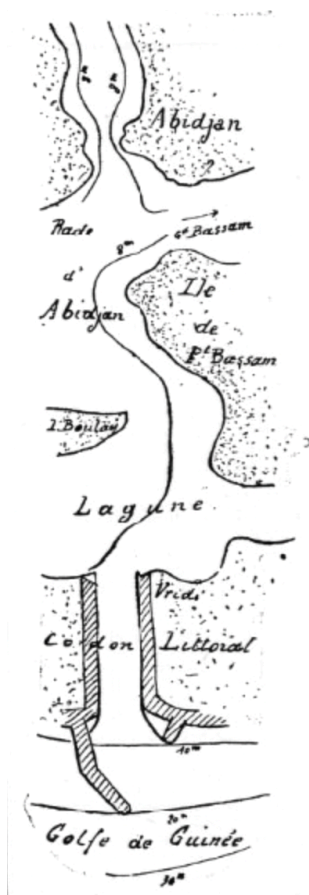


PORT D'ABIDJAN

Le Port de la Côte d'Ivoire
(*Les Annales coloniales*, 29 juillet 1916)



Les études de cette importante question n'ont été réellement intéressantes et fructueuses qu'à partir du jour où elles furent confiées à des techniciens, à des ingénieurs hydrographes. Il a fallu malheureusement de longues années et de coûteux essais pour se rendre compte que ni l'artillerie ni le génie colonial n'étaient omniscients.

La *Géographie*, dans son numéro 1 (1916), donne le rapport de M. Renaud, ingénieur hydrographe, sur les résultats de la mission Aron dont le but était d'étudier les conditions d'établissement d'un port à proximité du point d'aboutissement du chemin de fer de Bouaké à Abidjan.

De deux principaux projets, il me semble que l'accès par canal direct de la mer à la lagune en face d'Abidjan doit emporter tous les suffrages, car il faut en finir avec les demi-mesures. Le développement économique de la Côte d'Ivoire a nettement prouvé que la Colonie devra porter ses efforts pour établir son principal centre commercial à Abidjan. M. le gouverneur Angoulvant, que ses hautes qualités administratives ont fait

nommer gouverneur général par intérim de l'Afrique occidentale, a su remarquablement diriger l'évolution de la Côte d'Ivoire et nous sommes convaincu que personne ne s'opposera à lui faciliter les dépenses que nécessitera le projet réellement intéressant auquel nous pensons devoir nous arrêter, en rejetant les solutions d'attente et le projet de l'amélioration de l'embouchure du Comoé avec chenal du Comoé à Abidjan, à travers la lagune Ebrié.

C'est par le travers de l'anse de Vridi, où le cordon littoral a environ 1.450 mètres de largeur, que sera percé le canal libre. Les talus de la plage ont à cet endroit des pentes acceptables pour l'établissement des jetées. Ces dernières, analogues à celles du projet Hardel pour la barre du Sénégal, protégeront le débouché en mer du canal contre l'action puissante des lames qui y accumule le sable. Le canal étant libre, le jeu des courants alternatifs entretiendra les profondeurs nécessaires.

Tenant compte des différences de densité de l'eau de mer et de la lagune, ainsi que de l'amplitude moyenne des marées, on arrive à adopter pour le canal une section moyenne de 2.000 mètres carrés, soit 220 mètres de largeur au plafond et 10 mètres de profondeur à mer basse.

Par l'établissement de plusieurs barrages au sud de l'île de Petit-Bassam et de l'île Boulay, on pourra restreindre la puissance d'appel et de chasse du réservoir formé par la lagune Ebrié.

Le tracé reproduit sur le croquis a été fait de telle sorte que les plus grands navires puissent pratiquer le canal à tout état de marée, et se rendre directement du large dans la rade d'Abidjan.

La dépense, qui atteindra 21 millions de francs, ne dépasse pas de beaucoup celle que coûterait tout autre projet qui, plus simple, ne donnerait que de faibles résultats.

Abidjan, tête de ligne de la voie ferrée, sera facilement aménagé en bon port de commerce susceptible d'un développement indéfini. Bassam-Moussou seraient les avants ports reliés au port principal par des services de communications fluviales rapides et économiques. Par le canal de Vridi, Abidjan n'est plus qu'à 10 kilomètres de la mer, le temps gagné sur l'autre projet (la Comoé) est de quatre heures.

La Colonie pourra sans doute faire d'un seul coup l'effort financier nécessaire et par sa collaboration si efficace au développement de l'Ouest Africain, elle trouvera au Gouvernement général tout l'appui nécessaire.

MONOF.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

(L'Information financière, économique et politique, 13 juin 1931)

.....
Nous avons également été chargés de l'étude d'un canal de 20 à 25 km. de longueur, vers le nouveau port d'Abidjan. Il s'agit d'un travail de l'importance de 30 à 60 millions. Notre situation actuelle, sur ce point, est avantageuse en raison de notre connaissance approfondie de la question, et nous avons les meilleurs espoirs pour que nous soit concédée l'exécution des travaux. »

EN COTE D'IVOIRE

Rétrospection

(Les Annales coloniales, 6 janvier 1934)

Le courrier vient de nous apporter le compte rendu de la réception, à la chambre de commerce de la Côte d'Ivoire, de M. Alcide Delmont, délégué élu de la Colonie.

Après la liste des quatre personnalités qui accompagnaient M. Alcide Delmont et le gouverneur de la colonie, M. Reste, nous relevons :

« Se trouvaient dans la salle :
M. Montespan. administrateur, maire ;
M. Fischer, directeur du chemin de fer,
M. l'ingénieur hollandais van Neuys qui avaient été invités. »
Et c'est tout.
Trois invités, dont un étranger !

Nous n'avons pas l'honneur de connaître « M. l'ingénieur hollandais van Neuys », mais nous avons encore le droit de songer qu'il eût été peut-être décent à la chambre de commerce de la Côte d'Ivoire de songer :

1° Qu'elle est en territoire français ;

2° Qu'il est tellement rare de se trouver entre soi qu'on ne doit pas chercher l'occasion de troubler les tête-à-tête, ou parfois, certaines vérités intimes sont prononcées ;

3° Qu'il y a, entre Abidjan et Bassam, des personnalités marquantes, qui ont fait de la Côte d'Ivoire ce qu'elle est, et qu'il eût été peut-être décent d'y songer.

Nous nous en excusons auprès de M. van Neuys, qui est peut-être une haute personnalité, courtoise, charmante, distinguée, et qui n'est pour rien dans cette histoire.

Et nous restons sur nos positions.

R. M. [Monmarson]

P.S. — Il est vrai que M. van Neuys était invité au titre d'ingénieur « chargé de poursuivre les études du port d'Abidjan ».

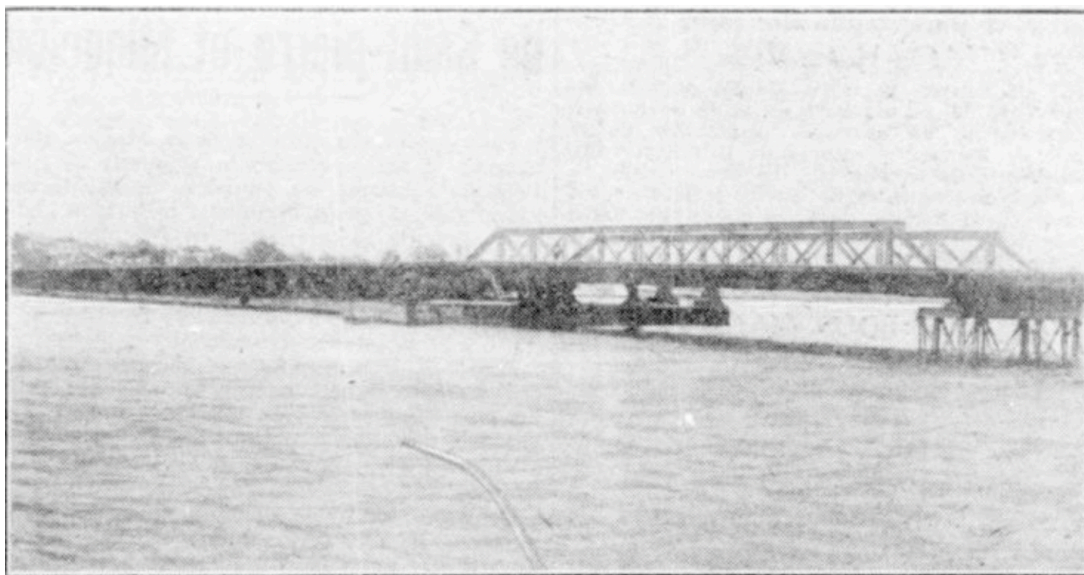
Les ingénieurs français ont, en effet, été exterminés par la fièvre jaune, l'absence de publicité, et autres fléaux.



Abidjan. — Le vieux port, sur la baie du Banco, desservi par le chemin de fer.
Intermédiaire entre le wharf de Port-Bouët et les transports internes à la lagune

ÉTUDES ÉCONOMIQUES

LE PROGRAMME DES TRAVAUX POUR LE PORT D'ABIDJAN
par E. Nelson Uhry
(*La Dépêche coloniale*, 16 mars 1934)



Ce pont flottant construit entre Port-Bouët et Abidjan constitue une première amorce aux grands travaux du port d'Abidjan qui est appelé à devenir un des principaux centres nerveux de l'Afrique Occidentale Française, et de la Côte d'Ivoire en particulier.

Abidjan, capitale de la Côte d'Ivoire, a été installée sur une presqu'île de la lagune Ebrié.

En face de la presqu'île d'Abidjan se trouve l'île de Petit-Bassam à laquelle elle est reliée par un pont, constitué par un platelage reposant, par des articulations appropriées, sur des caissons métalliques flottants. Au centre de ce pont, une partie mobile se lève ou s'abaisse à certaines heures, soit pour laisser libre la navigation sur la lagune, soit pour rétablir la circulation de la voie ferrée et de la route qui relie Abidjan au wharf de Port-Bouët. Ce wharf est actuellement le point d'aboutissement du chemin de fer de la Côte d'Ivoire dont le point terminus nord atteint maintenant Bobo-Dioulasso. Bien que de construction récente et entièrement métallique, bien que son outillage et son organisation soient aussi bien étudiés que possible, le wharf de Port-Bouët ne saurait donner de résultats plus favorables que les autres wharfs de la côte africaine. C'est le système qui est défectueux, et rend toutes les opérations beaucoup trop longues pour présenter un avantage économique certain.

La lagune Ebrié a des dimensions considérables et, en bien des endroits, des fonds suffisants pour assurer une bonne navigation. C'est ainsi que le long de la côte sud-ouest de l'île du Petit-Bassam, on trouve des fonds de 12 mètres, ce qui permettrait l'installation d'excellents quais où pourraient accoster en toute sécurité les plus grands paquebots-poste et les cargos qui desservent le côté occidental d'Afrique. De ce côté donc, aucune difficulté.

Mais le problème à résoudre est d'ouvrir et de maintenir en bon état un chenal suffisant dans la bande de terre sablonneuse qui sépare la lagune de l'Océan.

Une première tentative d'essai a été faite en 1906-1907. dans des proportions beaucoup trop réduites, et le chenal qui avait été percé a rapidement été comblé par les apports de sable de l'Océan.

Mais une crue lagunaire exceptionnelle de 1 m. 66 ayant submergé, au début d'octobre 1933, les quais d'Abidjan et une partie de la ville de Grand-Bassam, et compromis la stabilité du pont flottant, calculé pour une crue maximum de 1 m. 50, l'idée fut émise de rétablir l'ancienne coupure faite en 1907 près du village de Petit-Bassam, en face de la vallée sous-marine très profonde connue sous le nom de Trou-sans-fond.

Une reconnaissance fut effectuée le mardi 3 octobre.

L'eau de la lagune était séparée de la mer par un cordon de sable de 40 m. de largeur et de 3 m. de hauteur moyenne au-dessus du plan d'eau de la lagune. D'autre part, ce plan d'eau se trouvait environ à 0 m. 70 du niveau d'eau de la mer (la mer étant haute, la dénivellation en basse-mer devait atteindre 2 m.)

Il y avait de fortes chances pour qu'une petite rigole suffit à amorcer une trouée qui s'agrandirait ensuite d'elle-même.

Le travail fut donc décidé, et l'opération commencée le 4 octobre au matin avec 175 manœuvres

Le travail fut conduit de manière à réaliser un canal de 1 m. de largeur au plafond, en pente de la lagune vers la mer, de 2 cm. par mètre.

Abandonné à la nuit. il fut repris le 5 à 6 h 30.

À 11 h. 15, le canal étant terminé, et le dernier bourrelet de sable enlevé, la lagune commença à se déverser dans la mer et à entraîner le sable.

À 16 h., la trouée avait 25 mètres de large et 1 m. environ de profondeur, la vitesse du courant atteignait 5 m/sec. Elle continuait à s'élargir de minute en minute. L'écoulement de l'eau était, toutefois, gêné par la végétation qui obstruait l'ancien canal.

Le 6, le chenal s'était élargi à 75 m. et continuait à s'agrandir très rapidement : vitesse du courant : 5 m/sec. Le chenal d'accès était alors complètement dégagé des herbes et des bancs de sable qui l'encombraient et la vitesse sensiblement uniforme tout le long de ce chenal.

Le 8, la largeur de l'embouchure en mer était de 100 m. et continuait de s'élargir. Les berges du chenal d'accès commençaient à leur tour à être attaquées, les arbres étaient déracinés et entraînés à la mer. La vitesse du courant à l'embouchure était de 2 m/sec. près du bord et devait atteindre 3 m/sec. dans le milieu.

Dans le chenal d'accès, la vitesse se maintenait toujours de l'ordre de 4 à 5 m/sec.

L'érosion de l'ensemble du chenal avait tendance à lui donner une forme courbe, l'embouchure se tournant vers l'ouest. Ce n'était, du reste, plus l'embouchure, mais le chenal d'accès qui limitait le débit.

Des manœuvres furent à nouveau embauchés pour couper la végétation et favoriser l'érosion aux points où elle avait le plus tendance à se produire, de manière à permettre au chenal de prendre lui-même sa forme d'équilibre.

Cette forme fut atteinte vers le 20 octobre l'embouchure en lagune ayant 125 m. de large et l'embouchure en mer atteignant 300 mètres.

À ce moment-là, la crue passait de 1 m. 66 à 0 m. 80 et l'on constata deux phénomènes nouveaux :

1° Deux plages de sable se formaient très nettement de part et d'autre de l'embouchure avec tendance à progresser vers l'intérieur du chenal, poussées par la houle ;

2° Le courant dans le chenal était presque nul ; en haute mer, la houle du large pénétrait en lagune. Étant donné les dimensions du chenal, il y avait tout lieu de penser que la marée [mots manquants], également en lagune.

À partir de cette date, on a donc étudié les deux phénomènes ci-dessus, soit mouvements des sables à l'embouchure et propagation de la marée en lagune : les deux phénomènes s'influencent du reste réciproquement.

Les diverses observations qui ont été faites nous ont permis de tirer les conclusions suivantes valables pour la plage de Port-Bouët, en face du Trou-sans-fond.

1° La présence d'une forte crue en lagune est de nature à faciliter grandement l'ouverture d'une trouée dans le cordon littoral. Elle est capable de l'élargir sur une grande longueur et de lui donner la forme en plan qui permettra ensuite aux profondeurs de se maintenir naturellement

2° Dans un canal de 150 m de largeur moyenne, 125 m. de largeur à son origine en lagune et 800 m. de long, canal dont la face concave présente une courbe de 1.100 m. de rayon, les fonds minimum de 6 m. s'entretiennent naturellement par le jeu des marées et d'une faible crue en lagune.

En certains points, les profondeurs atteignent 12 m.

Dans les mêmes conditions, l'embouchure du chenal étant à l'origine orientée vers l'ouest le jeu des marées et de cette même crue semble empêcher l'ensablement de l'embouchure, et, en tout cas lui apporte une gêne très notable.

La situation d'équilibre qui semble s'établir avec l'état actuel de la mer serait une passe de 125 m. de large, avec 6 m. de fond au point le plus étroit, cette largeur d'embouchure ayant tendance à diminuer en morte eau à augmenter en vive eau, cette largeur étant, par ailleurs, égale au débouché du canal en lagune.

Toutefois, cette embouchure, dont les dimensions semblent stables, ne l'est pas en position, vu qu'elle se déplace lentement vers l'ouest, grâce aux déplacements des bancs de sable.

En outre, au large de cette embouchure existe, malgré la présence du Trou-sans-fond, un banc de sable sous des fonds de 3 à 4 m.

Il serait, du reste, prématuré de conclure que cette embouchure restera ouverte étant donné qu'elle aura de nouvelles raisons de fermer, soit lorsque la crue lagunaire aura complètement disparu, soit au moment des fortes barres dans le golfe de Guinée.

3° Par l'intermédiaire d'un canal de 150 m de largeur moyenne, 120 m. de largeur minimum. 6 m. de fond et 800 m. de longueur, la marée se propage en lagune.

Avec une crue lagunaire de 0 m. 25, la vitesse du courant de lot atteint 0 m. 90. La vitesse du courant jusant 1 m. 80.

La quantité d'eau qui entre en lagune au cours d'une marée peut atteindre 5.000.000 m³.

Ces diverses conclusions étant le résultat direct d'expériences faites sur place, semblent incontestables en démontrant pratiquement la possibilité d'ouvrir et de maintenir une coupure dans le cordon littoral en face d'Abidjan possibilité que semblait contredire l'expérience faite en 1907. Il y a donc là une heureuse initiative de la direction du chemin de fer de la Côte d'Ivoire et du port d'Abidjan qui fait le plus grand honneur à l'ingénieur des ponts et chaussées Fischer qui dirige ces travaux avec une autorité et une compétence reconnues, ainsi qu'à ses collaborateurs immédiats, les ingénieurs Le Gorgeu et Pialoux.

Afin d'approfondir davantage cette question du port en lagune d'Abidjan, le ministère des Colonies a confié au « Laboratoire hydraulique de Delft », dont on connaît la compétence spéciale sur ces sujets (c'est ce laboratoire qui a dirigé les travaux du Zuyderzee), une étude et la confection d'une maquette à échelle réduite. Ce laboratoire a pris, ces temps derniers, sur place, tous les renseignements qui lui étaient nécessaires et poursuit ses investigations. Parallèlement, l'administration a ouvert un concours entre les grandes entreprises spécialisées dans la construction des ports, laissant à celles-ci la plus grande latitude pour proposer les solutions qu'elles estimeraient les meilleures. Il est donc probable que la mise en train des travaux du port d'Abidjan demandera encore pas mal de temps. En tout état de cause, ce n'est que

dans quelques mois que l'on sera fixé sur le sort de la coupure qui a été pratiquée dans le cordon littoral au cours d'octobre 1933. Si elle se maintenait encore pendant cinq à six mois, et si son embouchure se stabilisait, on pourrait en conclure que le port intérieur d'Abidjan pourrait s'exécuter sans mettre en jeu des travaux par trop considérables et, partant, fort coûteux

La France se doit de compléter l'outillage de mise en valeur de son empire africain. Le jour où elle aura réalisé les deux ports en eau profonde de Pointe-Noire et d'Abidjan, un grand pas aura été fait et nos possessions de la côte occidentale d'Afrique ne seront plus en état d'infériorité par rapport aux colonies anglaises voisines qui disposent des ports de Lagos et de Takoradi.

Côte d'Ivoire
(*Paris-Dakar*, 2 mai 1934)

La coupure de Port-Bouët s'est refermée. L'observation des phases de ce phénomène présente un vif intérêt pour la réalisation du port d'Abidjan ou de toute autre coupure du cordon littoral.

COMMENT SE POURSUIVENT LES ÉTUDES DU PORT D'ABIDJAN

par E. Nelson Uhry
(*La Dépêche coloniale*, 31 juillet 1934)

.....
En attendant, et cahin-caha, quelques projets isolés voient quand même le jour, grâce à des pionniers audacieux, infatigables, et qui poursuivent leurs desseins, malgré toutes les difficultés, luttes et embûches. Ce fut le cas du Congo-Océan. C'est le cas des irrigations du Niger. C'est le cas du port d'Abidjan, dont on discute depuis près de trente ans. C'est, en effet, en 1906 qu'on fit une première tentative de percée du cordon littoral qui sépare l'Océan de la lagune Ebrié. Car au moment de la construction du chemin de fer de la Côte d'Ivoire, les ingénieurs avaient observé que les lagunes qui s'étendent parallèlement à la côte sur une longueur de trois cents kilomètres, pouvaient constituer une voie navigable particulièrement intéressante. La continuité de cette navigation pouvait être assurée par quelques travaux peu importants, tels que le canal d'Assinie permettant à la rivière Comoé d'être réunie à la lagune Aby, qui se trouve à l'est de Grand-Bassam. Au surplus, un certain nombre de rivières, en grande partie navigables, se jettent dans les lagunes, ce qui permet une pénétration facile [?] vers l'intérieur. La situation géographique de la presqu'île d'Abidjan sur la lagune Ebrié est particulièrement intéressante en ce sens qu'autour de cette presqu'île et de l'île de Petit-Bassam, on trouve des fonds allant jusqu'à 20 mètres en eaux parfaitement calmes : ceci explique pourquoi, dès le début, l'administration avait choisi Abidjan comme terminus du chemin de fer et aussi construit le wharf de Port-Bouët pour doubler celui du Grand-Bassam dont la capacité était devenue rapidement insuffisante. Aux abords immédiats de Port-Bouët se trouve une dépression sous-marine appelée le « Trou-sans-fond » dont l'existence facilitera l'établissement d'une communication durable entre l'Océan et la lagune Ebrié. Cette dernière constitue une rade admirable que des dragages de peu d'importance suffiront à entretenir.

Diverses études furent entreprises, notamment en 1927 et 1928 pour obtenir toutes les informations et données techniques nécessaires au choix du point de coupure et à la détermination des ouvrages assurant la communication permanente entre l'Océan et la

lagune. Un avant-projet fut dressé au cours de l'année 1930 et la dépense correspondante évaluée à trois cents millions. Ce programme fut incorporé à l'emprunt envisagé en 1931. Mais par la suite, une technique nouvelle d'études s'était instaurée, consistant à reproduire sur échelle réduite les ouvrages que l'on envisage et à les soumettre à des phénomènes identiques à ceux auxquels les ouvrages réels auraient à faire face. Par des moyens artificiels appropriés on peut soumettre la maquette des ouvrages aux phénomènes naturels tels qu'ils ont été observés sur place : houle, marées, courants, etc.

Cette méthode, déjà appliquée en diverses circonstances, a donné des résultats remarquables et il était naturel que l'administration, avant d'arrêter son choix, y ait recours dans le cas d'Abidjan. Ces essais sont actuellement en cours au laboratoire hydraulique de Delft (Hollande) car jusqu'ici, la France ne possède qu'un seul établissement de ce genre, à l'institut électrotechnique de Toulouse, lequel n'est outillé que pour les études relatives aux fleuves, rivières, canaux, etc., et non pour les phénomènes marins.

La maquette établie au laboratoire de Delft est une reproduction d'environ huit kilomètres du cordon littoral à l'échelle de 1/270 et dont la largeur va de 2 kilomètres et demi, côté Océan, et comprend une portion de la lagune. Le fond de la mer reproduit la fosse « Trou-sans-fond » dont nous avons parlé, car il est intéressant de l'utiliser pour éviter les ensablements. On reproduit la houle au moyen d'écrans verticaux articulés à leur partie inférieure. On crée les marées et courants au moyen d'un système de vannes et de déversoirs. On est arrivé à reproduire ainsi les phénomènes naturels avec une identité et une fidélité frappantes. La maquette que nous venons de décrire a une superficie de 27 mètres sur 18 mètres. Dès que les essais en cours seront terminés, l'administration arrêtera son projet et fera appel aux entreprises spécialisées pour en établir le devis. Il ne sera donc plus question d'un concours qui entraîne pour les constructeurs des dépenses considérables et qui demeurent stériles pour la plupart d'entre eux. Il est même à souhaiter que, dans un souci bien compris d'équité, l'administration tienne compte, dans ses futures décisions, des sacrifices consentis par certaines entreprises dans des circonstances récentes, sacrifices qui, jusqu'ici, n'ont eu aucune contrepartie malgré d'indéniables et coûteux efforts.

Une mission coloniale française en Hollande
(*Le Temps*, 4 mai 1935)

Le laboratoire hydraulique de Delft, unique en Europe pour ses recherches, sur modèle réduit, des effets des courants, poursuit depuis de longs mois les études qui doivent précéder la création du port d'Abidjan en Côte d'Ivoire.

Ces travaux touchant à leur fin, une mission composée de MM. Alcide Delmont, délégué de la Côte d'Ivoire au conseil supérieur des colonies, ancien sous-secrétaire d'Etat aux colonies ; Maître-Devallet, inspecteur général des travaux publics au ministère des colonies ; [Charles] Laroche, ingénieur en chef des ponts et chaussées, professeur à l'Ecole nationale des ponts et chaussées ; Blosset, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef du service des ports maritimes au ministère des colonies, a quitté Paris cet après-midi pour aller se rendre compte sur place des résultats obtenus au laboratoire de Delft, en vue de la mise en train des travaux de ce grand port qui constituera pour nos possessions africaines du golfe de Guinée un élément important de prospérité.

Les adjudications du port d'Abidjan-Vridi
(*JORF*, 6 novembre 1935)
(*Les Annales coloniales*, 13 novembre 1935)

Sont admis par décret à prendre part à l'adjudication restreinte pour la construction du port d'Abidjan-Vridi les entrepreneurs ou groupements d'entrepreneurs ci-dessous désignés :

1. Groupement Schneider, Daydé, Hersent, représenté par MM. Schneider et Cie, 42, rue d'Anjou, à Paris.
2. Société de construction des Batignolles, représenté par son président, 11, rue d'Argenson, à Paris.
3. Groupement Société Campenon-Bernard, [Compagnie de dragages et entreprises maritimes](#) [d'Oran], Entreprise de travaux publics de l'Ouest, Union d'entreprises coloniales*, représenté par M. Gasnier, directeur de la société Entreprise de travaux publics de l'Ouest, 3, place Sanitat, à Nantes.
4. Groupement Société des grands travaux de Marseille, Société générale d'entreprises, Entreprise Fougerolle, Compagnie de Bordeaux, représenté par le directeur général des Grands travaux de Marseille, 5, rue de Courcelles, à Paris.
5. Groupement Société nationale de travaux publics, Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, représenté par M. Sillard, président de la Société nationale de travaux publics, 10, rue Cambacérès, à Paris.
6. Groupement Truchetet et Tansini, entreprise Léon Ballot, représenté par M. Ballot, 155, bd Haussmann, à Paris.
7. Entreprise. Léon Chagnaud et fils, représentée par son administrateur M. Villetard, à l'Estaque, près Marseille (Bouches-du-Rhône).
8. Compagnie générale des colonies, représentée par son directeur général, M. Legrand, 282, bd Saint-Germain, à Paris.
9. Omnium d'entreprises*, représenté par son directeur M. Laurès, 59, rue de Provence, à Paris.
10. Groupement Société Nord-France d'entreprise générale, Société parisienne pour l'industrie du chemin de fer [Spie], Forges et Ateliers de Jeumont, représenté par M. Esbran, directeur de la Société parisienne, 75, bd Haussmann, à Paris.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 18 décembre 1936)

.....
La Société a obtenu, en Côte d'Ivoire, deux lots de travaux de chemins de fer ayant pour but de réaliser la liaison d'Abidjan à la carrière qui doit servir à la construction du port. Il s'agit donc, en fait, d'une première étape dans la réalisation de ce port. C'est pourquoi la Société a jugé nécessaire de prendre position en Côte d'Ivoire. Ce premier effort vient de trouver sa justification la plus complète dans le succès récent que le conseil est heureux d'annoncer. La Société vient, en effet, d'obtenir en association avec la Société Nationale de Travaux Publics, le marché de construction du port d'Abidjan, ce qui représente pour la Société une activité importante de cinq ou six années.

AFRIQUE OCCIDENTALE
Port d'Abidjan
(*La Dépêche coloniale*, 8 août 1936)

L'ensemble des travaux de liaison par voie ferrée des chantiers du port à la carrière de l'Aké Béfiat, distante de 54 kilomètres, a été confiée à l'entreprise et sera achevée pour septembre 1937.

Le montant des travaux de voie ferrée s'élève à 9.600.000 francs environ, non compris la valeur du matériel de voie.

La plupart des entreprises ou groupements autorisés à participer à l'adjudication des travaux de port ont déjà envoyé des ingénieurs pour effectuer des études sur place.

Cette adjudication est fixée au 31 juillet 1936.

Magasin pour le service maritime
(*La Dépêche coloniale*, 26 août 1936)

Un quatrième magasin pour le service maritime vient d'être mis en adjudication et doit être terminé en octobre 1936.

Cette nouvelle construction portera à 10.000 mètres carrés la surface couverte des magasins du service maritime à Abidjan.

Le port d'Abidjan
(*La Dépêche coloniale*, 7 novembre 1936)

Les travaux du port d'Abidjan vont commencer dans quelques mois, suivant des directives toutes nouvelles.

La communication actuelle entre la lagune et l'océan, qui se trouve à 50 kilomètres d'Abidjan, va être bouchée. La lagune sera ainsi transformée en réservoir et le fleuve Comoë qui s'y jette n'aura plus comme exutoire vers la mer que le canal d'accès du nouveau port.

Ce canal sera continuellement nettoyé par l'eau du fleuve entraînant les apports de sable vers les grandes profondeurs qui se trouvent tout près des côtes. Ainsi, le port sera facile et peu coûteux à entretenir.

Les travaux se monteront à 150 millions, mais, vu le gros tonnage dont il est assuré et les économies qui résulteront d'un trafic moins onéreux, le nouveau port d'Abidjan est assuré d'être immédiatement rentable.

Le mouvement des ports de la Côte d'Ivoire en 1936
(*La Dépêche coloniale*, 20 mars 1937)

Abidjan. — Entrées, 529 navires ; importations, 659.051 q. m. et 128.506.000 francs ; exportations, 923.058 q. m. valant 106 millions 620.000 francs.

Bassam. — Entrées, 284 ; importations, 121.590 q. m. valant 15.036.000 francs ; exportations, 361.190 q. m. et 35.678.000 fr.

Assinie. — Entrées, 80 ; importations, 11.270 q. m. et 1.601.000 francs ; exportations, 86.660 q. m. et 7.274.000 francs.

Lahou. — Entrées, 120 ; importations, 10.290 q. m. et 1.452.000 francs ; exportations, 135.363 q. m. et 10239.000 francs.

Sassandra. — Entrées, 233 ; importations, 60.594 q. m. pour 6.746.000 fr. ; exportations, 113.427 q. m. et 14.769.000 francs.

Tabou. — Entrées, 263 ; importations, 7.953 q. m. valant 1.078.000 fr. ; exportations, 17.980 q. m. et 915.000 fr.

Cérémonie d'ouverture des travaux du port d'Abidjan
(*La Dépêche coloniale*, 1^{er} avril 1937)

Le 9 mars 1937, à 17 heures 30, s'est déroulée la cérémonie, simple et émouvante, de l'ouverture des travaux du port d'Abidjan. Y assistaient de nombreuses personnalités de l'administration locale et communale, de l'armée et du commerce. Le lieutenant-gouverneur et les invités furent accueillis, au lieu de la cérémonie, par le Directeur de l'Entreprise du port.

Ce dernier prononça une allocution où il rappela l'historique du projet de percée de la lagune. Le lieutenant-gouverneur, prenant à son tour la parole, tint à demander de rester sur le plan d'une nécessaire modestie et évoqua la future vision d'Abidjan port de mer, et associa dans une même pensée de reconnaissance les artisans de cette œuvre, ainsi que le Ministre des Colonies et le Gouverneur général pour leur sollicitude envers la colonie de la Côte d'Ivoire.

Le lieutenant-gouverneur donna ensuite le premier coup de pioche, marquant par ce geste symbolique la naissance des travaux du port d'Abidjan.

LES PORTS
ABIDJAN
(*Les Annales coloniales*, 2 avril 1937)

Les travaux du port viennent d'être officiellement ouverts le 5 mars.

En présence de nombreuses personnalités de la colonie, le gouverneur Mondon a donné le premier coup de pioche symbolique. M. Gaulièze, directeur de l'entreprise des travaux du port, fit l'historique des projets de cette grande entreprise, projets qui remontent au gouverneur Binger.

Tout est bien qui finit bien !

Les travaux maintenant entrepris, officiellement consacrés, seront activement menés, assura le gouverneur, qui ne manqua pas d'associer M. Marius Moutet et M. de Coppet à cette importante réalisation.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 21 décembre 1937)

.....
Avec la Société Nationale de Travaux publics, la société a entrepris la construction des ouvrages d'accès du port d'Abidjan.

Ateliers et chantiers de France
(*La Journée industrielle*, 12 juin 1938)

.....

La société a expédié, en pièces détachées, à Abidjan (Côte d'Ivoire), la drague suceuse stationnaire de 1.260 m³ à moteurs Diesel, construite pour la société française *La Construction du Port d'Abidjan*.

.....

Quand la Côte d'Ivoire étouffe

.....

INSUFFISANCE DU RAILWAY ET DU WHARF — AVENIR LOINTAIN DU PORT D'ABIDJAN — NÉCESSITÉ D'ÉQUIPER PORT-BOUËT ET DE RESSUSCITER SASSANDRA. telles sont les questions dont nous entretient M. Alcide Delmont (*Les Annales coloniales*, 8 août 1938)

.....

— Et quels remèdes voyez-vous, monsieur le Ministre, à cette situation ?
— Il y a évidemment celui du port d'Abidjan, dont vous brûlez sans doute de me parler. Mais ça, c'est l'avenir et un avenir encore assez éloigné, puisque, dans les hypothèses les plus favorables, rien ne peut-être prêt avant plusieurs années.

Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics
Assemblée ordinaire du 19 décembre 1938
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 21 janvier 1939)

.....

Au port d'Abidjan, nous avons dû, avec nos associés, continuer l'effort, considérable de la période d'installations des chantiers et de construction du matériel ; actuellement, la presque totalité du matériel est à pied d'œuvre, monté ou en instance de montage ; notre drague 2.000 CV. Diesel a été lancée en juillet à Abidjan et nous pensons entrer dans la période de pleine production avant fin de 1938.

.....

La phase préparatoire touche à sa fin et les dragages, comme vous l'avez vu, commenceront dans quelques semaines.

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*, 4 mars 1939)

Le wharf de Port-Bouët (Côte d'Ivoire)

.....

Les wharfs constituent, d'ailleurs, une solution toute provisoire et le déblocage de la riche colonie de la Côte d'Ivoire ne sera assuré qu'à l'ouverture du trafic du port

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), commandeur de la Légion d'honneur (1956).

intérieur d'Abidjan, situé au bord de la lagune côtière et séparé actuellement de la mer par un cordon littoral de 3 kilomètres de large. La création du port en eau profonde comportera deux étapes :

1° Creusement du canal maritime destiné à relier la mer à la lagune et à permettre aux navires de mouiller en eau calme ;

2° Construction de terre-pleins, d'appontements, d'installations de manutention à proximité de la ville permettant l'accostage direct des navires et les opérations commerciales sans rupture de charge.

La première étape, qui représente un des travaux les plus importants et les plus délicats que l'ingénieur maritime ait eu à étudier au cours de ces dernières années, a été adjugée, en septembre 1936, à un groupement d'entreprises spécialisées (Société Nationale de Travaux publics, Société Française de Dragages et de Travaux publics, Société de Construction des Batignolles), après deux années d'études sur place et en laboratoire d'essais sur modèles réduits permettant de rechercher l'implantation et les dimensions optima du canal.

Le projet, que nous avons dressé en collaboration avec notre camarade Pelhard-Considère, comporte le creusement par dragage, à sec et sous l'eau, de 15 millions de mètres cubes de sable et la construction de digues devant absorber 700.000 tonnes d'enrochements : des fascinages immergés selon les principes hollandais protégeront les berges et l'entrée du canal contre les érosions ; ils représentent près de 100.000 mètres carrés d'ouvrages : les travaux, commencés en 1937, doivent, sauf imprévu, être achevés en 1940.

Ateliers et chantiers de France
(*La Journée industrielle*, 9 juin 1939)

.....
Le rapport du conseil, lu à l'assemblée, indique que, au cours de l'exercice 1938, la drague suceuse stationnaire de 1.200 m³ à moteur Diesel a été montée à Abidjan, et que ses essais ont donné toute satisfaction ; elle vient d'être mise en service.

Faute de moyens de transport
LA COTE D'IVOIRE EST MENACÉE D'ASPHYXIE
(*Combat*, 21 juillet 1946)

De notre envoyé spécial Jean-Pierre VIVET

.....
On a commencé à creuser un chenal pour permettre la construction d'un port à Abidjan (qui se trouve sur la lagune), mais les travaux sont suspendus et les sables se redéposent dans la partie déjà creusée.

M. Maroselli est arrivé à Abidjan
(*Paris-Dakar*, 20 mars 1947)

Le ministre se rend aujourd'hui à BAMAKO

ABIDJAN (19 mars). — M. Maroselli, ministre de l’Air, qui avait quitté Dakar ce matin, à 7 h. 30, s’est posé cet après-midi à 15 heures à l’aérodrome d’Abidjan où il était attendu par le gouverneur Durand. Après avoir assisté à un magnifique défilé, le ministre a visité les travaux en cours pour la construction du port. La prochaine étape le mènera demain à Bamako.

DANS L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

De la stratosphère aux profondeurs abyssales
(*Les Ailes*, 28 février 1948)

ON sait que le professeur Piccard, pionnier des explorations stratosphériques, a délaissé les grandes altitudes — probablement trop fréquentées à son gré ! — pour se consacrer à une tentative audacieuse vers les grands fonds sous-marins.

La France prêtera son appui au Professeur Piccard pour la réalisation de ses projets. L'Office des recherches scientifiques coloniales possède, en effet, un navire susceptible de se prêter, après quelques transformations, à ce genre d'expériences.

Il s'agit d'un ancien navire de débarquement, du type L.C.T. (Landing Craft Tank, ou bateau de débarquement transporteur de chars), aménagé en navire-laboratoire et baptisé « Pierre-Ildrac », du nom de l'ingénieur, inventeur des appareils scientifiques réunis à bord.

Il est curieux de noter cette association, dans une entreprise maritime, de deux savants éminents qui, à des titres différents, occupent chacun une place de choix dans l'Aviation. Si le nom du professeur Piccard est bien connu du grand public, l'œuvre aéronautique de P. Ildrac, moins spectaculaire, fait cependant autorité en matière d'études sur le vol des oiseaux et le vol à voile.

Le « Pierre-Ildrac », avant de rejoindre son [port d'attache à Abidjan, en Côte-d'Ivoire](#), fera quelques expériences sur les côtes de Bretagne et notamment dans la baie du Mont Saint-Michel.

Les travaux du port d'Abidjan
Sous une charge de 8 t. d'explosifs,
130.000 tonnes de granit sautent
(*Paris-Dakar*, 4 février 1949)

Organisation impeccable, spectacle imposant, technicité au-dessus de tout éloge, voilà très sincèrement les qualificatifs que pouvaient employer les hautes personnalités et les nombreux invités que M. Thiery, directeur des travaux du port, avaient conviés à faire le voyage de l'Ake-Befiat pour voir s'écrouler à leurs pieds cette masse de granit.

On ne peut citer les noms des invités qui prirent place dans le train spécial qui quitta la gare Lagune à 7 heures. Précisons simplement que M. le gouverneur et M^{me} Péchoux, les- membres de son cabinet et tous ses chefs de service, M^{me} Servent, M. l'administrateur maire, M. Crouzet directeur de la Production industrielle au ministère des Colonies, MM. Roussan, chef des T.P., et Pougnaud, ingénieur principal des T.P. qui va lui succéder, ainsi que nombre de leurs collaborateurs ; M. le directeur de la R.A.N. ³ et M^{me} Devouge accompagnés du haut personnel du chemin de fer, M. Badani, architecte urbaniste de la Côte d'Ivoire, etc., et, bien entendu, les ingénieurs

³ Région Abidjan-Niger des Chemin de fer de l'AOF.

des Travaux du Port qui, prenant exemple sur la modestie de leur chef, poursuivent avec une calme et silencieuse énergie cette immense réalisation que sera la port d'Abidjan.

Quelques instants après l'arrivée du train à l'Aké-Befiat et une fois prises toutes les mesures de sécurité, l'ordre de mise de feu fut donné.

Il s'agissait d'abattre 130.000 tonnes de granit, réserve d'environ 8 mois de travaux.

Pour ce faire, 25 trous de mine verticaux avaient été préparés au cours des précédents six mois, chacun forés dans une profondeur de 40 mètres du granit, sur un front de 400 mètres et 8 mètres d'épaisseur.

À raison de 70 grammes par tonnes (moitié dynamite, moitié cheddite), environ 8 tonnes d'explosifs bourrèrent ces fourneaux de mine.

Dès la mise de feu, une partie seulement (environ 1/5) de la carrière minée s'écroula par suite d'une rupture d'un cordon d'allumage. Les ingénieurs prirent immédiatement leurs dispositions pour parer à cet incident et, moins d'une demi-heure après, une seconde explosion fit voler en éclats des blocs énormes, tandis qu'un immense nuage de fumée opaque montait droit dans le ciel limpide.

En passant devant le front de taille de cette immense muraille à pic, chacun pouvait admirer avec quelle précision les travaux avaient été menés, tant était lisse, grattée à vif, la paroi de laquelle cette tranche épaisse de 8 mètres avait été arrachée.

Soucieux de ne pas laisser ses invités remonter en wagons sans reprendre quelques forces et étancher une soif attisée par l'ardeur du soleil, la direction des Travaux du Port avait fait dresser dans un des ateliers, un buffet des mieux garnis.

M^{me} Thiery, aidée de plusieurs des dames présentes, s'empressait de passer les sandwiches et de remplir les coupes d'un champagne frappé à point, dont les ingénieurs débouchaient les bouteilles sans compter.

Tout en échangeant leurs impressions dans une atmosphère de joyeuse cordialité, les convives s'intéressaient aux forêts en acier suédois spécial, dont ils avaient vu la préparation en traversant l'atelier à leur arrivée.

La composition de cet acier, apprenions-nous, permet un rendement 50 fois plus élevé que tout autre.

Souhaitons qu'aucune difficulté d'obtention de devises suédoises ne vienne en ralentir l'approvisionnement indispensable aux travaux en cours.

À 11 heures, le train reprenait la direction d'Abidjan où il déposait à midi trente ses voyageurs qui ne ménagèrent pas à M. Thiery, à M. Devouge et aux organisateurs leurs remerciements et leurs félicitations les plus vives.

N.B. — Il paraîtrait que tels les dolmens de nos druides celtiques, les granits de l'Aké-Befiat servirent à des sacrifices humains dans les temps reculés ; nous nous sommes également laissé conter une charmante histoire romantique de l'Aké-Befiat qui y vit une véritable idylle entre un Roméo et une Juliette africaine ?

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS

(*L'Information financière, économique et politique*, 30 décembre 1950)

.....
À Abidjan, la Société a procédé à l'installation et à la mise en route d'une nouvelle agence qui bénéficie déjà de contrats de bâtiments et de routes. L'achèvement complet des travaux au port d'Abidjan est prévu pour le début de 1951. À cette époque sera entreprise la construction des quais du futur port, dans la lagune d'Abidjan.

5 février 1951
Inauguration du port d'Abidjan
par François Mitterrand, ministre de la France d'outre-mer,
sous la présidence de Jacques Fourcade (1902-1959),
président de l'Assemblée de l'Union française.



Coll. Jacques Bobée

Entreprise de Grands Travaux Hydrauliques

(*L'Information financière, économique et politique*, 29 juin 1951)

.....
En A.O F., en association avec la Société française d'entreprises de dragages et de Travaux publics, elle doit assurer la construction de 1.000 mètres de quai en eau profonde à Abidjan.
.....

Création prochaine d'un dépôt d'hydrocarbures à Bouaké
(*France-Afrique*, Abidjan, 16 octobre 1952)

L'African Petroleum Terminals, qui exploite les docks de grande capacité de Vridi où fonctionne une station de remplissage automatique, est autorisée à construire de nouveaux dépôts à Bouaké.



Bâtiment d'exploitation du port d'Abidjan. Réalisation de l'Entreprise générale abidjanaise (ENGA).

Naissance du port et de la ville d' Abidjan

par Roger PELLENARD-CONSIDERE,

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ancien Chef du Service des Travaux Publics de Côte d'Ivoire.

(Cahiers Charles de Foucauld, sd, 1954, p. 95-107) ⁴



A Côte d'Ivoire est un territoire qui a eu trois capitales différentes en une trentaine d'années : [Grand-Bassam](#), [Bingerville](#) et [Abidjan](#). Grand-Bassam jusqu'en 1900, Bingerville de 1900 à 1934, Abidjan depuis 1934.

Cette évolution par étapes aboutissant à la création d'Abidjan, ville de 60.000 habitants, en un endroit où ne se trouvaient, il y a un demi-siècle, que quelques cases de pêcheurs, est liée à l'histoire de la création du port d'Abidjan, histoire pleine de vicissitudes et de temps morts.

Premières intuitions de la possibilité de créer un port à Abidjan.

Sur de très vieilles cartes marines, datant du XVII^e siècle, on trouvait déjà l'indication de l'existence, tout près de la côte, d'une fosse sous-marine constituant un accident remarquable du rivage.

Puis au milieu du XIX^e, Bouët-Willaumetz signale que la lagune, qui constitue une remarquable voie de communication intérieure, présente, presque en face du Trou sans Fond, une magnifique rade naturelle qui pourrait recevoir les navires de haute-mer. Donc, il y a un siècle, on avait déjà envisagé la possibilité de ce qui serait un jour réalisé.

Mais il ne s'agissait alors que de très vagues projets à très longue échéance et, quand il fallut installer un chef-lieu administratif, c'est l'emplacement d'un des comptoirs existants qui fut choisi, à Grand-Bassam, qui, comme les autres comptoirs de la côte, se trouvait près d'une embouchure de fleuve, en l'espèce, la Comoë.

Cependant, l'Administration ne perdait pas de vue la physionomie nouvelle qu'un port créé près de Petit-Bassam apporterait un jour à la basse Côte d'Ivoire. Et tout l'équipement ferroviaire, portuaire et urbain de cette région, surtout à partir de 1900, se fit en fonction de ce projet qui mit un demi-siècle à mûrir, ce long délai tenant à la complexité du problème à résoudre.

Exposé du problème à résoudre.

Le rivage de la Côte d'Ivoire est particulièrement inhospitalier. La partie Ouest est constituée sur 200 kilomètres par une côte rocheuse ne présentant que des baies très peu accentuées et peu profondes comme à Sassandra, où seules les petites embarcations peuvent trouver un abri, d'ailleurs précaire. Les 300 autres kilomètres sont occupés par une immense plage qui ne présente comme seuls accidents que les embouchures de deux grands fleuves, le Bandama à Grand-Lahou et la Comoë à Grand-Bassam, et une embouchure lagunaire à Assinie. Mais ces embouchures sont obstruées par des barres de sable à 2 ou 3 mètres de profondeur.

Nulle part les navires de mer ne peuvent trouver le moindre abri naturel.

Les bateaux en chargement ou en déchargement restaient donc mouillés au large, à un ou deux milles du rivage et il était nécessaire d'organiser un transbordement des

⁴ Archives [Jacques Bobée](#).

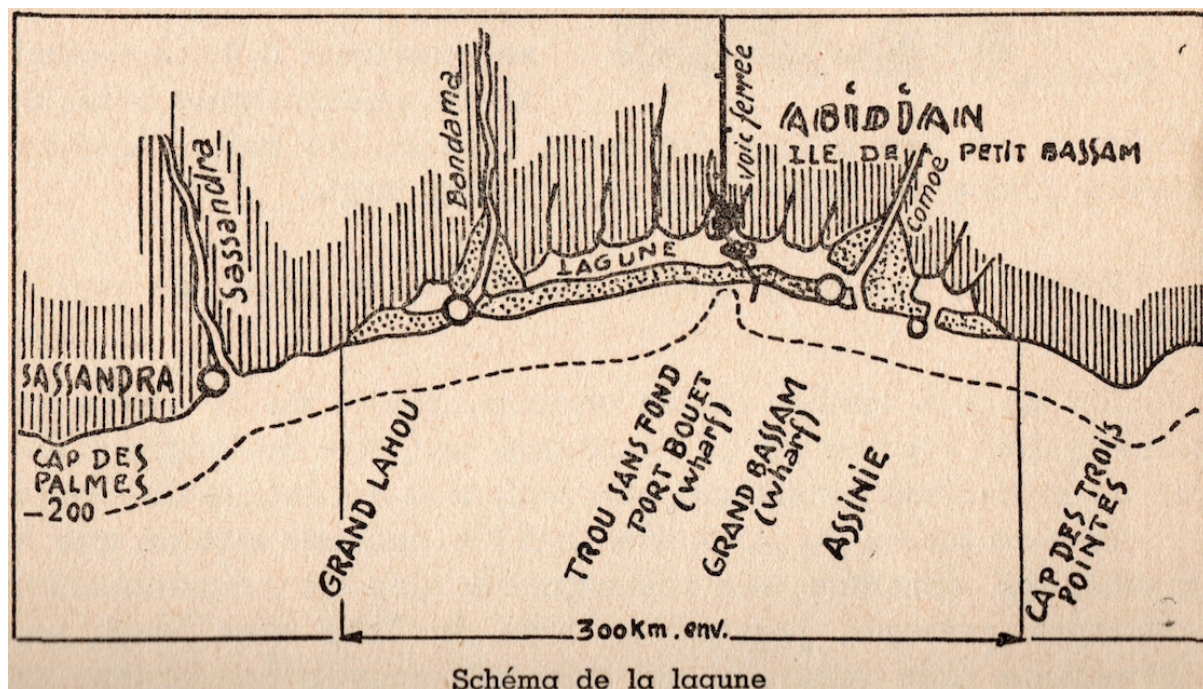
marchandises entre le bord et la terre au moyen de petites embarcations qui venaient s'échouer sur la plage ou tentaient d'entrer dans les embouchures des fleuves.

Mais il existe toute l'année une longue houle qui vient déferler sur le rivage et rend extraordinairement périlleux, surtout pendant la moitié de l'année, l'échouage des embarcations à terre.

Une très grande amélioration fut apportée par la création de wharfs, estacades métalliques de plusieurs centaines de mètres franchissant la zone de déferlement et équipés de grues. Les embarcations chargées par les navires viennent s'amarrer à quelques mètres de l'estacade et les grues y prennent la marchandise pour la déposer sur le wharf. Le pourcentage des avaries est encore très fort, mais beaucoup moins élevé que précédemment. Cependant, si l'on ajoute à ces pertes le prix des manutentions et celui du temps perdu par les navires qui travaillent plus lentement que dans un port, on obtient une différence de près de 1.000 francs C.F.A. par tonne de marchandises par rapport au travail normal dans un port, ce qui veut dire qu'avec un trafic de 300.000 tonnes par an, la création d'un port fait gagner chaque année 300 millions C. F. A.

De plus, le trafic des passagers se fait dans des conditions qui n'ont évidemment rien de comparable, car avec un wharf, le passager est traité comme une marchandise. Au débarquement par exemple, on installe quatre personnes dans une sorte de cadre muni de deux banquettes. Le palan du navire dépose, avec quelle brutalité souvent, les caisses dans une embarcation qui est remorquée jusqu'au wharf où les grues les reprennent. Cette manutention est évidemment pittoresque, mais infiniment peu pratique.

Prévoyant que la Côte d'Ivoire serait un jour un pays riche exportant plusieurs centaines de milliers de tonnes de produits, il était nécessaire de chercher comment pourrait être établi un vrai port en eau profonde.



Conditions techniques dans lesquelles se présentait la création d'un port en Côte d'Ivoire.

La rade naturelle existant dans les environs de l'île de Petit-Bassam est vraiment exceptionnelle. La lagune ne présente partout ailleurs, sauf dans une fosse moins étendue en face de Bingerville, que de faibles profondeurs de l'ordre de 3 mètres.

Au contraire, à l'endroit signalé par Bouët-Willaumez, la superficie présentant des fonds supérieurs à 10 mètres est de 800 hectares environ alors que le port de Dakar ne comporte qu'une cinquantaine d'hectares à cette profondeur. Il était évidemment très tentant de relier cette rade naturelle à la mer à travers la bande de sable longeant la plage.

Précisément, ce cordon littoral a une largeur assez réduite (un peu plus d'un kilomètre) en face des grands fonds lagunaires.

Il est naturellement très facile d'établir un canal maritime à travers ce cordon. Malheureusement, la houle, en déferlant obliquement sur le rivage, fait cheminer d'ouest en est d'énormes quantités de sable. On était sûr qu'un port établi sans précautions particulières sur la côte verrait la presque totalité de ce sable se déposer à l'abri des jetées. On a évalué ce cube à environ un million et demi de mètres cubes par an, et pour se rendre compte de ce que ce chiffre représente, il suffit de savoir qu'il correspond par jour à 300 wagons de 20 tonnes. Il faut donc se dire qu'un port non étudié d'une façon très particulière aurait été soumis au même ensablement que, si chaque jour, ces 300 wagons étaient venus déverser leur chargement entre les jetées.

Le dragage de telles quantités de sable est toujours possible évidemment, mais il représente de grosses dépenses annuelles et un port à trafic relativement faible ne peut être établi dans ces conditions que si l'on arrive, par un moyen économique, à se débarrasser du sable.

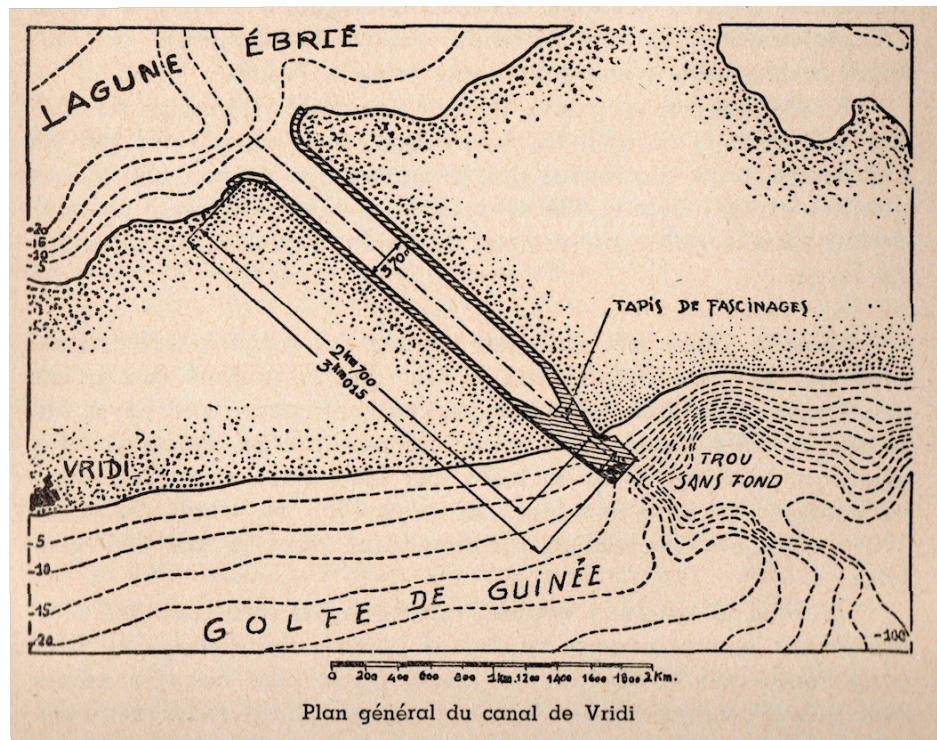
C'est là qu'apparaissent un certain nombre de circonstances favorables : d'abord, on dispose d'une fosse énorme où le sable peut s'accumuler. Le Trou sans Fond est en effet capable d'accumuler la totalité du cheminement de sable pendant très longtemps puisque chaque kilomètre carré, à la cote - 200, représente plus d'un siècle d'apports. C'est très bien de disposer d'un lieu de dépôt, mais encore faut-il posséder aussi un outil pour y envoyer le sable. En effet, celui-ci chemine à peu près uniquement dans la zone de déferlement des vagues, c'est-à-dire tout contre le rivage. Si l'on établit une digue, le sable tourne autour de l'extrémité de celle-ci et pratiquement à une trentaine de mètres au large il ne se produit plus aucun transport. Il faut donc trouver le moyen de projeter le sable à une grande distance au large des digues. Ce moyen est à la portée de la main à Abidjan : si, en effet, on établit une communication entre la mer et la lagune, les marées vont créer des courants de flot (montant) et de jusant (descendant) qu'il est tout naturel de penser à utiliser.

Voyons comment on peut établir le dispositif de dragage naturel par les courants.

Supposons établie une digue protégeant l'entrée du canal du côté de l'ouest et admettons d'abord qu'il n'y ait aucun courant. Comme je le disais plus haut, le sable va contourner l'ouvrage au contact même de celui-ci et va se déposer contre sa face interne. C'est là qu'il faut venir le reprendre. Naturellement, c'est le courant de jusant qui sera chargé de ce travail et il faut donc qu'il soit assez fort pour empoigner et projeter les très grandes accumulations de sable qui se produisent entre deux marées.

Il faut donc d'abord guider le courant de jusant vers l'extrémité de la jetée. Pour cela, il ne faut pas qu'il y ait de discontinuité brusque dans le chemin offert à l'eau. Il ne faudrait pas, par exemple, que le canal débouche en mer entre deux digues convergentes classiques, car alors le courant perdrait de sa force dans l'épanouissement constitué par l'avant-port. Il faut donc que la jetée ouest continue la rive ouest du canal,

et il faut la courber un peu vers l'est pour que le courant, qu'on a guidé précieusement jusque-là, s'y appuie avec force.



Mais on ne dispose que d'une différence de niveau assez faible entre la mer et la lagune (la moitié de la marée, soit 0 m 70 au maximum). Un calcul relativement simple permet de voir que si l'on établit un canal débouchant simplement en mer entre deux jetées parallèles, le courant, bien que très convenablement guidé, comme je l'ai dit plus haut, est cependant insuffisant pour « avaler » tout le sable apporté par la houle. D'autre part, il sera tout de même trop fort pour ne pas éroder le canal lui-même et il y créera une grande instabilité de forme.

On est donc amené à prévoir l'une des dispositions tout à fait exceptionnelles qui ont été finalement adoptées : le canal est beaucoup plus large et profond qu'il est nécessaire pour la navigation et il aboutit, du côté de la mer, dans un étranglement progressif où il se renforce juste au moment où on a besoin de son action érodante et où se forme un jet violent dirigé vers le large. Au contraire la vitesse est faible dans le canal lui-même dont le profil est très stable.

Mais alors se présente une nouvelle difficulté : ce courant capable de se charger puissamment de sable le long de la digue ouest va également attaquer les fonds dans le reste de l'étranglement et il produira probablement un bouleversement de l'embouchure. D'où la seconde disposition originale d'Abidjan : tout l'étranglement doit être défendu contre les courants par un tapis inafouillable s'étendant d'une jetée à l'autre.

Finalement, on se trouve devant un canal très large terminé par une sorte d'ajutage, de même que, pour obtenir un fort jet d'eau, une lance d'arrosage doit présenter une section plus faible que le tuyau sur lequel elle est montée. L'ensemble forme un outil de dragage capable de projeter le sable à plus d'un kilomètre au large.

Reste à placer cet outil par rapport au piège à sable constitué par le Trou sans Fond ; il faut que l'extrémité des jetées soit assez près des grandes profondeurs pour que le sable puisse y être apporté, mais il ne faut pas tout de même qu'elles soient au bord même de la fosse, car les pentes sont très raides et instables, comme le montre la disparition du wharf établi en 1905 près de l'embouchure artificielle et dont je parlerai plus loin.

De plus, il est bien évident que le sable fera d'autant plus facilement le saut nécessaire depuis l'embouchure jusqu'au Trou sans Fond, que le courant de jusant agira plus dans le même sens que les autres actions (houle, courants) qui portent vers l'est.

On est donc ainsi amené à placer l'embouchure juste à l'ouest du Trou sans Fond et je montrerai plus loin comment ces considérations un peu théoriques ont été confirmées par les essais sur modèle réduit.

Pour l'instant, retenons-en que le problème était extrêmement complexe et revenons à l'historique de la création du port depuis les premières tentatives jusqu'à la réussite concrétisée par l'établissement de la communication définitive en 1950, cet historique étant intimement lié à celui de l'évolution des villes de la basse Côte d'Ivoire.

Historique des tentatives de percée du cordon littoral.

Comme je l'ai dit plus haut, on avait remarqué, dès le milieu du XIX^e siècle, que la lagune présentait de grandes profondeurs à l'ouest de l'île de Petit-Bassam. Mais c'est tout de même à Grand-Bassam, soit à une quarantaine de kilomètres plus à l'est que la première capitale fut établie quand la colonie de la Côte d'Ivoire fut constituée administrativement en 1893.

Avec raison, la création du port paraissait encore aléatoire et lointaine. Cependant, la mission Houdaille, chargée, en 1898, d'étudier la création d'un chemin de fer et d'un port, fournit en 1899 les deux projets demandés. Le [chemin de fer](#) aboutissait sur la lagune à Abidjan en face des grandes profondeurs de Petit-Bassam et la communication entre la mer et la lagune devait être établie à l'endroit où le cordon littoral était le plus étroit afin de réduire le volume des terrassements du canal. Il est vrai que cet avantage était compensé par la nécessité de draguer un chenal dans le bras lagunaire à faible profondeur reliant le débouché du canal en lagune et la rade elle-même.

Sentant l'intérêt du voisinage du Trou sans Fond, les auteurs du projet avaient prévu le débouché en mer juste en face de cette fosse en un point qui fut baptisé Port-Bouët. À cette époque, le mécanisme du transport du sable sous l'action de la houle était très mal connu. On ne voyait certainement pas clairement de quelle façon le Trou sans Fond pourrait recueillir le sable. De plus, on n'avait encore qu'une idée très vague de l'importance du volume transporté annuellement. D'ailleurs la tentative de percée fut qualifiée « expérience nécessaire » avant même qu'elle soit entreprise, ce qui veut dire qu'on était loin d'être sûr de la réussite.

En fait, cette tentative fut un échec et le débouché en mer, ouvert à plusieurs reprises à partir de 1906, se referma chaque fois très rapidement. Cet échec est bien compréhensible étant donné l'état de la technique de lutte contre les ensablements à cette époque déjà lointaine ; on peut maintenant en analyser les causes, mais il est certain que le résultat négatif a fait craindre pendant longtemps qu'il ne soit impossible de créer un port en eau profonde en lagune. De plus, un des ouvrages établis en mer avait disparu de façon spectaculaire : un [petit wharf](#) avait été construit pour le déchargement du matériel à proximité immédiate de la percée. Or, un jour, ce wharf s'est mis en mouvement d'un seul bloc vers les grandes profondeurs du Trou sans Fond. L'officier chef des travaux a vu l'ouvrage s'enfoncer peu à peu sans se disloquer, en même temps qu'une fraction du rivage de deux cents mètres de longueur et d'une cinquantaine de mètres de largeur : le tout a disparu en laissant une petite baie qui s'est peu à peu comblée les jours suivants. Cet accident a souvent fait penser qu'il était impossible de construire des ouvrages maritimes à proximité du Trou sans Fond.

Pendant plus de vingt ans après l'échec des premières tentatives de percée, on tâtonna au point de vue technique. Les rapports se succédèrent et, ou bien conclurent à la possibilité de relier la rade d'Abidjan à la mer, mais tout à fait en dehors de l'action du Trou sans Fond, à Vridi, où la largeur du cordon littoral est de 2 kilomètres environ, ou bien recommandèrent de l'aménager à l'embouchure de la Comoë, à Grand-Bassam. On ne parlait donc plus de l'utilisation du Trou sans Fond comme piège à sable et les ingénieurs mettaient même parfois en doute la possibilité de créer un port à Abidjan.

Et cependant tout s'est passé comme si l'on avait été sûr de la création assez prochaine du port, et l'Administration fit preuve d'une remarquable continuité de vues axées sur le dogme, pourtant ébranlé, du futur port d'Abidjan.

C'est ainsi qu'on n'a jamais relié le terminus du chemin de fer (Abidjan) au wharf mis en service à Grand-Bassam en 1901, ainsi que cela aurait été normal si l'on n'avait pas été sûr de la création prochaine du port d'Abidjan.

C'est ainsi encore qu'en 1928, on prit la décision de déplacer le chef-lieu administratif (qui s'était installé au début du siècle à Bingerville, à peu près à mi-chemin entre Abidjan et Grand-Bassam à la suite d'une grave épidémie de fièvre jaune), et de le fixer à Abidjan, ce qui aurait été absurde si on n'avait pas eu foi dans la création du port. Ce transfert était achevé en 1934.

Enfin, à la même époque, on prit la décision de doubler le wharf de Grand-Bassam devenu insuffisant. Non seulement le nouvel appontement fut établi à [Port-Bouët](#), c'est-à-dire au point de la côte situé le plus près d'Abidjan, mais encore les magasins furent installés à Abidjan même, c'est-à-dire à plus de dix kilomètres du wharf. Il en résultait de grandes gênes dans l'exploitation du trafic entre les navires et les magasins, mais les commerçants apportaient leurs produits à peu près à l'endroit même où devaient être installés plus tard les quais du futur port. On évitait ainsi la création d'une ville supplémentaire à Port-Bouët, et la ville maritime pouvait se développer autour des magasins du wharf sans être condamnée à disparaître au moment de la création du port.

Mais revenons à la gestation du port proprement dit. En 1927, on confia aux Établissements Schneider et Daydé une nouvelle mission d'études qui rassembla une documentation abondante et conclut à la possibilité de maintenir une coupure artificielle. Celle-ci était préconisée en dehors de la zone d'action du Trou sans Fond, à Vridi même.

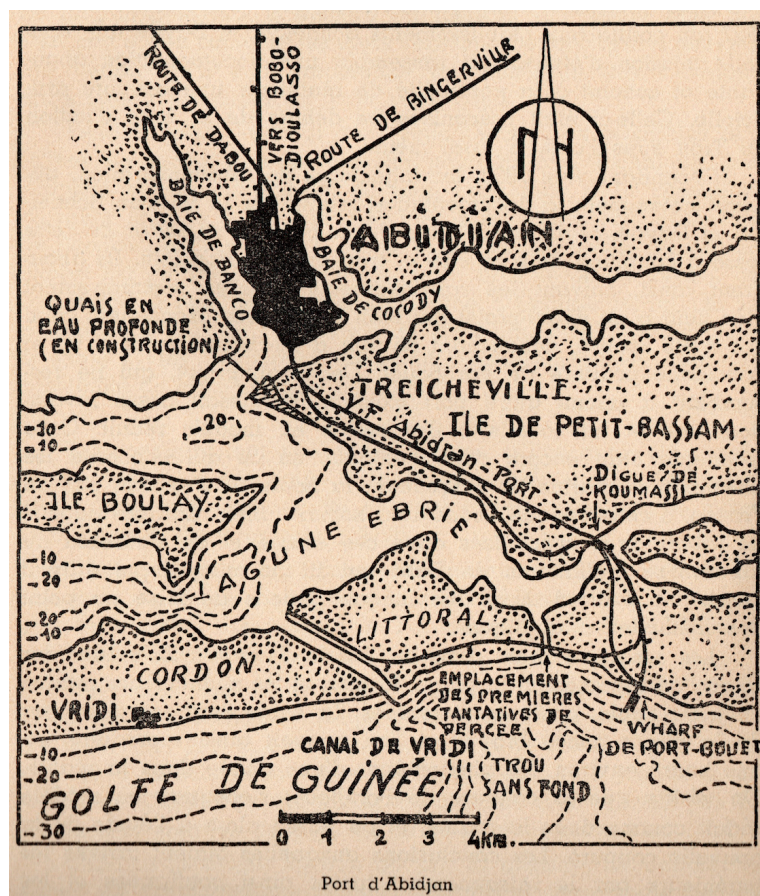
Pendant vers 1930, les ingénieurs de l'Administration, utilisant notamment la documentation réunie par la mission Schneider et Daydé, revinrent à l'idée qu'on pourrait se servir de cette fosse à condition de n'en être ni trop près, ni trop loin. Ils aboutirent ainsi, suivant les raisonnements exposés sommairement plus haut, à un avant-projet qui était à peu près exactement celui qui a été réalisé, débouchant en mer à mi-chemin entre Vridi et l'ancienne coupure de Port-Bouët. Cet avant-projet, qui ne ressemblait à aucun autre port existant, paraissait assez révolutionnaire, et fut soumis à des essais en modèle réduit. Cette technique était encore dans l'enfance en ce qui concerne les phénomènes marins, et notamment la houle. Il n'existait pas en France, à cette époque (nous nous sommes bien rattrapés depuis), de laboratoires spécialisés dans ces essais, et on s'adressa au laboratoire hollandais de Delft qui fit un magnifique travail consistant d'abord dans une longue période de mise au point des méthodes à appliquer.

Les essais se firent dans un bassin d'environ 25 mètres sur 10 où l'on représentait la plage, la mer, et les phénomènes marins en jeu : houle, courants et marées. Le sable était remplacé par de la pierre ponce broyée et l'on pouvait ainsi reproduire, en une heure environ, les phénomènes d'une année dans la réalité. On vérifia que la coupure

de Port-Bouët s'obstruait en modèle réduit comme dans la réalité, et on passa alors à l'étude de la nouvelle coupure. Les conclusions auxquelles étaient arrivés les ingénieurs par le raisonnement furent ainsi confirmées et les essais permirent de préciser le tracé exact à adopter pour les ouvrages.

On put alors établir un projet qui fut mis en adjudication en 1936. Ce projet comportait un canal très large (370 m) et assez profond (15 m) débouchant en mer dans un ajutage limité par les deux digues et un fonds inafouillable constitué par des tapis de fascines du type hollandais. Cet ajutage avait 200 mètres de largeur et 12 mètres de profondeur dans sa partie la plus rétrécie. C'est là que devait se former à marée descendante le jet projetant le sable vers le Trou sans Fond suivant le mécanisme exposé plus haut.

Normalement, les travaux des ouvrages d'accès auraient été terminés en 1940. Mais ils furent retardés d'abord par les troubles sociaux de 1936, et ensuite par la guerre. Le consortium d'entreprise chargé des travaux, piloté par la Société française d'entreprises de dragages et de travaux publics, fit des efforts prodigieux pour travailler malgré tout pendant les années de guerre. Mais, après la fin des hostilités, il fallut d'abord remettre en état le matériel et ce n'est qu'en 1947 que les travaux purent reprendre à une cadence normale. Enfin, en juillet 1950, on enlevait le dernier et étroit barrage de sable séparant la mer de la lagune. On établissait ainsi cette fameuse liaison entre la rade d'Abidjan et la mer, et on mettait en action, et d'un seul coup, le formidable engin de dragage constitué par les eaux de la lagune se précipitant à marée descendante entre les deux digues.



Tout s'est alors passé comme prévu, et après quatre ans, on peut dire que ces travaux représentent un très grand succès.

Répercussions de ces travaux sur l'évolution de la capitale.

Comme je l'ai dit plus haut, dès 1934 Abidjan devenait le chef-lieu de la Côte d'Ivoire, et, en même temps, son importance commerciale, qui avait fait un bond en avant en 1931 au moment de la mise en service du wharf de Port-Bouët, ne faisait que croître d'année en année, suivant d'ailleurs le développement général du territoire. Grand-Bassam n'était guère qu'un point d'embarquement pour les bois et Bingerville, l'ancien chef-lieu, s'endormait tout doucement en abritant quelques services et quelques écoles.

Brusquement au moment de l'ouverture du canal de Vridi, la fièvre s'emparait d'Abidjan. On procéda en toute hâte à la construction des quais en eau profonde qui sont nécessaires pour qu'on puisse considérer Abidjan comme un port moderne. C'est déjà, en effet, une énorme amélioration que de pouvoir débarquer les navires en eau calme, mais seuls des quais permettent de supprimer le chalandage entre les navires et la terre. De plus, il est nécessaire de remplacer le pont flottant reliant Abidjan à l'île de Petit-Bassam par un pont définitif qui sera un ouvrage exceptionnel par suite des difficultés de fondation.

Mais, surtout, les énergies et les capitaux privés se mirent à affluer en masse. La création d'un grand port crée toujours un choc psychologique et la transformation d'Abidjan en quelques années est étonnante. L'aspect des nouvelles constructions n'a plus rien à voir avec celui des vieilles rues de Grand-Bassam, ni même celui de la rue du Commerce dont Abidjan s'enorgueillissait vers 1930.

Pour terminer, je voudrais répondre à la critique suivante, que l'on peut être tenté de faire : c'est bien long d'attendre un port pendant cinquante ans. C'est en effet le délai qui s'est écoulé entre les premières études sérieuses du port d'Abidjan (Mission Houdaille) et l'ouverture définitive du canal.

Mais il faut d'abord tenir compte de ce que, jusque vers 1930, le trafic n'était pas assez important pour justifier la création d'un port coûteux. Les wharfs étaient parfaitement capables d'évacuer la production et il ne faut pas croire que la création d'un port suffise pour créer le trafic. Celui-ci dépend surtout d'un travail de longue haleine, à l'intérieur du pays. Les wharfs présentent le principal inconvénient de nécessiter des manutentions coûteuses, d'entraîner des avaries aux marchandises et de retarder les rotations des navires. Mais tant que le trafic n'atteint pas environ 300.000 tonnes, il n'y a aucune nécessité à faire un port si celui-ci doit être coûteux.

Les expériences de 1905 avaient pour but de déterminer si l'on pouvait établir un port très bon marché proportionné au trafic de l'époque. La démonstration étant faite que c'était impossible, la sagesse commandait de se contenter de wharfs pendant une assez longue période. Mais, en même temps, l'Administration restait fidèle au dogme du « port d'Abidjan à créer quand cela serait nécessaire ». Elle ne mit pas en doute que les ingénieurs parviendraient un jour, si c'était indispensable, à créer cette fameuse liaison entre la rade d'Abidjan et la mer. Faisant preuve d'une remarquable continuité de vues, elle prit toutes les mesures dont j'ai parlé plus haut en ce qui concerne le déplacement du chef-lieu, la non-liaison par voie ferrée entre Abidjan et Grand-Bassam, la construction du wharf de Port-Bouët.

Quand, en 1930, on commença à sentir que le port serait nécessaire à assez brève échéance, le progrès de la technique, la création de ports en plage de sable et les expériences faites un peu partout dans le monde, permettaient d'expliquer les échecs de la coupure de Port-Bouët. Les ingénieurs ont pu, à cette époque, mettre sur pied un projet tout différent. Il est vrai que ce projet pouvait paraître révolutionnaire, mais les essais en modèle réduit permettent de vérifier les conceptions les plus contraires aux

idées habituelles, et, cette vérification ayant été positive, on pouvait dès lors se lancer dans les travaux proprement dits.

Ces travaux auraient été terminés normalement en 1940 et le trafic atteignait précisément un peu avant la guerre le seuil de rentabilité d'un port du type d'Abidjan.

On peut donc affirmer qu'aucun retard dans le développement de la Côte d'Ivoire n'est imputable au délai de réalisation du port. Celui-ci est venu à son heure pour prendre la relève des wharfs devenus insuffisants, mais j'insiste une fois de plus sur le fait que, sans la remarquable continuité de vues de l'Administration, Grand-Bassam serait resté la capitale, se serait considérablement développé, et au moment de la création du port d'Abidjan, il aurait fallu créer de toutes pièces une nouvelle capitale et abandonner toutes les installations de Grand-Bassam.

Cette opération, infiniment regrettable au point de vue psychologique, aurait entraîné des pertes immenses pour la collectivité. Au contraire ce transfert s'est effectué sans heurt au cours de près d'un demi-siècle et ce résultat remarquable vient s'ajouter à la réussite technique indéniable que constitue le port d'Abidjan.



Coll. Jacques Bobée

Le canal de Vridi vu de l'océan (1957)

Le canal de Vridi, commencé en 1938 et achevé en 1950, permet la communication de la lagune Ébrie et de la rade d'Abidjan avec la mer.

Longueur : 2.700 m ; largeur : 370 m ; profondeur : 15 m

La jetée Est (180 m) protège l'entrée des effets de la barre.

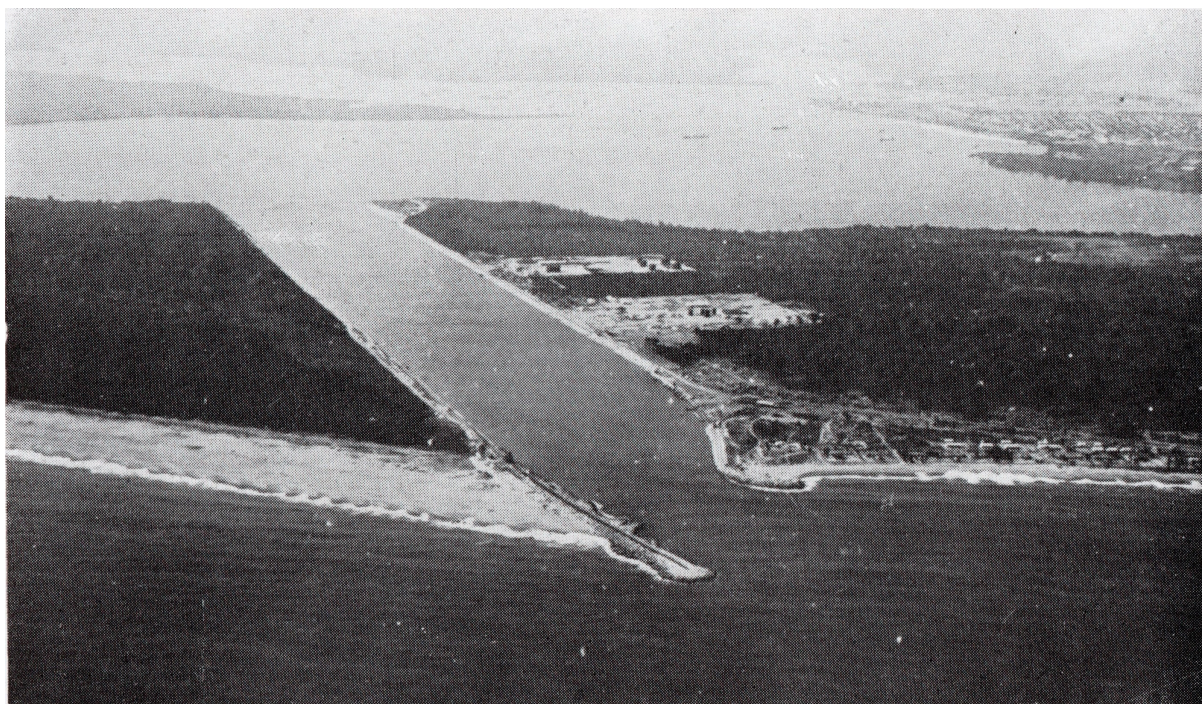
La jetée Ouest (580 m) protège l'entrée de l'ensablement provoqué par les courants ouest-est.



Le canal de Vridi : digue Est (1957)



Le canal de Vridi : la plage (1957)



Coll. Jacques Bobée

Le canal de Vridi vu de l'océan

Au second plan, la rade. À l'arrière-plan, Treichville et Abidjan (Cliché ministère F. O. M.).



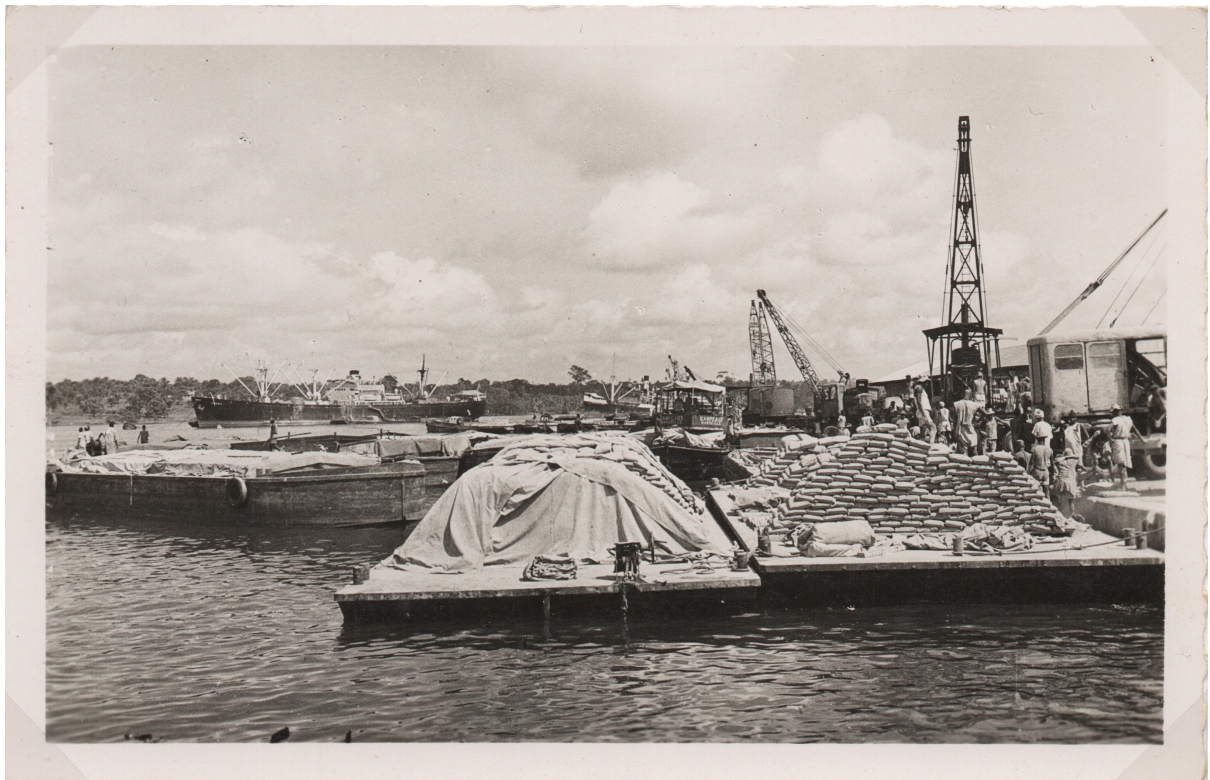
Au premier plan, Abidjan (en 1951). À droite du pont : les quais (côté baie du Banco)
Au second plan, Treichville, desservi par son pont flottant, et la rade
À l'arrière-plan, à l'horizon, le cordon lagunaire coupé par le canal de Vridi (Cliché ministère F. O. M.).



Abidjan vers 1953 : au premier plan à gauche : bateaux dans la baie du Banco.
 Au second plan, à droite : Treichville et ses quais.
 Entre Abidjan et Treichville, le pont flottant est encore en place. (Photo-Service)



Abidjan. — Le port sur la baie du Banco, dominé par le palais du gouverneur.



Port d'Abidjan.



Treichville. — Les quais.
Photos Charles Couty, Treichville.



Lettre expédiée de Liverpool le 24 sept. 1956
MESSRS. ELDER DEMPSTER LINES LIMITED,
ABIDJAN
IVORY COAST
F.W. AFRICA.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES DE DRAGAGES
ET DE TRAVAUX PUBLICS
(*L'Information financière, économique et politique*, 14 janvier 1959)

.....
Dans le port d'Abidjan, la société a entrepris les travaux d'un nouvel allongement des
quais maritimes.

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISES
DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS**

10, Rue Cambacérès, PARIS VIII^e

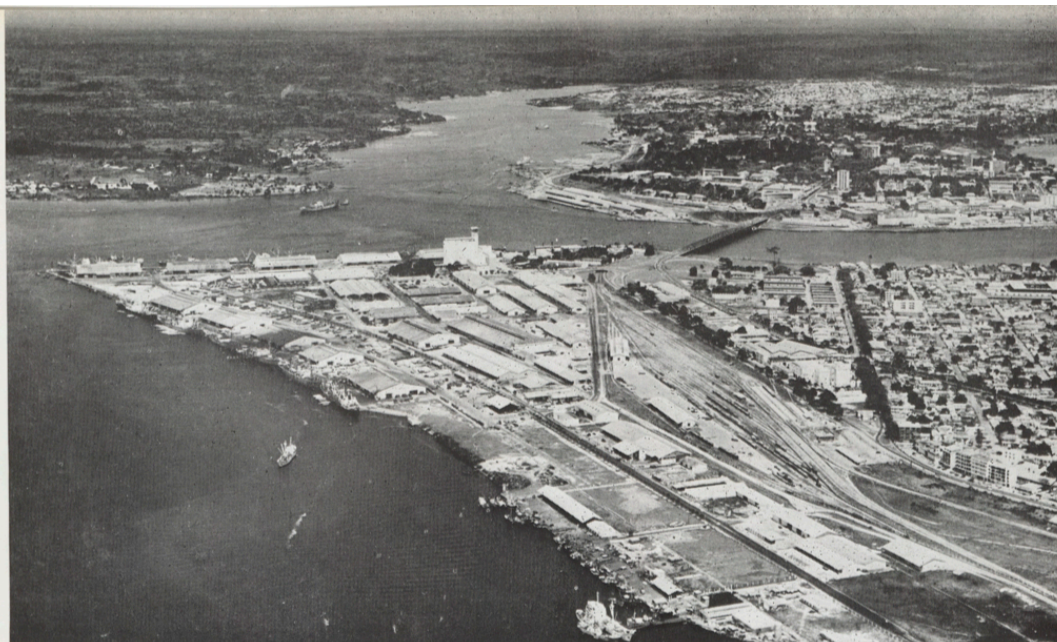
AGENCE D'ABIDJAN

Km 4 Boulevard de Marseille

B. P. 1780

Tél. : 555-78 *

La Cité, juin 1964.



LE PORT D'ABIDJAN

PLAN D'EAU : 1 000 HA A LA COTE (- 10 m) — 14 POSTES D'AMARRAGE
POSTES A BANANIERS, A PÉTROLIERS ET A MINÉRALIERS, PORT DE PÊCHE
RAVITAILLEMENT EN EAU ET CARBURANTS

75 000 m² de magasins-cales — 270 000 m² de terre-pleins — 65 000 m² de parc à bois — 14 000 m² de hangars

TRAFIC MARCHANDISES :

1958 — 1 225 000 Tonnes 1960 — 1 767 000 Tonnes 1962 — 2 503 000 Tonnes
1963 — 2 888 000 Tonnes 4 555 Navires entrés et sortis représentant 12 020 000 Tonneaux de jauge nette

Liaisons régulières et fréquentes avec

LES GRANDS PORTS EUROPÉENS L'AFRIQUE ET L'AMÉRIQUE



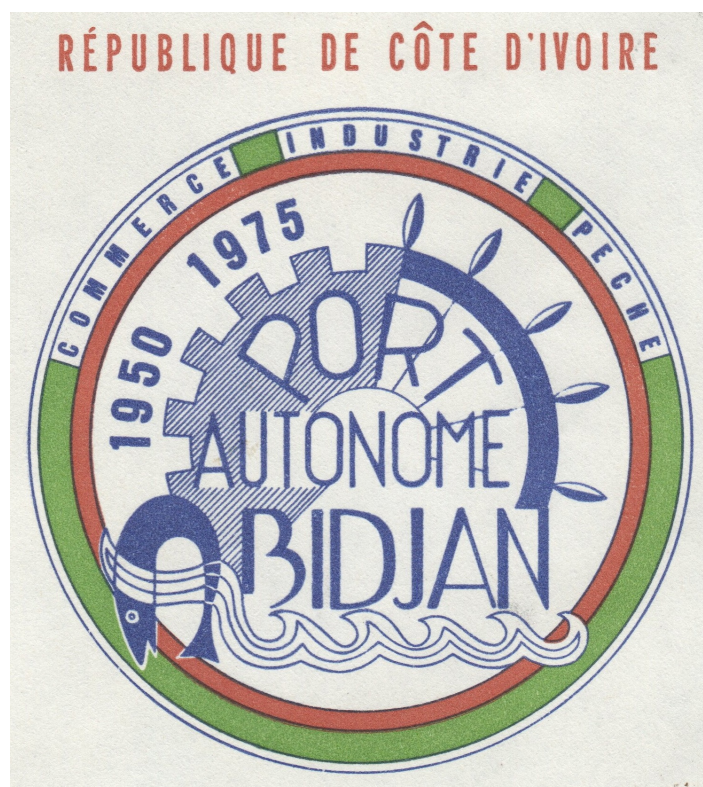


Timbre pour le 25^e anniversaire du port d'Abidjan (1975)(P. Lambert - Delrieu)



[Coll. Jacques Bobée](#)

25^e anniversaire du port d'Abidjan (1975) : future extension de Locodjro (P. Lambert - Delrieu)



Port autonome d'Abidjan 1950-1975



Coll. Jacques Bobée

Lettre-avion d'Abidjan à la S.E.G.I.C., de Toulon

Timbre commémoratif du centenaire de l'Union postale universelle (1874-1974)

Cachet du 25^e anniversaire du port d'Abidjan