

## PORT DE KONAKRY (GUINÉE)

LE BUDGET DES COLONIES  
(*La Politique coloniale*, 21 novembre 1904)

.....  
En Guinée, il suffit d'avoir vu Conakry avec son beau port en eau profonde, ses quais, ses larges boulevards, ses rues bien bâties, ses services publics admirablement installés, pour sentir que, derrière ce superbe paravent, un pays riche, peuplé, bien administré, doit forcément exister.  
.....  
\_\_\_\_\_

### LETTRE DE LA GUINÉE FRANÇAISE

\_\_\_\_\_

Les travaux publics  
Le nouveau régime douanier  
La répression de la fraude sur le caoutchouc  
(*La Politique coloniale*, 23 janvier 1905)

Conakry, le 18 décembre 1904.

.....  
Parmi les travaux neufs à entreprendre au cours de l'année, on cite la construction d'un bâtiment pour loger les bureaux de l'administration centrale, d'un feu de port à Boulbinet (entrée de la rade de Conakry), d'un phare de troisième catégorie sur l'une des îles de Los. Une somme importante aurait été prévue pour le dragage de la passe.  
.....  
\_\_\_\_\_

### LES PROGRÈS DE LA GUINÉE FRANÇAISE

\_\_\_\_\_

L'exploitation de la Guinée française  
L'aménagement du port de Conakry  
Travaux municipaux divers  
(*La Politique coloniale*, 23 août 1905)

.....  
Pour que le chemin de fer produise tout son effet, il est indispensable d'en faciliter l'accès par des routes réunissant les centres de production aux stations. L'aménagement du port de Conakry, la construction d'un plan de grand attérage [*sic*] et d'un feu de port constitueront le complément naturel et obligé des voies de communication terrestres.

Déjà, en 1904, on a exécuté un terre-plein formant d'enracinement d'un wharf la forme d'un triangle de 80 m. de base sur 150 de hauteur. L'épaulement de l'estacade au moyen d'enrochement a été continué sur toute sa longueur, mais est resté incomplet et, par suite, insuffisant.

.....

## GUINÉE FRANÇAISE

L'amélioration du port de Conakry  
(*La Politique coloniale*, 15 novembre 1905)

Le port de Conakry n'est pas encore suffisamment bien installé pour que le mouvement des marchandises puisse continuer pendant la mauvaise saison. Les navires n'ayant que peu déchargement à déposer et à prendre, mouillent en rade extérieure ; les communications sont difficiles, parfois même dangereuses, avec les canots et baleinières du service, qui ne dispose même pas d'une chaloupe à vapeur. Dès que le dragage de la passe sera fait, il deviendra indispensable de fixer les limites du port. On évitera ainsi aux commerçants les pertes de temps et d'argent.

Mais il ne suffira pas, pour entretenir l'activité commerciale pendant la saison des pluies, que les navires viennent jusque dans le port, il faudra aussi créer des installations pour protéger contre les intempéries les marchandises importées ou exportées. Le magasin de dépôt de la Douane est notoirement insuffisant pour loger les colis en cours de manipulation. Il faudrait construire un abri, un hall couvert à la racine du wharf ; les marchandises chargées sur les wagons y seraient présentées à la douane et n'auraient rien à redouter des intempéries. La question est, paraît-il, à l'étude.

Quand ces améliorations, jointes à la construction des phares des îles de Los, à l'achèvement du wharf et à la création d'une ligne côtière de navigation seront réalisées, le mouvement commercial se réalisera en Guinée. Jusqu'à présent, les trois mois de la mauvaise saison ont produit chaque année une interruption de transactions.

.....

## ADJUDICATION

MINISTÈRE DES COLONIES  
(*La Politique coloniale*, 5 avril 1906)

### Avis rectificatif

L'adjudication pour la fourniture d'une drague destinée à la Guinée Française aura lieu, non le 10 avril, mais bien le 24 avril 1906.

.....

Une politique des ports en A. O. F.  
par Pierre Valude,  
député du Cher,  
ancien ministre.  
(*Les Annales coloniales*, 4 octobre 1927)

.....

Conakry ne possède qu'un wharf d'accès difficile où un seul navire peut accoster à la fois. Le plus souvent les opérations doivent se faire au large et, par suite du courant violent, dans des conditions fréquemment dangereuses.

.....

---

L'outillage du port de Conakry  
(*Les Annales coloniales*, 16 avril 1929)

Au 1<sup>er</sup> janvier 1929, le matériel de quai et du wharf de Conakry comprenait quatre grues à vapeur dont une de 4 tonnes et trois de 3 tonnes, deux voies ferrées de un mètre et une voie Decauville. Le matériel flottant se compose de : un remorqueur de 260 CV., un chaland en fer de 130 mètres cubes, trois vedettes (2 de 15 CV. et de 30 CV.), une chaloupe de 15 CV, une drague à godets de 200 CV., devant être remplacée par une drague neuve plus puissante, une chaloupe à deux moteurs de 25 CV, deux chaloupes de 35 et 18 CV., deux chalands citernes de 50 mètres cubes et 10 chalands de 30 tonnes.

Les ateliers de réparations disposent d'une mécanique de coque, d'une cale de halage et d'un portique de 15 tonnes ayant une portée de 10 mètres. La superficie des magasins couverts est de 2.266 mètres carrés.

La capacité maximum journalière de chargement ou de déchargement du wharf est de 250 à 360 tonnes suivant la nature du chargement et le nombre de mains, et de 250 à 350 tonnes en chalands en petite rade.

Il y a lieu de signaler que le projet de captation des eaux de la Ketima permettra d'assurer un approvisionnement journalier de 1.000 tonnes en toutes saisons. Le débit journalier est actuellement de 50 à 500 tonnes suivant la saison.

---

Le port de Conakry  
(*Les Annales coloniales*, 24 septembre 1929)

Le retour de M. Georges Poirer, le distingué gouverneur de la Guinée voué et combien dévoué, depuis vingt ans, à cette belle colonie, donne un regain d'actualité aux travaux du port de Conakry, qui se poursuivent avec une activité riche de promesses pour la pleine « mise en valeur » du joyau de l'A. O. F.

Il n'est pas sans intérêt historique de rappeler, à ce propos, que la rade de Conakry n'est réellement française que depuis la conclusion de l'accord anglo-français du 8 avril 1904 cédant à la France les îles de Loos, accord dont les prémisses furent posées par le comte d'Agoult, député du Sénégal, et M. Henri Muteau, député de la Côte-d'Or, ancien commissaire de Marine.

Les îles Tamara et Kassa ferment, en effet, la rade et la protègent de la barre, faisant ainsi de Conakry un port naturel en eau profonde qui, avec quelques améliorations, doit devenir, après Dakar, le port le plus sûr et le meilleur de la Côte occidentale d'Afrique.

Ainsi que l'a constaté M. G. Barrès, président de la chambre de commerce de Bordeaux, au cours de sa mission dans les ports de la Côte occidentale d'Afrique, le port de Conakry est insuffisant au regard des besoins non seulement actuels, mais aussi futurs. Et nous savons tous quel avenir est réservé à cette colonie, une fois achevé son réseau routier et mises en valeur les régions encore non défrichées.

Actuellement, écrit M. G. Barrès, le port comporte deux mouillages principaux, l'un en grande rade, par des fonds de 8 à 12 mètres, situé au delà des bouées extérieures ; l'autre, en petite rade, entre la côte et le haut fond de la Prudente, parallèle à celle-ci.

On y accède par un chenal, soit par la passe Sud, soit par la passe Nord, récemment balisée.

Un wharf permet les manutentions. Il est à enrochements ; en flèche se trouve ménagé un poste d'accostage de 120 mètres, par fonds de 5 mètres, ce qui permet aux navires de faible tirant d'eau d'accoster à marée haute.

La capacité du trafic journalier peut atteindre 350 tonnes pour le wharf et autant pour le service d'aconage en rade, soit au total 700 tonnes pour un pays dont le commerce général s'est monté en 1928 à 178.200.000 fr. De 1920 à 1928, l'expédition des bananes s'est accrue de 4.447 caisses de 60 kg à 73.772 caisses. De plus, la production agricole, intensive grâce aux efforts du gouverneur Poirer, exige impérieusement l'aménagement du port de Conakry de telle sorte que les navires entrent en tout temps en petite rade et s'amarrent à un quai en toute sécurité.

Mais voici les travaux éminemment utiles en cours d'exécution :

Un quai de 300 mètres, partant de l'extrémité du wharf et faisant avec le wharf un angle de 57 m. 30 environ avec fonds de 8 mètres (travaux confiés à la Société des Grands Travaux de Marseille).

Un entrepôt frigorifique pour le stockage des bananes et autres fruits tropicaux (ananas) travaux exécutés par la colonie.

Il restera à réaliser, pour que le port réponde à tous les besoins, une digue de protection de la Prudente, le dragage d'une passe en ligne droite, un terre-plein pour les hangars. (Il tombe 4 à 7 mètres d'eau pendant la saison des pluies.)

L'ensemble de ces travaux est estimé à la somme globale de 56 millions, qui ne tarderont pas à être récupérés par le développement économique qui en sera la conséquence

Bien qu'il ne se trouve pas sur la ligne de l'Amérique du Sud, situation privilégiée du port de Dakar, le port de Conakry est l'exutoire d'un hinterland riche, relativement peuplé, et Conakry sera toujours l'escale obligée des navires fréquentant les « Rivières du Sud. à défaut d'en être devenue la capitale comme l'avait rêvé le gouverneur Ballay, véritable fondateur de la plus jolie ville de la Côte Occidentale d'Afrique.

Édouard Véron,  
sénateur de la Haute-Loire,  
vice-président de la commission des Douanes.

---

GUINÉE  
LA VIE ADMINISTRATIVE  
(*Les Annales coloniales*, 12 mai 1930)

Le wharf de Conakry dépend maintenant d'une commission de surveillance

Une Commission chargée d'émettre toutes propositions et suggestions utiles concernant l'organisation de la surveillance des magasins-cales et de la police du wharf vient d'être instituée à Conakry par les soins du lieutenant gouverneur.

Le secrétaire général de la Colonie en est le Président. Les membres sont : le président de la chambre de commerce, le chef de service des Travaux Publics, le chef du service temporaire du port, le chef du service des douanes et M. Jules Burki, représentant des Compagnies de navigation. Secrétaire : M. Meunier.

M. Burki pourra être remplacé, en cas d'absence, par son fondé de pouvoirs Cette Commission se réunit sur la convocation de son président.

Visite des navires à Conakry

La visite des navires en cours de service sera faite dans le port de Conakry par une Commission constituée pour 1980 du commissaire de l'Inscription maritime du quartier de Conakry, comme président et de MM l'inspecteur de la Navigation et Pierre, ingénieur principal des Travaux publics comme membres..

#### Constatations à bord des navires neufs nouvellement acquis

D'autre part, la Commission chargée dans le port de Conakry des constatations à bord des navires de commerce nouvellement construits ou nouvellement acquis à l'étranger est composée comme suit pour 1930, en application des articles 4 et 13 de la loi du 17 avril 1907 et de l'article 2 du décret du 8 juillet 1910 ;

Président : le commissaire de l'inscription maritime du quartier de Conakry.

Membres : MM. le médecin capitaine H. C. Rocca, médecin sanitaire : Pierre, ingénieur principal des Travaux publics ; Ferrier, capitaine au cabotage ; Vergé, représentant de Compagnie française d'assurance maritime ; Barateau, représentant du bureau Véritas ; Ralli, officier mécanicien de 2<sup>e</sup> classe de la Marine marchande ; Gaveau, agent des Chargeurs Réunis\*, représentant des armateurs.

---

## PETITS ET MOYENS PORTS RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES DANS LA DERNIÈRE DÉCADE <sup>1</sup>

par M. BLOSSET <sup>2</sup>, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées  
(*La Journée industrielle*, 9 mars 1939)

### Le port de Conakry

Conakry, déjà grand port bananier de la Guinée Française, pourra prétendre à un très bel avenir si les gisements de fer découverts dans la région avoisinante sont bientôt en exploitation.

Pour l'instant, le port, étudié dès 1922 par l'inspecteur général des ponts et chaussées Ficatier, consiste en un mur de quai de 300 m. de long fondé à (- 8,00) et établi en bordure d'une fosse naturelle balayée par les courants marins canalisés entre la côte et les hauts fonds du « banc de la Prudente » ; le mur de quai, adossé à un terre-plein remblayé est protégé de la houle par une digue submersible de 1.000 m. de long.

Des dragages à la cote (- 7.50) entre le quai et la digue, complétés par une zone d'évitement, permettent aux navires d'évoluer dans le plan d'eau ainsi constitué.

Enfin, l'opportunité est apparue de remplacer les anciens appontements en charpente par des ouvrages en béton armé (appontement au long-cours de 112 m. de large par fonds de - 6,50, appontement au cabotage de 50 m. de large par fond de 3.00, appontement de liaison entre les deux ouvrages précédents, de 80 m. de large

Le port possède un grill d'échouage. Il est équipé de :

3 grues à vapeur de 3 t. sur voie normale ;

1 grue à vapeur de 3 t. sur voie métrique ;

1 grue à vapeur de 5 t. sur voie normale ;

1 portique de 10 t. de puissance.

Le matériel flottant se compose de 2 remorqueurs de 150 CV et de 230 CV ; de chalands à clapet, cotres de 50 t., de 2 chalands de 50 t., 10 chalands de 30 t., 6 chaloupes de 18 t. 35 CV.

---

<sup>1</sup> Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).

<sup>2</sup> 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).

Les ouvrages, dragages de régularisation et abaissement du plafond des seuils, remblais, appontements, digue-abri sur le récif de la Prudente sont achevés et ont coûté environ 80 millions, dont 60 imputés au fonds d'emprunt, le reliquat étant financé par le budget général de la Fédération (exécutant : Grands Travaux de Marseille). Il reste encore d'une part, à allonger et à surélever la digue-abri pour lui permettre de remplir, en toutes circonstances, son rôle de protection des quais, d'autre part, à construire le ou les postes de chargement de minerais avec desserte des gisements par voie ferrée.

---

### Les TRAVAUX d'EXTENSION DU PORT DE CONAKRY (Paris-Dakar, 21 juin 1949)

L'augmentation du trafic du port de Conakry et la mise en exploitation du gisement de fer de la presqu'île du Kaloum, ont rendu nécessaire l'exécution d'importants travaux d'extension. Ils consistent dans :

- 1°) la construction d'un quai minier de 300 mètres ;
- 2°) la construction d'un quatrième poste à quai pour les long-courriers qui sera suivi ultérieurement d'un cinquième ;
- 3°) la construction de digues destinées à abriter les futurs quais et à l'exécution des dragages nécessaires à l'extension du port.

Le quai minier sera construit au nord du quai actuel de 310 mètres. Un intervalle de 150 mètres, sera laissé entre les deux quais pour permettre l'entrée de la darse limitée par le quai bananier, le quai commercial, perpendiculaire au quai minier.

L'emplacement du quai minier a donné lieu à une discussion serrée entre les tenants de deux solutions : la solution Nord qui, finalement, a été adoptée et la solution sud qui aurait consisté à prolonger le quai de 310 mètres, de 600 mètres vers le sud de manière à offrir des nouvelles poses.

À la suite d'essais sur modèle réduit, il est apparu que la solution Sud aurait eu pour inconvénient, d'exposer les navires à quai, à la houle du Sud. Cette solution avait en outre de graves inconvénients au point de vue de l'exploitation au port et de l'urbanisme. Elle forçait en effet la circulation du port minier à croiser la circulation du port commercial. En outre, cette solution plaçait le port minier en face des quartiers résidentiels de Conakry.

La solution Nord, très satisfaisante à tous points de vue, offre, de plus, les mêmes avantages que le port actuel vis-à-vis de la houle Sud ; par contre, elle nécessite un dragage d'établissement beaucoup plus considérable (1.150.000 m<sup>3</sup> au lieu de 375.000 m<sup>3</sup>).

Il apparaît toutefois que si les dragages d'entretien devaient être importants dans la zone Nord du port, ce serait au bénéfice de la zone Sud. La zone draguée au Nord jouant le rôle de « piège à vase ». Au surplus, les dragages supplémentaires d'entretien ne sauraient dépasser 100.000 m<sup>3</sup> et cette dépense peut être supportée par le minerai (5 à 10 francs C.F.A.)

Le comité des Travaux publics de la France d'Outre-Mer chargé de l'examen de cette question a conclu au choix de la solution Nord

Le quai minier sera un quai léger, n'ayant pas à supporter la stockage du minerai. Il sera relié à la terre par un terre-plein étroit, le minerai stocké sur un élargissement de ce terre-plein y sera amené par chemin de fer. Il sera repris et conduit jusqu'au bateau par un système de transporteurs à courroie.

Le quai offrira des fonds de onze mètres afin de permettre l'accès des cargos de 25.000 tonnes.

En ras de besoin, le quai minier pourra être prolongé vers le Nord.

Les *nouveaux quais de commerce* : Un premier quai perpendiculaire au quai minier complètera la darse actuelle aux caboteurs. Il sera dragué à moins de huit mètres sur 150 mètres.

Dans le fond de la darse, un quai de 135 mètres par fonds de moins de 4 mètres sera utilisé pour le cabotage. Les terre-pleins commerciaux en arrière de ces deux quais auront une superficie de quatre, vingt mille mètres carrés.

Le poste à quai de 150 mètres sera réservé aux bananiers. On prévoit, en effet, d'équiper Conakry de moyens modernes et rapides pour le stockage et le chargement des régimes.

L'actuel poste aux bananiers sera rendu au trafic de divers.

En deuxième étape, le port de commerce s'agrandira vers le Sud du quai de 310 mètres. Un premier allongement de 150 mètres fournissant un poste à quai supplémentaire est prévu au plan décennal d'équipement.

Digues et dragages : Des ouvrages sont nécessaires pour protéger les extensions du port contre la houle. La digue de la Prudente sera prolongée de 100 mètres vers le Sud, de 200 mètres vers le Nord

Elle sera complétée par une digue Nord de 760 mètres et, éventuellement, par une troisième digue de 300 mètres. Ce dispositif a été adopté afin de modifier le courant qui joue un rôle important dans le maintien des profondeurs.

Enfin, pour permettre au courant de « coller » contre le quai minier et pour assurer à ce courant, une vitesse suffisante pour empêcher les dépôts de vase, on a prévu un épi partant de la côte, orienté Sud-Est, Nord-Ouest, long de 900 mètres et dont l'extrémité Nord est située à 1.200 mètres dans le prolongement du quai actuel.

Des dragages importants sont, d'autre part, prévus surtout pour l'établissement du quai minier. En outre, le chenal dragué à moins de 8 mètres devra être à moins de 8 mètres afin de permettre l'évolution à mi-marée des cargos chargés de-minerais.

La réalisation de ces projets est prévue de la manière suivante :

[La construction des digues a fait l'objet en 1948 d'un marché avec la Société des grands travaux de Marseille qui a déjà construit la digue de la Prudente et dispose de la carrière de syénite de Kassa.](#) On est actuellement à la phase des travaux préliminaires : forage des tours de mines, installations des chantiers comportant notamment la construction d'un nouveau wharf à Kassa. L'entreprise fait venir un important matériel pour l'exécution du marché.

Le premier abatage en carrière est prévu pour le mois de septembre. Les blocs seront mis en place au moyen d'un ponton-mature de 60 tonnes.

L'achèvement des travaux de la digue peut être prévu pour la fin de 1951.

Les autres travaux : « Construction du quai minier, du quai bananier et du quai de cabotage, dragages, exécution des terre-pleins et remblaiement de la « Petite Darse » font l'objet d'un concours qui sera ouvert très prochainement à Paris et jugé à la fin de l'année. Les travaux pourront commencer au début de l'année prochaine et la durée prévue est de 2 an.s et demi.

---

### Le développement industriel de la Guinée (France-Dahomey, 31 octobre 1952)

.....  
L'après-midi, les géologues ont visité, à l'autre extrémité de l'île de Kassa, la carrière de pierre des Grands Travaux de Marseille, qui est en exploitation depuis près de vingt ans. Les blocs de pierre extraits de la carrière sont utilisés pour la construction du port de Conakry, et en particulier du quai minier, tandis que la pierraille est utilisée pour la fabrication du béton.

---