurs espérances se préciser. Et si Bangui ne devient pas la capitale de l'A.-E.F., cette honorable charge reviendra-t-elle à Pointe-Noire ?

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIÈRE DÉCADE ¹
par M. BLOSSET ², ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 9 mars 1939)

Le port de Pointe-Noire

Pointe-Noire, terminus du chemin de fer Congo-Océan, avait été indiqué comme tel dès 1912 à la suite des études de la mission Audoin : protection naturelle de la rade par

¹ Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).

² Marcel Blosset (Paris, 31 janvier 1892-Louveciennes, 13 déc. 1963) : polytechnicien, chef du service maritime de Madagascar (1923), puis chef du service des ports maritimes au ministère des colonies, commandeur de la Légion d'honneur (1956).

une pointe rocheuse se prolongeant en mer, fonds de sable aux profondeurs régulièrement croissantes, risques réduits d'ensablements et d'érosions.

Les aménagements, retardés par la guerre, commencèrent en 1925 par la construction d'un wharf en béton arme type Pelnard-Considère et Caquot, de 256 m. de longueur pour la passerelle et 100 m. x 22 m. pour la plate-forme de débarquement.

Chargé en 1928 de l'étude du port proprement dit, nous reçûmes d'abord comme instructions de préparer un projet basé sur une capacité de trafic du chemin de fer de 1 million de tonnes ; après sondages, en mer et recherches des carrières possibles, nous établîmes un avant-projet comportant essentiellement une digue de protection d'un type analogue à celui de Tamatave (voir ci-dessus) et deux moles permettant la spécialisation des quais (bois, divers, minerais, combustibles liquides). Un concours ouvert en 1932 sur les bases du projet résumé ci-dessus permit à une commission présidée par l'inspecteur Watier d'examiner une demi-douzaine de dossiers d'exécution du plus haut intérêt technique et d'une estimation moyenne de 250 millions. Mais l'A.E.F. commençait, elle aussi, à subir les effets de la crise économique mondiale et les crédits précédemment accordés pour la construction du port étaient sensiblement réduits ; en définitive, nous étudiâmes un nouveau projet, lequel, mis au concours, permit de choisir l'exécutant des travaux (Société de Construction des Batignolles, Société des Grands Travaux de Marseille et ses associés).

Les travaux, actuellement très avancés, comportent essentiellement la construction d'une digue en mer de 1.000 m. de long atteignant les fonds de (- 13.00), d'un quai en blocs artificiels du type Ravier (blocs en T et en double T) de 750 m. de long et d'un môle de 110 mètres de largeur minimum entre digue et quai : un quai de batelage et une cale de halage ont, également, été exécutés : enfin, une digue de protection intérieure est en cours de construction.

Les ouvrages doivent absorber au total 1.500.000 tonnes d'enrochements de toute nature et, sauf imprévus, seront terminés en 1940.

La dépense, précédemment évaluée à 160 millions, a dû, par suite des hausses de matières et de salaires, être portée à 200 millions.

La superstructure du port, non encore définitivement fixée, absorbera vraisemblablement une trentaine de millions.

POINTE NOIRE (*Réalités*, juin 1949)

Pointe-Noire est actuellement, après Dakar, le port le plus moderne que nous possédions en Afrique Noire. Bien abrité, doté de plusieurs postes à quai en eau profonde, il possède sur son rival belge Matadi l'avantage d'être un port maritime et non d'estuaire et d'être susceptible d'une grande extension. Les installations, qui permettront lorsqu'elles auront reçu leurs engins de manutention un trafic de l'ordre de 400.000 à 500.000 tonnes par an, ne sont pas encore utilisées à plein. Dans le port un dépôt d'hydrocarbures, permettant la réception en vrac, ainsi qu'un dépôt pour les huiles de palme et de palmiste sont en cours de montage. Une usine de contreplaqué et une scierie viennent d'être mises en route. D'autres industries ne tarderont pas à suivre dès que l'énergie pourra y être fournie à bon compte.

LES USINES A BOIS. — La pénurie mondiale rend nécessaire l'exploitation du bois d'œuvre. Mais il faut le produire à bas prix, c'est-à-dire en mécanisant les chantiers. Et cette mécanisation s'impose d'autant plus que les zones forestières sont très peu peuplées. La mécanisation permet de multiplier par cinq la production par journée de travail et d'envisager des productions de 150 tonnes par homme et par an.

La concentration des usines de sciage en fortes unités permet également une mécanisation complète comportant une circulation continue des produits au cours de leur fabrication sans aucune manutention. De tels projets ont déjà vu le jour, spécialement au Cameroun où deux scieries de ce type, situées l'une aux environs de Douala et l'autre près d'Eséka, sont en cours de montage.

Mais la valorisation des produits de la forêt ne doit pas s'arrêter aux sciages. Ceux-ci ne concernent que le bois d'œuvre, suivant les caractéristiques des essences, il faudra fabriquer des contreplaqués avec les bois de grande valeur ou des panneaux-fibres avec les essences de faible valeur. Deux usines de déroulage d'okoumé s'étaient montées peu de temps avant la guerre à Port-Gentil et exportaient le placage qui était collé dans la métropole. D'autres usines sont en montage actuellement qui prévoient toutes le collage, soit avec l'okoumé du Gabon à Port-Gentil et Libreville, soit avec le limbo du Mayombé à Pointe-Noire, soit avec l'acajou de Côte d'Ivoire à Abidjan. À Port-Gentil, en particulier, on peut voir aujourd'hui en pleine activités de montage le chantier de ce qui sera la plus belle usine de contreplaqué du monde en dehors des U.S.A.
