

Mise en ligne : 4 décembre 2021.
www.entreprises-coloniales.fr

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

Les ports
de
l'Afrique occidentale
française
1931

**exposition coloniale internationale de paris
commissariat de l'afrique occidentale française**

les ports
de
**l'afrique occidentale
française**



MDCCCXXXI

LES PORTS de l'Afrique Occidentale Française

Indépendamment des ouvrages que peut comporter, pour l'aménagement rationnel de ses ressources en eau, soit en vue de l'hydraulique agricole, soit aux fins de production de force électrique, l'équipement de ses fleuves et rivières, l'outillage économique d'une grande colonie comprend deux groupes de travaux: d'une part, les ouvrages maritimes, d'autre part, les voies de communication intérieures se subdivisant elles-mêmes en chemins de fer, voies navigables et routes. Les premiers présentent un intérêt primordial évident : quelle serait l'utilité d'un plan de mise en valeur du pays, si judicieux soit-il, et d'un réseau de voies de communication parfaitement étudié et réalisé, si, à la progression certaine du trafic d'exportation qui doit en résulter, ne correspondaient pas des installations de ports permettant l'écoulement facile de ce trafic accru ? Évidemment, toutes les parties d'un programme d'outillage sont solidaires les unes des autres, mais il n'est pas exagéré de dire que la question des installations maritimes prime toutes les autres.

L'Afrique Occidentale Française s'est trouvée assez mal partagée en ce qui concerne la structure des côtes permettant l'aménagement des ports. Si, au Sénégal et en Guinée Française, des rades suffisamment abritées et des estuaires de fleuves et de rivières ont permis la création de véritables ports, la côte du golfe de Guinée, où sévit le phénomène de la barre, présente, pour les installations maritimes, des difficultés d'un ordre particulier. Partout, d'ailleurs, les créations réalisées ont nécessité des travaux importants, comportant l'engagement de fortes dépenses. Celles-ci ont été effectuées tant par le Gouvernement Général sur son budget normal propre et sur les budgets spéciaux de fonds d'emprunt que par les budgets locaux des dix colonies du groupe intéressées ; elles peuvent être résumées dans le tableau ci-après qui indique l'intérêt porté par l'Administration à la réalisation de ces travaux et montre l'effort réalisé à cet égard durant ces dernières années :

DÉPENSES FAITES OU PRÉVUES AU TITRE DES PORTS ET WHARFS EN A. O.F.
DE 1904 à 1924 ET DE 1925 à 1930.
(Travaux neufs)

PÉRIODES	BUDGET GÉNÉRAL	EMPRUNT 167 millions	BUDGET ANNEXE DU PORT DE DAKAR		SÉNÉGAL	COTE D'IVOIRE	GUINÉE	DAHOMÉY	TOTAL
			Entretien réparations	Outillage et matériel flottant					
1904-1924 ...	»	»	»	»	»	»	»	»	37.547.685 94
1925	323.868 78	3.033.516 14	524.938 67	544.422 58	148.107 24	»	»	»	4.574.853 41
1926	6.445.821 57	3.242.606 97	444.259 16	261.429 03	1.104.520 41	3.126.671 47	»	19.518 75	11.644.827 36
1927	20.413.270 96	»	472.546 13	132.478 25	1.213.542 06	2.053.529 68	»	626.972 59	24.912.339 67
1928	26.874.697 25	»	398.345 53	333.178 32	4.100.000 »	2.589.990 99	200.000 »	755.000 »	35.251.212 09
1929 (1)	60.568.000 »	»	362.458 »	433.215 »	5.500.000 »	3.200.000 »	50.000 »	1.000.000 »	71.113.673 »
1930 (1)	59.197.000 »	»	»	250.000 »	12.700.000 »	3.700.000 »	30.000 »	1.000.000 »	76.877.000 »
TOTAUX DE : 1925 à 1930 .	173.822.658 56	6.276.123 11	2.202.547 49	1.954.723 18	24.766.169 71	14.670.192 14	280.000 »	3.401.491 34	227.373.905 53
Total général.									264.921.591 47

(1) Prévisions budgétaires.

[3] Ainsi, en 1930, les ports et rades de l'Afrique Occidentale Française ont reçu une dotation de 76.870.000 francs alors que la prévision globale pour le programme des grands travaux, qui comprend en outre les chemins de fer, les routes et ponts, les irrigations, etc., s'élève à 256.474.000 francs. Les dépenses pour l'aménagement des ports représentent donc environ 30 % de l'ensemble.

Ces dépenses sont loin d'être improductives : la progression du trafic manutentionné dans les différents ports de l'A. O. F. depuis 1919, le justifie ; en dehors des années 1919 et 1920 dont les chiffres ont été exagérément enflés, par suite des difficultés qu'avait rencontrées le trafic maritime pendant la guerre, de l'année 1921 qui subit au contraire la répercussion de la crise économique mondiale et de l'année 1927 pendant laquelle de mauvaises conditions sanitaires ont amené un certain fléchissement, l'accroissement est régulier et le trafic total (marchandises embarquées et débarquées) passe de moins de 1.200.000 tonnes en 1922 à plus de 1.981.000 en 1929. Ces chiffres démontrent qu'en même temps que s'amélioraient à l'intérieur de la colonie les voies de pénétration, les perfectionnements qui avaient été apportés avant guerre aux ouvrages maritimes ont permis l'évacuation aisée des produits du cru et l'entrée plus facile des marchandises européennes.

Mais en considération même de cette augmentation de tonnage, la nécessité s'est fait sentir de nouveaux travaux, plus récemment décidés, assurant pour les années à venir la possibilité d'un trafic encore accru.

Dans les pages qui vont suivre sont exposés succinctement pour chacun des ports de l'A. O. F. les aménagements existants et les extensions prévues.

I. — LE PORT DE DAKAR

Les origines du Port

Au point de vue géographique, l'emplacement du port de Dakar présente les caractéristiques suivantes : c'est un point remarquable du tracé général de la côte d'Afrique; au Nord de Dakar, ce tracé est orienté du Sud au Nord, puis du S.-O. au N.-E.; au Sud de Dakar, il est orienté N.-O.-S.-E.

Ce point se trouve sur l'un des plus courts chemins entre la côte [4] S.-E. de l'Amérique du Sud et l'Europe occidentale, et à mi-distance entre ces deux continents.

C'est donc un centre de bifurcation entre les lignes de navigation Europe-Amérique du Sud (côte Est) et Europe Afrique Occidentale, Equatoriale ou Australe (côte Ouest).

Or, il se trouve précisément en ce point une presqu'île faisant une saillie assez prononcée sur la courbe générale de la côte, et abritant dans les replis de son rivage, une rade étendue et profonde, à laquelle la petite île de Gorée, située à un mille environ de la terre ferme, fournit encore un complément d'abri.

Par ailleurs, le climat de la région est très supportable pour l'européen; le sol, sans être des plus fertiles, permet des cultures et un élevage suffisants pour le ravitaillement, ressources auxquelles s'ajoutent les produits de la pêche maritime; le sous-sol fournit de l'eau potable en quantité suffisamment abondante et de bons matériaux de construction.

Dakar était donc appelé à devenir un port d'escale dont l'importance devait croître avec celle de la grande navigation.

Depuis les temps les plus reculés, se sont trouvés dans l'île de Gorée des établissements français qui ont joué un rôle capital pour le développement de l'influence française au Sénégal, mais ce n'est qu'en 1857 que la France prit définitivement possession de la presqu'île de Dakar, après le débarquement des marins de la Jeanne-d'Arc commandés par le capitaine de vaisseau Protet (25 mai 1857).

Très peu de temps après, en septembre 1857, une convention intervint entre le Gouvernement Français et la Compagnie des Messageries Maritimes, alors « Messageries Impériales », d'après laquelle celle-ci s'engageait à exploiter une ligne de paquebots entre la France et le Brésil, avec escale dans la rade naturelle de Dakar. En novembre 1858, la Compagnie des Messageries acheta un terrain de 3 hectares près de la pointe de Dakar pour y installer un parc à charbon, puis elle fit construire un petit appontement pour le desservir.

Alors apparut l'insuffisance de la rade de Dakar comme point de relâche et la nécessité d'y créer un port.

Après avoir envisagé plusieurs solutions, on se borna à tirer parti de l'anse de Dakar, où se trouvait déjà l'appontement des Messageries, en construisant une petite jetée, poussée seulement jusqu'aux fonds de 5 mètres, orientés Nord-Ouest Sud-Est formant un simple « barchois » (de l'hindou « barra » port, et « chua » peu profond) auquel plus tard est venue aboutir l'avenue de la ville qui porte encore ce nom.

Les travaux, entrepris en février 1862, se terminèrent fin 1863.



Le port de Dakar. Bassin Ouest



Le port de Dakar. — Môle n° 1.

[5] Ils furent exécutés en régie pour une dépense de 400.000 francs en chiffres ronds.

Ces dispositions permettaient seulement d'abriter le matériel de servitude qui effectuait les opérations de charbonnage, les navires en escale restant dans la rade foraine où ils trouvaient un mouillage assez sûr.

Mais, dès avant l'achèvement de ces travaux, fut soulevée la question de la création, à Dakar, d'un abri artificiel pouvant contenir les navires eux-mêmes.

C'est ainsi qu'on entreprit, en 1864, la construction d'une nouvelle jetée enracinée à l'extrémité Est de la pointe de Dakar, dirigée vers la pointe de Bel-Air et atteignant les fonds de 8 mètres. Les dépenses s'élevèrent à 850.000 francs.

En même temps, on construisait sur la plus élevée des deux collines dites « Les Mamelles » un feu blanc à éclipses, d'une portée de 25 milles, qui fut allumé le 1^{er} avril 1864.

On construisit ensuite un feu fixe rouge sur la pointe dite « des Almadies », qui est le point le plus occidental de la côte d'Afrique, et un feu semblable au cap Manuel. Ces deux feux furent allumés le 1^{er} décembre 1866.

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

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

Des raisons surtout stratégiques firent apparaître la nécessité de construire un chemin de fer reliant Dakar à Saint-Louis. Les études furent entreprises en 1876 et les travaux commencèrent en 1881.

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

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

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

[6] En 1898, furent entrepris par le Département de la Marine les travaux destinés à faire de Dakar un point d'appui de la flotte.

Ils comportaient :

La création d'un vaste abri par la construction d'une nouvelle jetée de 2.080 mètres de longueur, qui fut appelée « Jetée Nord » :

Le prolongement sur 160 mètres de longueur de la jetée construite de 1864 à 1866, dénommée jusque-là « Grande jetée » et ensuite « Jetée Sud » :

La création à l'intérieur des jetées d'un mouillage dragué de 40 hectares environ pouvant recevoir une division de 4 croiseurs cuirassés qui fut appelé « Rade militaire » ;

Un terre-plein avec les casernements et installations nécessaires à la création d'un arsenal :

Un bassin de radoub de 200 mètres de longueur.

Ces travaux ont été exécutés de 1898 à 1908 et ont coûté environ 21 millions.

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

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

Les travaux furent adjugés le 28 juin 1904. Ils comprenaient la construction des murs de quais et môles existant actuellement entre l'Arsenal de la Marine et la jetée Sud, la démolition des ouvrages existant à l'emplacement des travaux: petite jetée et appontements divers, le remblaiement des terre-pleins à créer entre les nouveaux murs de quai et le rivage naturel et le dragage des darses telles qu'elles existent actuellement. Les dépenses prévues s'élevaient à 8.350.000 francs.

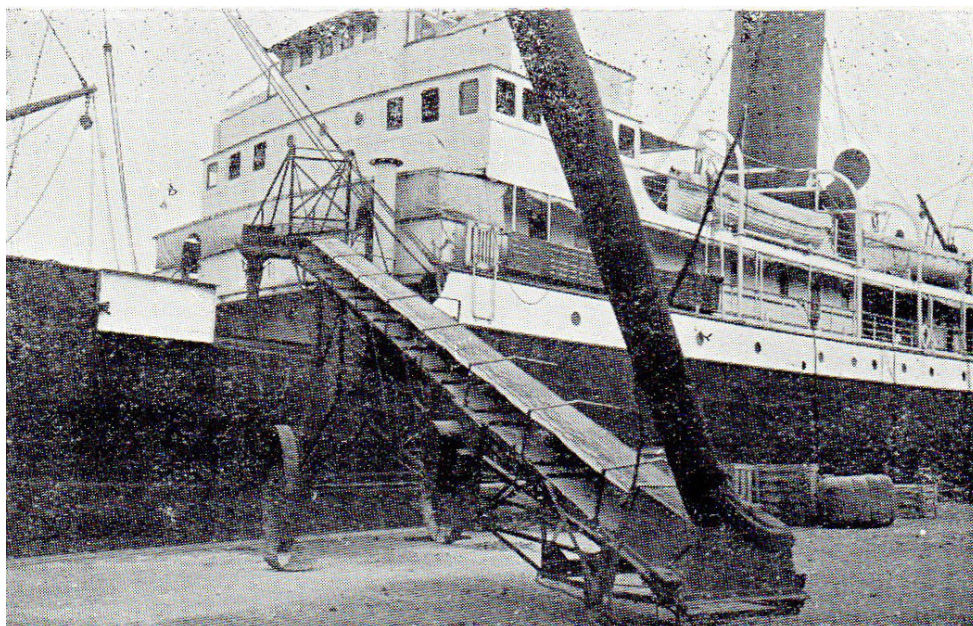
L'entreprise termina ses travaux en janvier 1910 et son décompte définitif monta à 8.797.209 fr. 63, accusant sur les prévisions un dépassement dû à l'exécution de travaux supplémentaires, et à une nature de terrain à draguer moins favorable que ce qui avait été prévu.

Depuis, les travaux exécutés dans le port ont consisté dans l'équipement des ouvrages : construction de voies ferrées et charretières, canalisations d'eau, hangars, éclairage électrique, achat d'outillage divers : grues, chaloupes, etc. Les dépenses ont de beaucoup dépassé la dotation de 10 millions de la loi de l'emprunt de 65 millions. Le complément a été fourni par divers budgets : fonds d'emprunt, budget général de l'Afrique Occidentale Française, budget du port.

Enfin, les feux de grand atterrage ont été améliorés : le phare des Mamelles a été doté d'un nouvel appareil plus perfectionné que le [7] premier ; le feu rouge des Almadies, qui se trouvait sur la terre ferme, a été remplacé par un feu fixe blanc construit sur le rocher le plus occidental de la « Chaussée des Almadies », ligne de récifs dangereux qui s'étend dans le prolongement de la pointe du même nom sur une longueur d'un demi-mille environ; le feu du Cap Manuel a été remplacé par un feu rouge à éclipses et doublé d'un feu fixe blanc avec deux secteurs rouges couvrant respectivement les îles des Madeleines et de Gorée.



Le Port de Dakar. — Vue d'ensemble des appareils de chargement mécanique des arachides



Port de Dakar. — Chargement mécanique des arachides

État actuel du Port

Le port comprend actuellement les ouvrages suivants :

a) Jetées et plan d'eau. — La jetée Nord, d'une longueur de 2.080 mètres, est construite en blocs de maçonnerie fondés sur enrochements. Sur 800 mètres de longueur à partir du rivage, des claire-voies ont été ménagées entre les blocs pour laisser passer un léger courant et éviter l'ensablement de la rade. Cette jetée n'est pas utilisée actuellement pour les opérations commerciales et sert seulement d'abri.

La jetée Sud, d'une longueur de 530 mètres, est pourvue d'un quai accostable de 100 mètres de longueur.

L'espace abrité par ces jetées a une superficie d'environ 225 hectares. Il comprend :

La rade dite « militaire », draguée par la Marine nationale, où est autorisé le mouillage des bateaux du commerce, et dont les fonds varient entre 9 mètres et 9 m. 40¹ :

Dans sa partie Sud, trois darses appelées respectivement « Bassin Est, Médian et Ouest ». Le bassin Est est dragué à - 8 et le bassin médian à 6,50, le bassin Ouest n'a été dragué que dans sa partie Est, à la profondeur de - 6,50, les fonds naturels ayant été conservés sur le reste de sa superficie. Ces fonds naturels s'élèvent progressivement du Nord au Sud, jusqu'à découvrir à marée basse dans l'angle sud-ouest du bassin.

Les zones comprises entre les bassins Est et Médian et les fonds dragués du bassin Ouest, d'une part, et la rade militaire, d'autre part, sont dragués aux mêmes profondeurs respectives que ces bassins.

Le plan d'eau dragué, non compris la rade militaire, a une surface totale d'environ 45 hectares.

b) Quais, môles et terre-pleins. — Les quais en eau profonde com-[8] portent, outre les 100 mètres adossés à la jetée Sud, deux môles longs de 300 mètres et larges respectivement de 80 mètres et 100 mètres et trois quais de rive longs de 124, 274 et 325 mètres, ce qui fait une longueur totale de 2.200 mètres en chiffres ronds.

À l'ouest du quai de 124 mètres, le bassin Ouest est limité par un quai fondé à faible profondeur (à 1,80 sur 165 mètres, puis à 0,00 sur le reste de sa longueur).

Tous ces quais sont construits en blocs de béton ou maçonnerie arrimés, fondés sur enrochements et couronnés d'une murette en maçonnerie.

Les remblais sont constitués par du sable obtenu soit par dragage, soit par emprunts à terre, maintenu du côté du mur de quai par un talus d'enrochements.

Les terre-pleins du port ont une surface totale de 25 hectares.

L'équipement du port comprend :

Des hangars appartenant à l'Administration et loués aux usagers, d'une surface totale de 12.800 mètres carrés ;

Des hangars que les usagers ont été autorisés à construire, en occupant à titre temporaire le Domaine Public, et dont la surface totale est de 9.600 mètres carrés :

Des voies ferrées, exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, d'une longueur totale de 8.700 mètres.

En outre, les quais sont pourvus de l'éclairage électrique et de canalisations pour la distribution de l'eau aux navires.

Il y a lieu de signaler d'une façon toute particulière le gros effort qui a été fait, au cours de ces dernières années, pour améliorer l'alimentation en eau de la ville de Dakar,

¹ Les cotes sont rapportées au zéro des cartes marines, par rapport auquel le niveau des plus basses mers cote + 0 m. 20, et celui des plus hautes + 1 m. 80.

et le Port a très largement bénéficié des progrès considérables réalisés. Tel qu'il est actuellement, le Service des Eaux est à même de satisfaire très facilement à toutes les demandes des navires, si fortes soient-elles, et cela même avec une marge importante pour l'avenir. De plus, la qualité de l'eau a été améliorée, et, depuis juin dernier, elle est stérilisée par la méthode Bunau-Varilla appelée « verdunisation », parce que mise au point pendant la bataille de Verdun.

c) Outillage du Port. L'Administration possède pour l'entretien et le service du Port les engins suivants :

- 3 dragues, dont deux à godets et une à benne preneuse ;
- 8 chalands à clapets ;
- 1 cylindre à vapeur ;
- 1 auto-pompe à incendie ;
- 2 grandes chaloupes à vapeur pour le pilotage ;
- [9] 4 petites chaloupes à vapeur pour la police de rade.

Elle possède en outre les engins suivants qu'elle met en location à la disposition des usagers :

- 2 remorqueurs de 200 C. V. ;
- 1 remorqueur de 80 C. V. ;
- 3 chalands-citernes à vapeur, dont deux de 200 tonnes de capacité pouvant se vider en une heure et le troisième de 150 tonnes de capacité ;
- 2 allèges de 200 mètres cubes ;
- 2 pontons-mâtire de 50 et 20 tonnes :
- 1 appareil « Clayton » sur chaland pour la sulfuration des cales des grands navires ;
- 1 appareil semblable, plus faible, sur roues, pour les petits navires ;
- 1 étuve à désinfection système « Geneste » ;
- 3 grues électriques de 1.500 kg sur portique roulant ;
- 6 camionnettes ou arroseuses automobiles :
- 1 camion-grue automobile de 5 tonnes.

Pour assurer le fonctionnement, l'entretien et les grosses réparations de ce matériel, le service du Port possède un atelier muni des machines-outils les plus modernes pour fer et bois, avec forge, fonderie de bronze et de fonte, poste de soudure oxy-acétylénique, et bientôt il disposera en outre d'un poste de soudure électrique et d'un outillage pneumatique complet.

À cet outillage s'ajoute celui qui est exploité par l'industrie privée, savoir :

1° COMPAGNIES DE CHARBONNAGES

À Dakar, sont installées trois compagnies assurant le charbonnage des navires :

a) La Société « Sénégal », qui possède un parc muni d'un portique roulant de 55 mètres de portée, ayant du côté mer un avant-bec relevable d'une portée suffisante pour assurer, avec une benne de 5 tonnes de capacité, toutes les manutentions de charbon qu'on peut avoir à faire entre un navire à quai, le quai lui-même et un chaland accosté au navire du côté opposé au quai. Cette Société possède, en outre, 8 chalands à charbon système « Ménada », avec élévateurs à benne mus par la vapeur, qui peuvent chacun alimenter un navire avec un débit de 150 tonnes à l'heure et 4 remorqueurs.

b) La « Compagnie Française des Charbonnages de Dakar », qui possède un parc pouvant contenir 15.000 tonnes, et alimente les navires au moyen de 23 chalands de 200 à 250 tonnes, dont 4 à grues, de 4 [10] pontons-grues pouvant débiter 100 tonnes à l'heure chacun et de 4 remorqueurs.

c) La « Compagnie Africaine de manutention et d'entrepôts de Combustibles », qui exploite à Dakar un ponton charbonnier pouvant contenir un stock de 10.000 tonnes et pouvant alimenter simultanément deux bateaux en couple avec lui, de chaque côté, au moyen de deux grues par bateau.

2° ALIMENTATION EN EAU DES NAVIRES EN RADE

En plus des 3 chalands-citernes de l'Administration, la Société « Sénégal » possède 2 citernes flottantes à vapeur de 300 mètres cubes pouvant débiter 100 mètres cubes à l'heure, et la « Compagnie Française des Charbonnages », 3 chalands-citernes, dont 1 à vapeur et 2 à moteurs.

3° RAVITAILLEMENT DES NAVIRES EN MAZOUT

Ce ravitaillement est assuré par la société « Sénégal », qui exploite 3 chalands de chacun 2.700 tonnes de capacité, pouvant débiter 500 tonnes à l'heure par chaland et un mazoutier contenant un stock de 5.000 tonnes.

Il est à noter à ce propos que deux des grands navires de la « Navigazione Generale Italiana » de la ligne du Brésil, le Duilio et le Colombo, se ravitaillent en mazout uniquement à Dakar, prenant à chaque passage de 3.000 à 5.000 tonnes de combustible, ce qui leur permet d'arriver aux ports terminus et d'en repartir moins chargés que s'ils s'y ravitaillaient.

4° COMBUSTIBLES LIQUIDES

Actuellement, à part le mazout importé en vrac par la Société « Sénégal » pour le ravitaillement des navires, les combustibles liquides sont importés en bidons ou en fûts, mais deux importantes sociétés, « l'Asiatic Petroleum C° » et la « Vacuum Oil C°», préparent l'installation d'importants dépôts en vrac à terre, qui seront reliés au port par des pipes-lines aboutissant à des postes d'accostage aménagés en conséquence.

5° RÉPARATION DES NAVIRES

Indépendamment des ateliers de la Marine Nationale et du Port de Commerce, qui ne doivent travailler pour les particuliers que dans [11] les cas où l'industrie privée ne suffirait pas aux demandes, il existe d'importants chantiers de réparation de navires installés sur le port qui appartiennent aux firmes suivantes :

La Manutention Africaine (Ph. Delmas) ;

La Compagnie des Charbonnages de Dakar, qui possède un atelier très important complété par un « slipway » permettant de caréner des navires d'un déplacement de 250 à 300 tonnes ;

Société « Sénégal » ;

Messageries Africaines ;

Bouquereau et Cie, pour ne citer que les principales.

6° CHARGEMENT MÉCANIQUE DES ARACHIDES

La Chambre de Commerce assure le chargement mécanique des arachides par voie de concession d'outillage public. Elle a sous-traité dans ce but avec la « Société Commerciale des Ports de l'Afrique Occidentale » (S. O. C. O. P. A. O.).

7° TRANSPORTS EN RADE DES PASSAGERS, DES BAGAGES ET DES COURRIERS POSTAUX

Ces transports sont assurés régulièrement sous le contrôle de l'administration du Port par la Société « La Manutention Africaine (Ph. Delmas) », à un tarif très réduit qui permet notamment aux passagers des navires en escale de descendre à terre très facilement

8° CAMIONNAGE, MANUTENTION, ETC.

En sus des moyens que possèdent les maisons pour leurs besoins, il existe plusieurs transitaires et manutentionnaires possédant des moyens de transport très puissants (Ph. Delmas, C. A. N. A., S. O. C. O. P. A. O., Delorme, etc.).

Projets d'amélioration

Dès la période d'avant-guerre, l'essor commercial pris par le port le faisait trouver insuffisant, et une loi du 23 décembre 1913 autorisait le Gouvernement Général à prélever sur l'emprunt de 167 millions une somme de 6 millions pour les agrandissements du port.

[12] Mais la guerre empêcha l'exécution des travaux prévus.

Pendant la guerre, l'activité du port fut extrêmement intense et cette activité se maintint jusqu'en 1920, époque à laquelle elle subit un ralentissement temporaire dû à une crise économique générale. Mais cette activité reprit progressivement et a suivi, depuis, une marche ascendante régulière, qui ne fera qu'accentuer la mise en valeur progressive de son arrière-pays.

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

L'étude d'un programme complet, travail d'une importance exceptionnelle, a demandé plusieurs années. Peut-être a-t-elle eu l'inconvénient de retarder un peu l'exécution des travaux, mais elle aura l'avantage considérable de permettre de procéder à l'avenir suivant un plan définitif, sans avoir, au cours des phases d'exécution successives, à remanier des ouvrages exécutés précédemment.

Le programme d'ensemble adopté en 1924 est le suivant :

Exposé du programme d'ensemble

Une première partie du programme, déjà très avancée dans la phase d'exécution, comprend des aménagements particulièrement urgents pour l'exploitation de la partie du port actuellement existante.

Le reste comporte :

- 1° L'aménagement proprement dit de l'espace abrité par les jetées ;
- 2° Les travaux annexes.

L'aménagement de l'espace compris entre les jetées repose sur les trois idées suivantes :

1° Cet espace contient actuellement une surface d'eau trop grande et une surface de terre-pleins insuffisante. On a donc prévu pour les môles à agrandir ou à créer une surface aussi grande que possible. On a cependant laissé libre le grand espace dragué, que constitue la rade militaire, dont l'existence est nécessaire pour permettre au port de Dakar de remplir son rôle de port d'escale et de point d'appui de la flotte ;

2° La très grande majorité des bateaux qui fréquentent Dakar sont, soit ceux des lignes d'Amérique du Sud, soit ceux des lignes des côtes occidentale et équatoriale d'Afrique. Les premiers, en raison des profondeurs actuelles de certains ports, Bordeaux et Buenos-Ayres par exemple, ont des tirants d'eau qui dépassent rarement 8 mètres (type *Massilia*, 8 m. 08) et presque jamais 9 mètres (type *Meduana*, 8 m. 45). Les seconds sont encore de plus petit modèle, soit parce que les frets [13] sont encore peu abondants, soit parce qu'ils doivent remonter certains fleuves où ils trouvent des profondeurs moindres : par exemple, les cargos qui transportent des arachides calent rarement plus de 6 m. 50 à pleine charge. Par ailleurs, un grand nombre de bateaux actuellement en service sont neufs, donc navigueront encore longtemps avant d'être remplacés ;

3° Il faut pouvoir recevoir en rade ou à quai des bateaux de la ligne d'Amérique du Sud ou d'autres lignes ; Afrique-Amérique du Nord et Europe-Colonie du Cap qui peuvent caler 9 mètres et un peu au delà

Les ouvrages prévus sont :

1° CRÉATION D'UN MÔLE N° 3

Il sera appuyé au côté Ouest de la jetée Sud.

Ses dimensions seront :

Longueur 360 mètres

Largeur en tête 70 mètres

Largeur à l'enracinement 125 mètres.

2° ALLONGEMENT DU MÔLE N° 2

On portera sa longueur de 300 à 400 mètres sans changer sa largeur.

3° ALLONGEMENT ET ÉLARGISSEMENT DU MÔLE N° 1

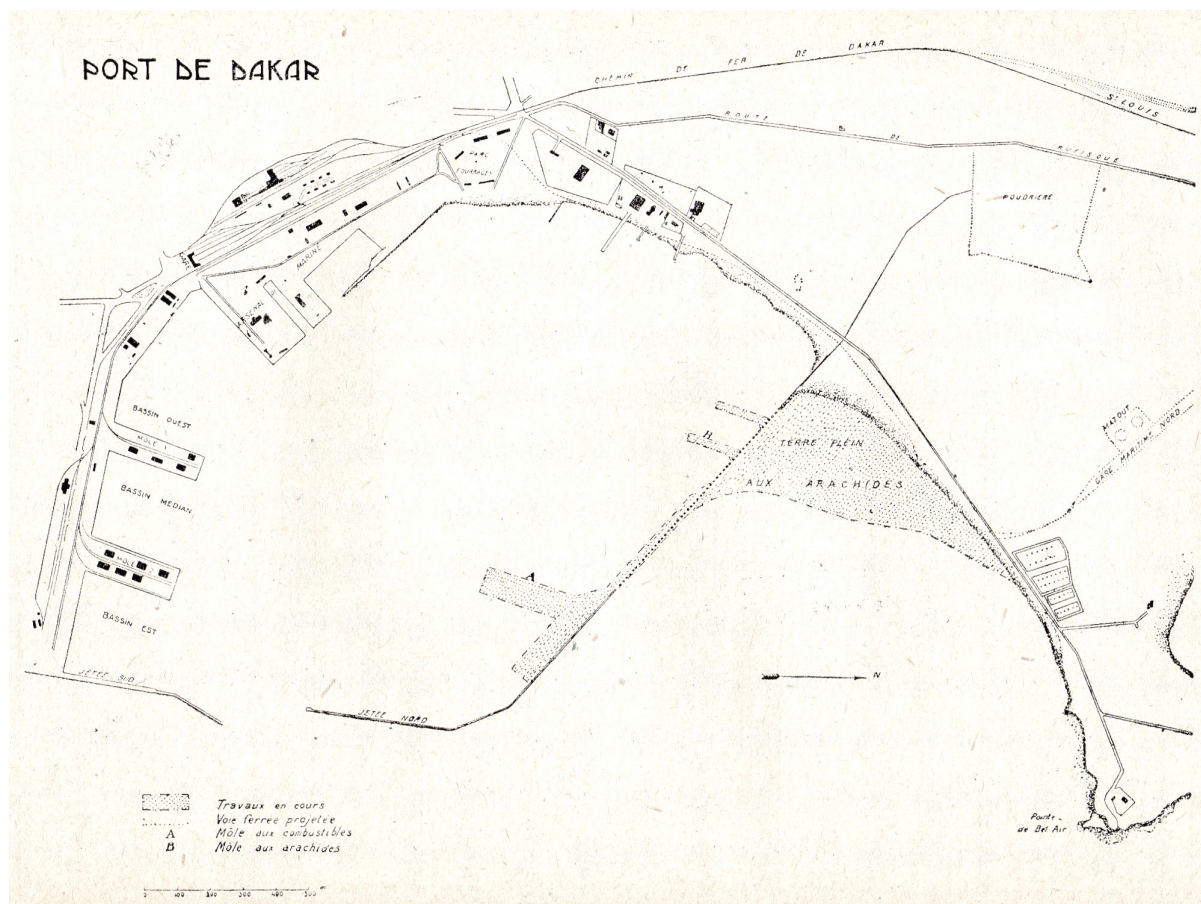
On portera sa largeur de 80 à 150 mètres et sa longueur de 300 à 400 mètres.

4° DRAGAGES AUTOUR DES MÔLES 1, 2, 3

On réalisera autour du futur môle 3 des fonds de - 10 mètres. autour du môle 2 des fonds de - 8 m. 50 et autour du môle 1 des fonds de - 7 mètres à l'Ouest, 8 m. 50 en tête, - 10 mètres à l'Est. Ces cotes autour des môles 1 et 2 représentent des profondeurs maxima compatibles avec les cotes de fondation des murs de quai.

5° AMÉNAGEMENT DU BASSIN OUEST

Il ne paraît pas indiqué de faire du bassin Ouest une darse accessible aux grands navires à cause de la présence dans le sous-sol de bancs rocheux atteignant des cotes allant jusqu'à - 4 mètres. On a donc envisagé son utilisation comme darse à l'usage de la petite batellerie, et



[15] comme cette dernière est assez gênée par le clapotis qui prend naissance entre les jetées quand le vent est un peu fort, on a prévu que cette darse serait abritée par un brise-lames. Sa moitié N.-F. sera draguée à --1 mètres, l'autre moitié à - 3 mètres ; le rocher atteignant précisément cette cote en certains points au pied du quai de rive actuel, on l'évitera en construisant un nouveau quai, dont le tracé sera perpendiculaire au quai S.-E. de l'Arsenal. Ce nouveau tracé aura de plus l'avantage d'élargir le terre-plein adjacent.

6° CONSTRUCTION D'UN TERRE-PLEIN DESTINÉ AUX ATELIERS DE RÉPARATION DE NAVIRES ET AU TRAFIC PAR CABOTAGE

Actuellement, la rade de Dakar se trouve limitée à l'Ouest, entre l'Arsenal et l'enracinement de la jetée Nord, par le rivage naturel. On prévoit à cet endroit la construction d'un terre-plein de 1.000 mètres de longueur, contre le quai de rive duquel serait ménagé une souille à la cote --4, de 50 mètres de largeur. La ligne des

fonds naturels de 4 se trouvant assez éloignée de cette souille, on se contentera, dans l'intervalle, d'araser les fonds à la cote - 3

La partie Sud de ce terre-plein sera équipée d'un « Slipway » pour le carénage des navires et sera réservée aux ateliers de réparations, la partie Nord sera accessible aux caboteurs et réservée à leur trafic.

On doit ajouter que la partie de la rade située au nord de l'Arsenal et au sud de l'axe de l'émissaire des marais du champ de courses, supposé prolongé, est réservée pour les agrandissements éventuels de l'Arsenal de la Marine, jusqu'à une parallèle distante de 250 mètres du quai N.-E. de ce dernier.

7° CONSTRUCTION D'UN TERRE-PLEIN AUX ARACHIDES

On a prévu la possibilité de faire passer par Dakar un gros trafic d'arachides et, pour le faciliter, l'installation de silos munis d'appareils de nettoyage et de manutention mécaniques. Des avant-projets de ces appareils ont été élaborés dès 1923 dans le but principal de connaître l'espace qui serait nécessaire à leur installation. On a été ainsi conduit à prévoir la construction dans l'angle formé par le rivage et l'enracinement de la jetée Nord d'un terre-plein triangulaire dont le sommet opposé à la jetée serait approximativement l'angle sud du cimetière.

Ce terre-plein, extérieur aux jetées, s'appuiera sur la jetée Nord convenablement aménagée. Il sera desservi du côté Sud par trois môles de chacun 125 mètres de long sur 25 mètres de largeur.

[16] Il est prévu que le terre-plein servira au stockage des graines, et les môles qui le prolongent vers le Sud à leur embarquement.

Un chenal dragué à la cote -7,50, suffisante pour les bateaux qui font le transport des arachides, donnera accès à ces môles. Ces derniers seront entourés de darses draguées à la même cote.

Au sud du cimetière, on a élargi le terre-plein aux arachides pour y permettre l'établissement d'une station d'hydravions.

8° ÉLARGISSEMENT DE LA JETÉE NORD ET CRÉATION DE NOUVEAUX MÔLES

À l'est du terre-plein aux arachides, la jetée Nord sera élargie à 80 mètres dans toute sa partie orientée Nord-Ouest-Sud-Est, avec quais accostables du côté de la rade. Deux môles de 150 mètres de largeur, avec des longueurs respectives de 450 et 300 mètres environ, seront enracinés sur cette jetée élargie. La branche extrême de la jetée, orientée sensiblement Nord-Sud, sera elle-même élargie à 100 mètres pour former un demi-môle. La profondeur des darses adjacentes à ces ouvrages sera de - 8.50, sauf le long du demi-môle adjacent à la branche N.-S. de la jetée Nord, où les fonds seront de - 11 mètres, comme dans la rade militaire. Les claire-voies de la jetée seront supprimées du fait de ces travaux, mais il semble démontré qu'il n'en résultera pas un ensablement sensible de la rade.

9° RADE MILITAIRE ET PASSE D'ENTRÉE

Les fonds de la rade militaire et de la passe d'entrée seront régularisés à - 11 mètres, fonds qui existent d'ailleurs déjà sur une grande partie de leur surface.

10° TRAVAUX ACCESSOIRES

Les travaux accessoires comprennent les aménagements nécessaires pour la desserte et l'équipement des gros ouvrages prévus ci-dessus, savoir :

a) Voies ferrées. Les ouvrages dont on prévoit la création dans la partie nord du port constitueront à eux seuls un ensemble d'une importance plus grande que celle du port actuel. Il a donc fallu prévoir, pour la desserte [17] par voie ferrée de ce nouveau port, la construction d'une gare maritime, qui sera placée au N.-O. du cimetière de Bel-Air.

La gare actuelle de Dakar, resserrée entre l'Arsenal et la ville, n'étant susceptible d'aucun agrandissement important, il a été nécessaire de lui prévoir seulement comme rôle d'avenir la desserte de la ville de Dakar. C'est une nouvelle gare, dite « Gare Dakar-Campagne », qui desservira le port (la gare actuelle devant alors être dénommée « Gare Dakar-Ville »). Cette gare sera placée entre la poudrière du Poutou et l'usine des eaux de Hann et sera en liaison avec la gare maritime Nord.

Pour relier les zones Nord et Sud du port, on a prévu une voie ferrée qui longera le rivage et passera entre l'Arsenal et la gare actuelle de Dakar.

Enfin, on devra remanier complètement le réseau actuel de la zone Sud du port, pour l'adapter aux nouveaux ouvrages, et y créer une gare maritime (gare maritime Sud).

La création de cette gare maritime exigera l'installation de faisceaux de triage étendus sur le terre-plein du bassin Ouest.

Leur tracé nécessitera une emprise sur l'angle Sud de l'Arsenal, emprise qui sera appelée « Place de l'Arsenal ». Les parties de cette place laissées disponibles par les voies ferrées seront aménagées en jardins et en une avenue conduisant à la porte de l'Arsenal.

b) Voies charretières.

La nécessité de relier les zones Nord et Sud du port par une voie charretière importante a fait prévoir la création d'un boulevard maritime. À cet effet, on élargira le passage existant entre la gare actuelle et l'Arsenal en empiétant du côté de l'Arsenal, seule solution possible. Le boulevard maritime se prolongera vers le Nord en suivant la voie ferrée de liaison Nord-Sud.

c) Aménagements divers, outillage.

L'équipement en eau et électricité, hangars et outillage des ouvrages nouveaux a été étudié au cours de l'établissement du programme, mais ne sera arrêté dans ses détails qu'au fur et à mesure de l'exécution.

Exécution du programme

Ce programme des améliorations et aménagements complémentaires du port sera exécuté par parties, suivant les besoins et les disponibilités budgétaires.

[18] Comme il a été dit ci-dessus, une première partie est déjà en cours d'achèvement.

Elle comporte :

Amélioration des canalisations d'eau des quais (achevée) ;

Construction de voies ferrées (achevée, sauf prochaines améliorations) ;

Construction de hangars sur les quais (achevée) ;

Construction de bâtiments pour les services du port : gendarmerie, police, inscription maritime, services sanitaires (en cours d'exécution) ;

Achat de matériel d'exploitation : 1 ponton-mâturation de 12-25 tonnes, 2 remorqueurs, 2 chalands-citerne de 200 tonnes, 3 chaloupes à vapeur, 3 chalands à clapets, 2 allèges de 200 tonnes, outillages divers, etc. (achevé).

À ces travaux s'ajoutent les modifications à l'Arsenal nécessitées par l'élargissement du passage qui le sépare de la gare du Dakar-Saint-Louis, et ceux du transfert du parc à fourrage, qui en sont la conséquence (à l'étude).

L'exécution d'une deuxième partie du programme a été décidée pour pouvoir le plus tôt possible éloigner de la ville, en les plaçant dans la partie nord du port, les emplacements destinés au trafic du charbon et des arachides, marchandises dont le voisinage présente de très sérieux inconvénients : la poussière du charbon rend pénible l'habitation des parties de la ville qui sont sous le vent des quais où il est manutentionné, et les arachides, d'une part, attirent des rongeurs qui, le cas échéant, seraient les principaux propagateurs des épidémies de peste, d'autre part, apportent avec elles de petits insectes, appelés « ravets », qui dévorent les papiers, étoffes, etc., et pullulent avec une très grande rapidité.

Cette deuxième partie du programme comporte :

1° La construction d'un des môles à enraciner sur la jetée Nord, qui sera dit « Môle aux combustibles », parce qu'il sera réservé aux dépôts et manutentions de charbon ;

2° La construction d'une jetée surmontée d'un mur de garde bordant au Nord le terre-plein aux arachides et d'un mur de quai bordant le terre-plein au Sud. Ce mur de quai sera du type courant, sauf sur une centaine de mètres de longueur où, à titre d'essai, on le construira en palpieux en béton armé système « Coignet-Ravier » ;

3° La construction du terre-plein aux arachides et de deux des trois môles de chargement prévus.

Les murs de quai et digues de protection de ces ouvrages seront du type courant à Dakar : blocs arrimés fondés sur enrochements et sur- [19] montés de murettes ou murs de garde en maçonnerie. Les quais des môles aux arachides seront fondés à 10 mètres de manière à permettre plus tard l'approfondissement jusqu'à cette cote. de la souille à - 8 m. 50 prévue en bordure, et du chenal d'accès ;

4° La construction de la gare maritime Nord ;

5° La construction de la voie ferrée de liaison des zones Nord et Sud du port ;

6° L'élargissement de la route de Bel-Air, qui reliera les zones Nord et Sud du port en attendant la construction du boulevard maritime Nord ;

7° On profitera de l'exécution des dragages importants nécessités par la construction des ouvrages ci-dessus pour régulariser à - 11,00 les fonds de la passe d'entrée et de la rade militaire, afin que les navires en escale à très fort tirant d'eau puissent compter sur ces profondeurs.

Cette deuxième partie du programme a été adjugée, le 28 octobre 1926, à un groupe représenté par la « Compagnie Générale des Colonies ». On prévoit pour son exécution un délai de quatre ans et cinq mois pour les ouvrages à terre et d'un an de plus pour les dragages, qui devront toutefois, lors de l'achèvement des ouvrages à terre, être suffisamment avancés pour permettre l'utilisation de ces derniers. Ces délais partent du 15 novembre 1926, date de la notification de l'approbation de l'adjudication.

Les dépenses prévues pour cette deuxième partie sont de 84 millions, qui seront fournis par les ressources du budget général ou éventuellement d'emprunts.

Il est à noter que cette deuxième partie du programme ne comprend que l'infrastructure des ouvrages, à l'exclusion de tout ce qui doit constituer leur équipement : canalisations d'eau, pose des voies ferrées et du ballast, éclairage électrique, installations pour le stockage et la manutention des arachides et des charbons.

Cet équipement est actuellement à l'étude. Il comprendra tous ces aménagements. On laissera à l'initiative privée le soin de l'établissement et de l'exploitation des appareils de manutention de charbon.

La partie la plus importante de cet équipement comportera la construction des installations de stockage et de manutention des arachides sur le terre-plein en construction et ses deux môles.

Après une étude des installations du même genre en exploitation dans un certain nombre de ports d'Europe et d'Afrique du Nord, il a été dressé, par les services du Port, un avant-projet des nouvelles installations qui, en fixant les conditions principales à réaliser, pourra servir de base à l'appel qui devra être fait aux compétences spéciales pour l'établissement d'un projet définitif.

[20] Le reste du programme fait partie des travaux à exécuter sur les fonds du grand emprunt colonial dont le principe vient d'être admis par le Parlement. Pour sa réalisation, une dotation de 214 millions de francs a été prévue.

Le détail estimatif ci-après (voir tableau page 21) donne une idée de l'importance des travaux envisagés et des dotations correspondantes.

À côté de ce programme, a été mis à l'étude par le Service du Port un plan de voirie intéressant toute la région comprise entre la route de Dakar à Hann et la mer, et limitée au Nord par le chemin d'accès à la plage de Hann, zone qui dans ce but a été incluse dans les limites du port.

Mode d'exploitation. -- Trafic actuel et avenir du Port

Un simple chapitre de la présente notice constitue un cadre beaucoup trop étroit pour permettre de traiter largement ces sujets, qui par conséquent ne seront ici qu'effleurés.

Le port est exploité en régie par le Gouvernement général de l'Afrique Occidentale Française. Il est rattaché administrativement à la circonscription de Dakar et dépendances. Il a, depuis 1911, son budget spécial d'exploitation, annexe du budget général de l'Afrique Occidentale Française, qui actuellement s'équilibre en dépenses et recettes avec les seules ressources du port.

Comme il a été dit plus haut, son trafic est en progrès régulier depuis la crise qui a suivi immédiatement la guerre. On peut s'en rendre compte par le tableau ci-annexé.

Les marchandises importées sont en majeure partie des produits manufacturés ou des matières premières (combustibles, etc.) venant d'Europe ou d'Amérique. Les marchandises exportées sont des produits du cru, des cuirs et peaux, gommés, cotons, laines et arachides en quantité de plus en plus grande.

QUEL EST L'AVENIR DU PORT DE DAKAR ET EST-IL DE NATURE À JUSTIFIER L'IMPORTANCE DU PROGRAMME EXPOSÉ PLUS HAUT ?

Au point de vue port d'escale, il a été montré plus haut que sa situation était particulièrement privilégiée.

Il est à noter que, depuis 1925, Dakar est desservi par une ligne de navigation aérienne qui le met, pour le trafic postal, à moins de deux [21]

OUVRAGES PAR ORDRE D'URGENCE	Ouvrages proprement dits	Dragages des darses correspondantes	Voies ferrées	Canalisation d'eau	Eclairage électrique	TOTAUX
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Rade militaire et passe d'entrée	»	3.626.500	»	»	»	3.626.500
Demi-môle n° III	19.500.000	8.727.000	400.000	372.000	26.000	29.025.000
Allongement du môle N° II	8.200.000	1.964.500	635.000	311.000	14.500	11.125.000
Allongement et élargissement du môle N° I ..	19.300.000	5.251.000	1.130.000	322.000	34.500	26.037.500
Postes de mazoutage	7.000.000	1.964.500	»	110.000	11.000	9.085.500
Aménagement du bassin Ouest	7.100.000	2.574.500	1.435.000	107.000	20.500	11.237.000
Gare Dakar-Campagne	6.100.000	»	»	»	»	6.100.000
Môle N° VII et Quai de rive	52.300.000	5.161.000	1.040.000	776.000	92.000	59.369.000
Terre-plein ouest	43.400.000	4.731.000	1.360.000	742.000	223.500	50.456.500
Môle N° IV	5.400.000	»	»	160.000	11.000	5.571.000
Route de Hann entre l'Arsenal et le D.S. L...	1.800.000	»	»	»	»	1.800.000
TOTAL.....	170.100.000	34.000.000	6.000.000	2.900.000	433.000	213.433.000

N.-B. — Les chiffres indiqués ci-dessus ne se rapportent qu'à une partie des dragages prévus, le reste devant être exécuté sur les fonds du Budget Général.

[22] jours de France. Depuis le début de 1928, cette ligne se prolonge jusqu'à Buenos-Aires, la traversée de l'Atlantique se faisant toutefois par des avisos très rapides, entre Dakar et Natal, en attendant la prochaine mise en service d'hydravions puissants permettant de traverser l'océan en toute sécurité. Cette liaison aérienne, réalisée par la « Compagnie Aéropostale » (anciennement Compagnie Latécoère), en triomphant de très grosses difficultés, peut être considérée comme un des plus beaux résultats obtenus par l'aviation commerciale française.

En ce qui concerne les marchandises, l'importance d'un port se mesure par celle de son arrière-pays.

L'arrière-pays d'un port, c'est la zone qui l'entoure et se trouve limitée par la ligne au delà de laquelle la marchandise a avantage à passer par un autre port.

L'étendue de cet arrière-pays dépend donc essentiellement :

Des facilités d'accès du port pour les navires de haute mer, dont dépend le prix du fret de la marchandise ;

Des facilités de manutention et de stockage offertes par le port ;

De la puissance de trafic et des tarifs des voies de communication entre le port et l'arrière-pays.

Pour avoir un aperçu de l'avenir économique de Dakar, il faut se rendre compte du degré auquel Dakar possède les qualités énumérées ci-dessus.

Au point de vue facilité d'accès, Dakar est certainement l'un des premiers ports du monde, son entrée donnant directement sur de grands fonds, sans être précédée d'un chenal.

Les manutentions et stockages sont facilités du fait de l'accostage des navires à quai. Seule la surface de terre-pleins et hangars est un peu faible, mais déjà la tranche de travaux qui est en exécution remédiera à cet inconvénient.

Enfin, Dakar est relié avec l'intérieur par deux lignes de chemin de fer en exploitation, celles de Dakar-Thiès-Saint-Louis et de Dakar-Thiès-Bamako-Koulikoro, dont

les longueurs sont respectivement de 263 et 1.290 kilomètres et qui traversent des régions dont la mise en valeur n'en est encore qu'à ses débuts.

De plus, on commence à se rendre compte des avantages qu'il y a à réunir dans un même port les courants d'importation et d'exportation, et Dakar semble destiné à voir prochainement croître son trafic d'exportation, surtout en ce qui concerne les arachides.

Dans un avenir peut-être assez lointain, mais qu'il faut envisager, et au fur et à mesure que disparaîtront, à cause de leur âge, les cargos de faible tonnage, il est probable qu'ils seront remplacés par de plus grands, parce que plus économiques, et qu'alors on trouvera avantageux [23] de relier Dakar aux ports voisins par des lignes de chalands de mer, automoteurs ou remorqués, capables de remonter les fleuves très loin à l'intérieur des terres. les transbordements entre ces chalands et les navires de haute mer se faisant, en rade de Dakar, par des moyens perfectionnés.

Dakar aura alors derrière lui non pas une, mais plusieurs voies de navigation intérieure, et jouera pour le Sénégal et une partie du Soudan le rôle que jouent Le Havre et surtout Rouen, grâce à la Seine, pour le bassin parisien.

On peut donc espérer, à plus ou moins longue échéance, voir se réaliser le vaste programme exposé plus haut, et plus on se rapprochera de sa réalisation intégrale, plus on sentira l'importance et l'opportunité de l'effort accompli au cours de ces toutes dernières années pour mettre sur pied, en l'étayant de toutes les garanties techniques, un programme complet d'aménagement du port.

[24]

PORT DE DAKAR. RÉSULTATS D'EXPLOITATION DES ANNÉES 1917 À 1929

ANNÉES	NAVIRES		MARCHANDISES					TOTAL eau non comprise (tonnes)
	Nombre entrées-sorties réunies	Tonnage de jauge nette entrées et sorties	IMPORTATION		EXPORTATION			
			charbon (tonnes)	marchandises (tonnes)	charbon (tonnes)	marchandises (tonnes)	eau (tonnes)	
1917	4.334	10.436.000	567.700	73.600	508.600	44.000	160.000	1.193.900
1918	2.800	6.361.000	387.500	142.000	344.200	128.200	185.700	1.001.900
1919	2.325	4.823.000	337.000	67.000	294.000	82.200	154.300	780.200
1920	2.582	6.162.000	326.000	125.700	282.500	67.100	161.000	801.300
1921	2.444	4.480.000	199.200	71.100	176.500	47.200	118.200	494.000
1922	3.957	4.533.000	189.500	110.300	163.300	69.300	133.500	532.400
1923	4.372	5.532.000	182.000	141.000	164.000	80.000	130.000	567.000
1924	4.182	5.939.610	203.007	150.145	168.137	75.000	157.000	596.289
1925	4.551	6.573.450	228.270	195.500	180.000	126.000	181.000	729.770
1926	4.451	6.683.413	234.850	243.700	214.500	207.475	209.500	900.525
1927	4.088	5.764.053	205.910	212.720	157.680	155.550	193.800	731.860
1928	6.025	7.853.350	323.160	266.865	288.393	222.557	203.300	1.100.975
1929	5.411	8.559.638	275.684	299.680	217.838	248.378	»	1.041.569

[25]

COMPARAISON ENTRE LE PORT DE DAKAR ET LES PRINCIPAUX PORTS DE LA MÉTROPOLE

PORTS	NAVIRES		MARCHANDISES			OBSERVATIONS
	Nombre entrées-sorties réunies	Tonnage de jauge nette (tonneaux)	IMPORTATION (tonnes)	EXPORTATION (tonnes)	TOTAL (tonnes)	
Bayonne	938	608.322	525.427	199.177	725.604	Année 1927
Bordeaux-Bassens	5.621	7.823.305	3.337.928	1.238.872	4.576.800	—
Boulogne	5.960	8.658.093	550.500	357.939	918.430	—
Cherbourg	3.121	21.641.533	256.527	73.305	330.032	—
Dunkerque	6.577	10.185.932	3.034.532	1.396.733	4.431.265	—
La Rochelle	6.349	2.971.472	879.134	122.694	1.100.828	—
Le Havre	16.117	16.711.448	3.406.846	1.451.928	4.858.774	—
Marseille	15.171	25.724.393	5.047.022	2.564.973	7.601.995	—
Nantes	3.860	2.689.364	1.760.370	480.959	2.241.329	—
Rouen	6.508	6.451.769	5.921.669	589.078	6.510.747	—
Saint-Nazaire	1.543	1.742.704	813.270	389.020	1.202.294	—
Dakar	4.088	5.764.053	418.630	313.289	731.860	—
Dakar	6.025	9.253.850	590.025	510.900	1.100.975	Année 1928

II. — LE PORT DE KAOLACK

Ce port tend à devenir comme importance le second port de l'Afrique Occidentale Française. Il bénéficie en effet, en dehors de la production propre d'arachides de la riche région du Sine-Saloum, de la majeure partie du trafic d'exportation du Soudan dont il se trouve être l'exutoire naturel n'étant pas concurrencé pratiquement par le port de Saint-Louis en raison des difficultés d'accès à ce port et des mauvaises conditions de navigabilité du fleuve Sénégal. Il évite d'autre part aux produits du Soudan, par rapport à Dakar, ou Rufisque un trajet supplémentaire par voie ferrée particulièrement onéreux après Thiès, sur le Dakar-Saint-Louis, en raison de l'absence de tarifs communs aux deux lignes.

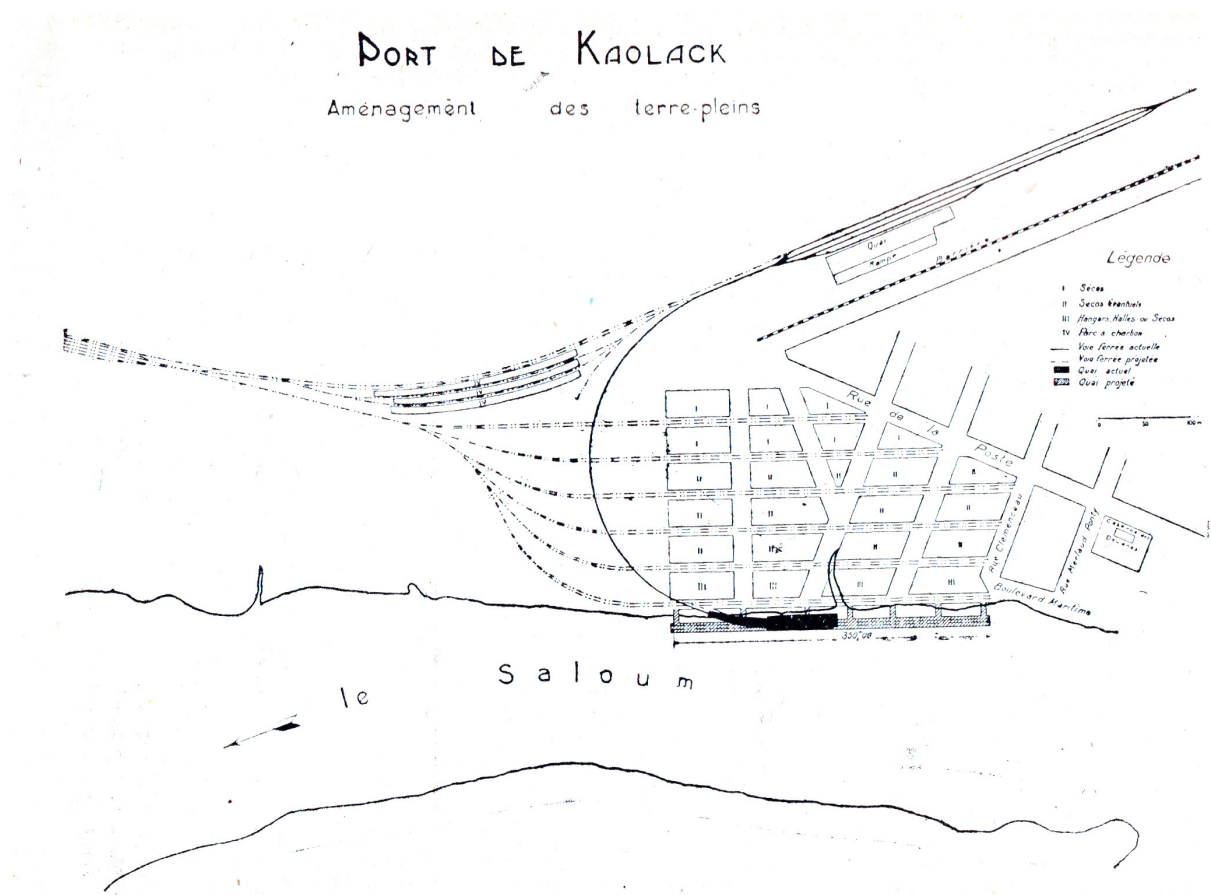
Kaolack se trouve situé sur un bras de mer, le Saloum. à 120 kilomètres environ de la mer libre.

Accès du port. — Le Saloum présente à son embouchure, à Sangomar, un haut fonds (ou barre) naturel qui limite à 3 m. 50 environ le tirant d'eau des navires fréquentant le port de Kaolack ; en outre, le chenal intérieur du fleuve présente un tracé sinueux peu propice à la navigation. On a remédié partiellement à ces inconvénients en réalisant, tant sur la passe de Sangomar que le long du chenal, un balisage sérieux. Celui-ci, notablement amélioré pendant les cinq dernières années (1926 à 1930), permet actuellement aux navires d'accéder à Kaolack en toute sécurité sous condition de se conformer strictement aux limitations de tirant d'eau imposées et aux indications du balisage. Bien que l'emploi d'un pilote soit normalement indispensable, il n'existe pas de station de pilotage à Sangomar ; les pilotes connaissant le chenal sont pris par les navires à Rufisque ou à Dakar. Il n'existe ni phares ni feux sur le cours du Saloum ou à son embouchure.

Mouillages et installations d'accostage. — La zone de mouillage à Kaolack est d'une étendue restreinte et rend difficile les manœuvres d'évitement des navires. Les installations actuelles se limitent à un wharf en béton armé appartenant au chemin de fer de Thiès au Niger, datant d'une vingtaine d'années et en mauvais état, et à une douzaine de wharfs sur pieux en rôniers appartenant aux maisons de commerce.

Le wharf du Thiès-Niger est relié directement à la voie ferrée.

[27] Port de Kaolack.
Aménagement des terre-pleins



[28] Améliorations. — Il est très remarquable qu'en dépit des difficultés d'accès qu'il présente et du faible développement des installations, le port de Kaolack voit son trafic croître régulièrement et dépasser déjà 200.000 tonnes annuelles.

ANNÉES	MARCHANDISES DÉBARQUÉES ET EMBARQUÉES	
	Tonnage	Valeur
1922	36.169	20.563.062
1923	124.529	71.305.100
1924	126.107	142.311.901
1925	172.391	210.458.535
1926	197.631	348.357.710
1927	199 453	320.029.358
1928	211.196	341.301.269
1929	200.935	312.708.907

Cette considération confirme pour l'avenir du port les espérances qu'on peut tirer de sa situation naturelle et justifie pleinement l'exécution d'un programme de travaux d'amélioration. Celui-ci doit comporter en première étape la construction d'ouvrages d'accostage et l'aménagement des terre-pleins. Ces travaux, confiés à l'Entreprise Coignet, ont été commencés en octobre 1928 ; ils comprennent l'exécution d'un appontement en béton armé longeant la rive de 350 mètres de long, construit à l'aval des wharfs actuels, l'exécution des dragages indispensables au pied de l'ouvrage et la réalisation d'un réseau de voies ferrées desservant des entrepôts de stockage pour les arachides et assurant les liaisons entre ceux-ci et l'appontement. L'appontement lui-même devra être outillé en engins de manutention. Ces travaux, qui représentent environ 25 millions, seront terminés en 1931. Il est dans les intentions de la Chambre de Commerce de faire établir un nouvel appontement prolongeant vers l'amont celui dont il vient d'être question.

L'amélioration des accès du port est des plus désirable ; elle comporte deux catégories de travaux, approfondissement des passes extérieures et amélioration du chenal intérieur. Ces travaux dépassent actuellement les ressources que l'on pourrait y consacrer ; on ne pourrait en outre, en une telle matière, songer à les entreprendre sans études préala- [29] bles très sérieuses, au risque d'empirer la situation existante. Ces études sont faites par une mission hydrographique qui est arrivée au Sénégal au début de janvier 1930. Les premières mesures qui seront prises consisteront en une amélioration du balisage, doublée d'une surveillance constante. Probablement aussi prévoira-t-on l'établissement d'un phare à Sangomar, embouchure du Saloum ; enfin, à défaut de l'organisation d'un service de pilotage spécial, le contrôle exercé sur les pilotes indigènes qui louent leurs services pour la traversée des passes et du chenal sera renforcé.

De plus, au programme de l'emprunt une dotation de 4 millions de francs a été inscrite pour l'amélioration du Saloum et de la Casamance.

III. — LE PORT DE CONAKRY

État actuel. — En Guinée Française, le port de Conakry possède une situation privilégiée. Abrité par les îles de Loos, abondamment pourvu d'eau potable que lui envoient les derniers contreforts du Fouta-Djallon, tête de ligne d'un chemin de fer qui relie, par la voie la plus courte, la côte atlantique au fleuve Niger, il présente cet énorme

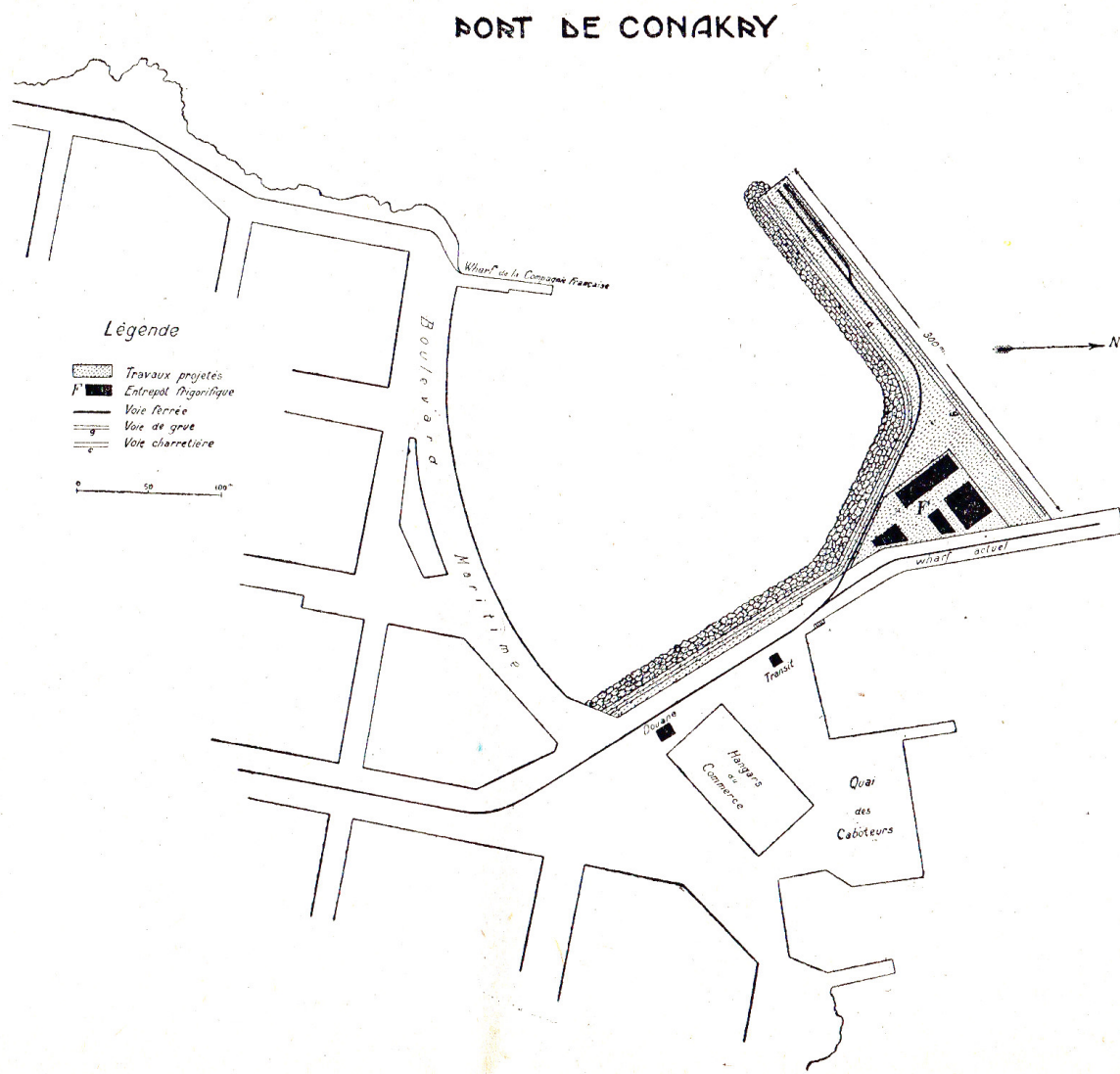
avantage sur les ports de la côte Sud que son accès n'est pas contrarié par la barre. Pour ces différentes raisons, il est certainement susceptible de prendre une réelle importance, au prix, il est vrai, de travaux importants.

Atterrages et mouillages. — Le port comporte deux mouillages principaux, l'un en grande rade d'accès facile par des fonds de 8 à 12 mètres situés en dehors de la ligne des bouées extérieures ; l'autre en petite rade entre la côte et le haut fonds de la Prudente parallèle à celle-ci dont l'accès nécessite le franchissement d'un chenal, soit par la passe Sud, cas général, soit par la passe Nord moins profonde, récemment balisée. Un groupe de 9 bouées délimite ce second mouillage par fonds de 8 mètres ainsi que la passe Sud sus-visée. L'accès par l'une ou l'autre passe présente certaines difficultés et ce second mouillage, quoique mieux abrité que le précédent, est souvent évité par les navires.

Enfin, un poste d'accostage se trouve ménagé le long de l'unique wharf existant.

Il existe trois feux, savoir : le phare de l'île de Tamara à l'Ouest, feu à éclats d'une portée de 24 milles ; le phare de l'anse du Dragonnier

[30]



[31] au Sud, feu fixe blanc d'une portée de 7 à 8 milles ; enfin le feu du wharf, feu fixe rouge d'une portée de 5 milles. Une bouée ordinaire couvre le récif du Tonnelier.

Installations existantes. — L'outillage du port de Conakry est encore rudimentaire ; le port dispose d'un seul wharf, constitué par un appontement en bois de 240 mètres de long et 18 mètres de large, auquel les navires ne calant pas plus de 5 mètres peuvent accoster. Ce wharf est muni de cinq grues à vapeur, une de une tonne, trois de trois tonnes et une de quatre tonnes ; il est desservi par une voie ferrée reliée au chemin de fer de Conakry au Niger et par un réseau de voies Decauville qui parcourt toute la ville.

Un quai spécial, dit « quai des Caboteurs », est réservé aux embarcations qui font le cabotage le long de la côte ; il est doublé d'un appontement en flèche allant jusqu'aux fonds de 1 m. 50, ce qui permet l'accostage à toute marée. Cet appontement est desservi par une grue à vapeur d'une tonne et une grue à bras de 200 kg.

Le matériel flottant du port comprend : un remorqueur de 250 C. V. deux chalands en fer de 130 mètres cubes ; trois vedettes ; une drague à godets de 200 C.V. ; une chaloupe pour le pilotage ; huit chalands-citernes dont un à moteur pour le transport de l'eau aux navires mouillant en rade ; deux chaloupes à vapeur. Il existe également une cale de halage, des ateliers de réparations pour la mécanique et les coques, et un portique de 15 tonnes d'une portée de 10 mètres.

La surface couverte des magasins est de 2.266 mètres carrés ; la capacité journalière de chargement et de déchargement est de 50 à 350 tonnes au wharf ou par chalands, suivant la nature du chargement et le chiffre de la main-d'œuvre. Le débit d'eau journalier susceptible d'être fourni aux navires est de 50 à 500 tonnes, selon les saisons.

Les travaux envisagés. Si le tonnage total manutentionné dans le port de Conakry a relativement peu augmenté depuis la période d'avant-guerre, passant de 66.375 tonnes pour la moyenne des années 1909-1913 à 81.089 tonnes en 1929, il importe de souligner l'accroissement notable des exportations de produits du cru qui sont passées, dans le même laps de temps, de 14.160 tonnes à 51.171 tonnes. Ce développement économique de la colonie ne peut que s'accroître dans les années à venir grâce à l'extension des cultures indigènes par des moyens perfectionnés, et à l'accroissement des plantations européennes de bananiers et d'ananas. Par ailleurs, la voie de la Guinée, en raison [32] des moindres frais de transport par chemin de fer, peut suppléer dans une certaine mesure la voie du Thiès-Niger pour l'acheminement des produits à destination ou en provenance du Soudan ; ces différentes raisons militent depuis plusieurs années en faveur d'améliorations et d'extensions au port de Conakry.

Un programme général d'aménagement du port intéressant la partie nord-ouest de l'île Tombo et qui doit répondre au développement possible du trafic pendant de longues années, avant qu'il ne devienne nécessaire d'aménager au Sud l'anse de Boulbinet, a été dressé par l'Administration. Une première tranche de travaux est actuellement en cours d'exécution sur les fonds du budget général.

Elle comporte la création d'un mur de quai de 300 mètres accostable à la cote - 8, le remblaiement en arrière de cet ouvrage d'une petite surface de terre-plein et l'établissement des voies de desserte indispensables. La durée probable des travaux sera de trois ans et leur coût de l'ordre de 30 millions.

Parallèlement, il a été procédé à la construction et à l'aménagement d'un entrepôt frigorifique dans l'angle formé par le nouveau mur de quai et le wharf existant. Ce bâtiment est actuellement achevé.

Une seconde tranche sera exécutée sur fonds d'emprunt. Une dotation de 40 millions est prévue à cet effet. Elle comprendra :

1° L'exécution des dragages importants nécessaires, tant pour faciliter l'accostage au droit du mur de quai que pour assurer aux navires un accès facile et sûr sur la passe

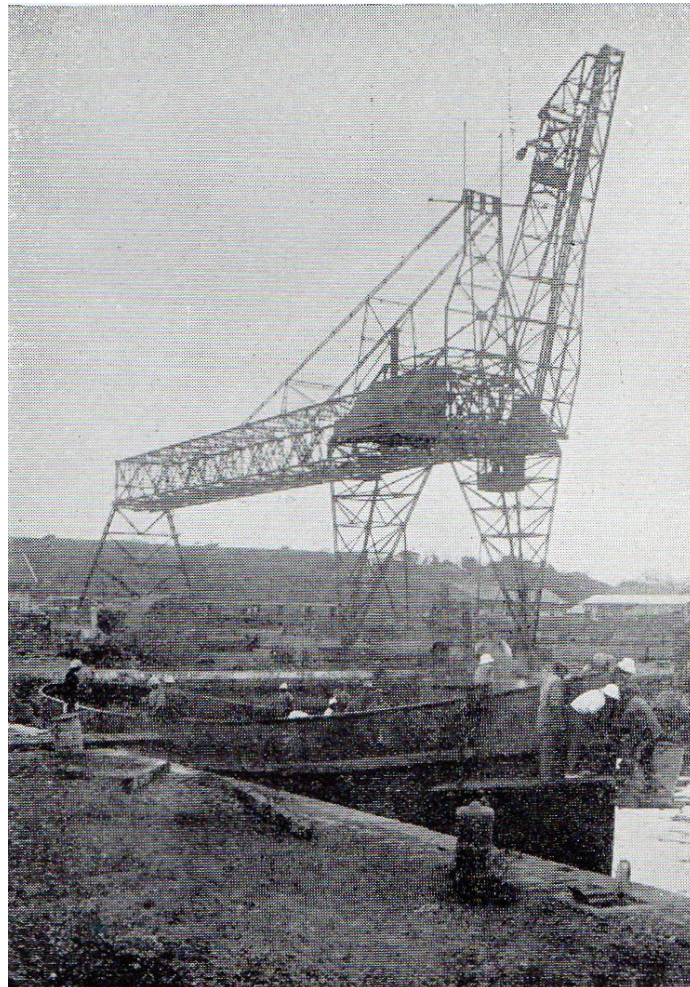
faisant communiquer avec la haute mer la fosse naturelle en bordure de laquelle on édifie ce mur de quai.

En vue de réaliser ce travail, une drague nouvelle a été commandée sur les prestations en nature. Par ailleurs, une cale de halage sera construite sur les fonds du budget général et permettra notamment, en cas de besoin, le carénage de la drague.

2° La construction sur le banc sous-marin (banc de la Prudente) bordant, au Nord-Ouest, la fosse naturelle sus-visée et qui tend à être dérasé par les courants, d'une digue submersible en enrochements d'une longueur d'environ 1.000 mètres ;

3° L'achèvement, en arrière du mur de quai, du vaste terre-plein destiné à le relier au rivage actuel, l'équipement définitif en chaussées empierrées et voies ferrées de desserte, la construction de magasins et l'équipement du quai en engins de levage ;

4° Enfin, l'amélioration de la signalisation des passes, notamment par l'emploi de bouées lumineuses et l'extension des travaux d'adduction d'eau de la ville en vue d'assurer, largement, l'alimentation normale du port.



Portique à charbon dans le port de Dakar



Conakry. — Le wharf

[33] L'ensemble de ces aménagements facilitera particulièrement le trafic des fruits frais et leur embarquement, les navires accostant à proximité immédiate du frigorifique et le chargement se faisant au moyen d'engins mécaniques.

IV. — LES DÉBOUCHÉS MARITIMES DE LA CÔTE D'IVOIRE

La colonie de la Côte d'Ivoire est certainement une des possessions du groupe de l'Afrique Occidentale Française appelée au plus brillant avenir ; par l'étendue et la densité de sa forêt, la richesse de son sol, l'égalité de son climat chaud et humide particulièrement propice aux cultures tropicales, la Côte d'Ivoire peut espérer en quelques années un essor remarquable. Le passé est d'ailleurs là pour justifier de l'avenir : en 1900, le commerce de la colonie s'élevait seulement à 15 millions et demi de francs ; et en 1913, à la veille de la guerre, à moins de 35 millions : il a atteint, en 1929, plus de 506 millions de francs.

Ces chiffres en valeur doivent être rapprochés des augmentations en poids constatées dans les exportations des principaux produits du cru : en 1913, la Côte d'Ivoire avait expédié 28.000 tonnes de bois, 6.949 tonnes d'amandes de palme, 6.014 tonnes d'huile de palme, 47 tonnes de cacao, 73 tonnes de coton. En 1929, les navires faisant escale dans ses ports ont chargé 90.000 tonnes de bois, 11.318 tonnes d'amandes de palme, 7.083 tonnes d'huile de palme, 16.314 tonnes de cacao, 1.549 tonnes de coton.

Si l'on considère, en outre, que la Côte d'Ivoire est le point de passage obligatoire de tous les produits en provenance de la zone du Soudan Français et de la Haute-Volta qui va être mise en valeur par le prolongement du chemin de fer partant d'Abidjan, activement poussé vers le Nord, on se rend compte qu'une telle progression du trafic et les perspectives futures nécessitent, à n'en pas douter, un développement correspondant des voies d'évacuation et notamment des débouchés maritimes.

Nul n'ignore qu'à la Côte d'Ivoire l'établissement des ports sur la mer elle-même présente des difficultés considérables en raison de la nature basse et sablonneuse du littoral et du fâcheux phénomène de la barre qui interdit aux navires l'approche de la côte. Celui de Grand Bassam a, jusqu'à ces derniers temps, été seul en service. Mais il va [34] voir son trafic allégé par l'ouverture à l'exploitation du wharf de Port-Bouët.

PORT DE GRAND BASSAM

Atterrages du port. — Il existe un phare à éclats de troisième ordre, d'une portée de 18 milles, et un feu fixe de position de huitième ordre au bout du wharf. Enfin, deux feux verts de cinquième ordre limitent l'alignement de protection du câble sous-marin. Le mouillage des navires se trouve à l'est de cet alignement et à un demi-mille environ du rivage sur des fonds d'assez bonne tenue.

Installations et matériel existants. — Le wharf en charpente métallique sur pieux vissés et entretoisés a été mis en service en 1922. Destiné à doubler le wharf antérieur (construit en 1901), il l'a en fait remplacé, celui-ci ayant été détruit à la même époque par un raz-de-marée. Il comporte une passerelle de 214 mètres de longueur sur 7 m. 20 de largeur prolongée par un débarcadère de 20 mètres de largeur sur 74 mètres de long. Le platelage est situé à 7 m. 28 au-dessus du zéro des basses mers. Il est équipé en voies Decauville formant un réseau d'environ 10 kilomètres qui le relie aux magasins, aux installations commerciales de la ville et à l'appontement lagunaire (sur la lagune Ouladine). Pour assurer ces transports, le service du wharf possède :

- 116 wagonnets de 2 tonnes à marchandises ;
- 72 wagonnets de 5 tonnes pour transport des billes de bois ;
- 22 wagonnets de 5 tonnes plats ;
- 4 wagonnets à boggie.

Le transport des marchandises entre l'appontement lagunaire et Abidjan, à 33 kilomètres dans l'Est à vol d'oiseau, s'effectue par chalands et remorqueurs sur la lagune Ebrié ; la distance du transport atteint 45 kilomètres environ.

Le wharf maritime est équipé de 6 grues de 5 tonnes et 2 de 10 tonnes ; le wharf lagunaire, de 2 grues de 5 tonnes et 2 de 10 tonnes. Il existe près du wharf lagunaire un parc à billes qui doit comprendre un portique roulant à bras de 10 tonnes et un transbordeur à niveau pour le chargement sur wagon des bois lourds.

Le matériel d'acconage en service au 1^{er} septembre 1929 comprenait :

- 14 baleinières de 25 tonnes ;
 - 35 baleinières de 12 tonnes ;
 - [35]
 - 1 baleinière de 5 tonnes ;
 - 2 baleinières de 3 tonnes ;
 - 5 chaloupes à vapeur de 30 chevaux pour le remorquage.
- En outre, 6 baleinières en acier ont été commandées.

Les installations de réparation à terre comportent un atelier à fer avec son outillage et une scierie. Les magasins couverts présentent une superficie totale de 7.275 mètres carrés.

Le rendement du wharf, conçu pour manutentionner 140.000 tonnes par an au maximum, a été considérablement amélioré durant ces dernières années. Il a pu ainsi faire face au trafic grandissant, dont les chiffres suivants donnent une idée :

ANNÉES	TONNAGE débarqué et embarqué
1909-13 (moyenne) (1)	55.478
1914-18 (moyenne) (1)	44 500
1919-23 (moyenne) (1)	72.996
1924	108.242
1925	112.188
1926	116.577
1927	136.000
1928	159.854
1929	168.386

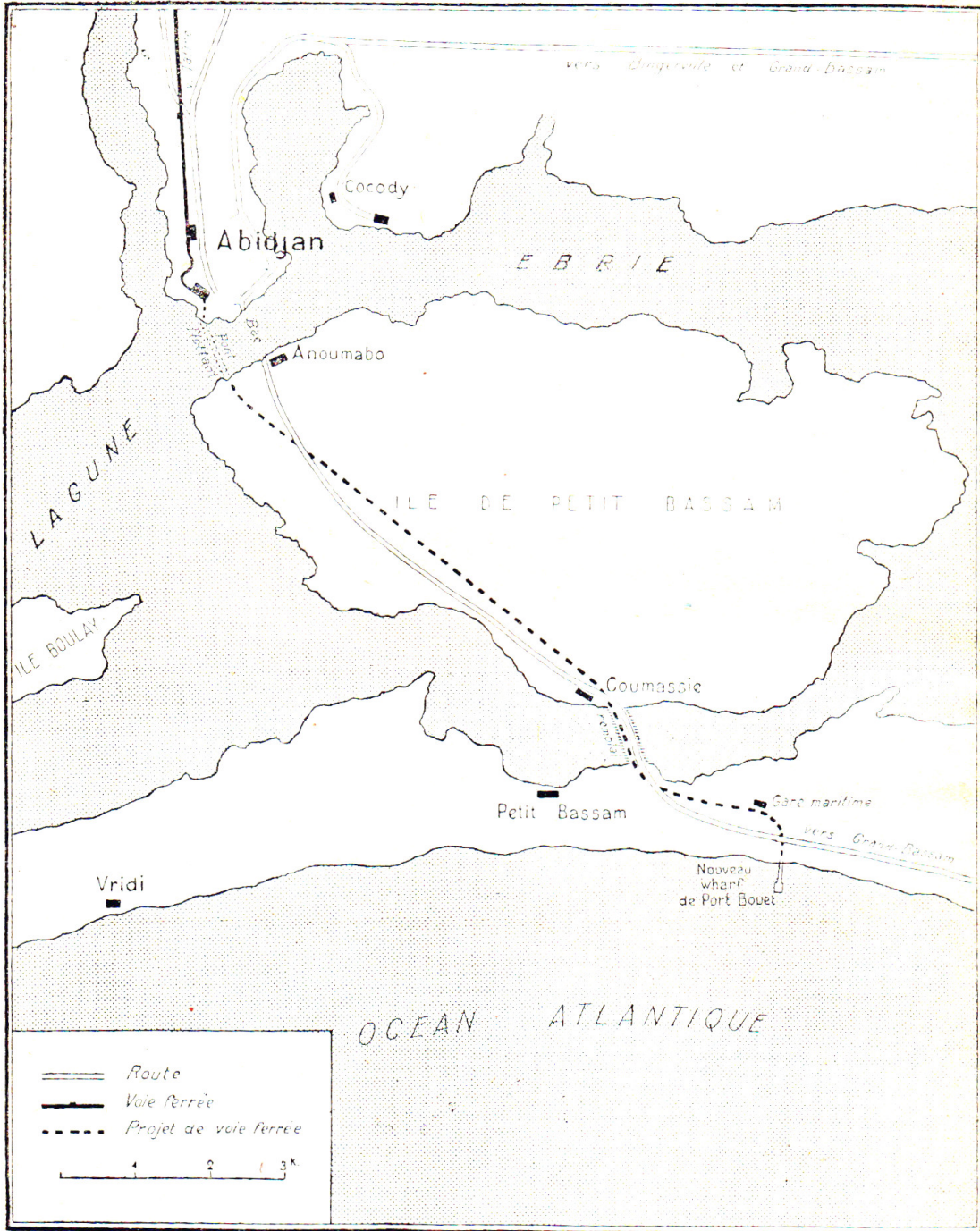
(1) Ancien wharf.

La capacité de trafic journalière du wharf, abstraction faite des journées de mauvaise barre, a dépassé 600 tonnes en moyenne pour le premier semestre 1929. Il paraît difficile de l'augmenter notablement.

PORT-BOUËT

Le wharf de Port-Bouët, du même type que celui de Grand Bassam, est implanté à une trentaine de kilomètres à l'ouest de ce dernier ouvrage, en face d'Abidjan. Il comporte une passerelle de 280 mètres de longueur sur 12 m. 75 de large et un débarcadère de 130 mètres sur 32 mètres. Au cours des barres exceptionnellement violentes de juin-juillet 1929, la passerelle a été partiellement endommagée par le choc des billes.

Abidjan-Port-Bouët



[37] Des réparations provisoires ont été effectuées, ce qui a permis d'ouvrir le wharf à l'exploitation dès le début de 1930. Un dispositif destiné à protéger le wharf contre le choc des billes flottantes est en cours d'installation. Ce dispositif consistera en deux estacades de 120 mètres de long et de 4 mètres de large montées sur pieux à vis et portant un rideau de protection qui seront disposés de part et d'autre du wharf dans la zone dangereuse. En même temps, le service de ramassage des billes déjà organisé sera renforcé et intensifié.

L'équipement du wharf comprend 10 grues : 1 de vingt tonnes, 1 de dix tonnes, 8 de cinq tonnes, et deux transbordeurs à wagons, trois voies ferrées métriques sont établies sur la passerelle et six voies sont disposées par groupes de trois de chaque côté de l'axe longitudinal du débarcadère.

Le matériel d'acconage, dont une partie importante est déjà rassemblée, doit comprendre :

- 2 baleinières de 20 tonnes ;
- 34 baleinières de 12, 10, 8 et 5 tonnes ;
- 10 chaloupes ;
- 3 remorqueurs de 50 chevaux ;
- 4 chalands de 40 tonnes.

La jonction du wharf et du chemin de fer. — La jonction du wharf à Abidjan a fait l'objet d'études également longues et minutieuses : les difficultés résidaient dans la traversée du bras nord de la lagune Ebrié dont les fonds ne permettent pas l'établissement de supports ordinaires. Pour le bras sud, c'est-à-dire le plus rapproché de la mer, on se servira, pour le passage de la voie ferrée, de la digue déjà établie sur laquelle passe la route automobilisable qui joint Abidjan à Grand Bassam, par le littoral ; si la traversée de l'île de Petit Bassam ne présente pas de difficulté particulière, il n'en est pas de même pour le bras nord de la lagune. Après examen de divers projets, jugés pratiquement irréalisables, tout au moins pour le moment, le Gouvernement Général de l'A. O. F. a adopté le principe d'un pont flottant susceptible de supporter une voie ferrée et une route.

L'ensemble de cet ouvrage, qui constitue certainement une nouveauté intéressante parmi les grands travaux entrepris dans nos colonies, comprend :

1° À chaque extrémité, les remblais d'accès sur l'île du Petit Bassam et la presqu'île d'Abidjan ;

2° Deux wharfs métalliques de 21 mètres de longueur faisant suite aux remblais d'accès :

[38] 3° Un tablier métallique central monté sur bateaux métalliques, d'une longueur de 210 mètres ;

4° Deux travées métalliques, de 40 mètres chacune, assurant le raccordement entre chaque wharf et le pont flottant.

L'ouvrage métallique mesure donc au total 332 mètres ; un dispositif spécial permet le passage des bateaux pour la circulation lagunaire.

La particularité de cet ouvrage consiste dans le fait qu'à la différence des ponts de ce genre généralement construits, et dans lesquels les bateaux sont placés perpendiculairement au platelage de la voie qu'ils supportent, le pont d'Abidjan sera constitué par six doubles files de bateaux mesurant chacun 33 mètres de long et 4 mètres de large, mis bout à bout et qui supporteront l'ossature métallique sur laquelle reposeront la voie ferrée de 1 mètre, la route de 8 m. 50 de large et les trottoirs de 1 m. 50 chacun.

Cet ouvrage est actuellement achevé. On termine en même temps les très importantes installations annexes destinées à permettre une bonne exploitation de l'ensemble : construction de la gare maritime sur le cordon littoral à proximité du wharf, agrandissement de la gare d'Abidjan-lagune au terminus actuel du chemin de fer, construction à Abidjan-lagune de vastes magasins, d'un parc de stockage de bois, des bureaux et logements nécessaires, etc.

L'ensemble des travaux entrepris pour la construction du wharf de Port-Bouët, sa liaison à Abidjan et les installations annexes (y compris l'achat du matériel roulant et la construction des estacades de protection du wharf) représente une dépense de l'ordre de 70 millions de francs. Ces travaux pourront être complétés, si l'utilité s'en fait sentir, par la liaison par voie ferrée le long de la mer entre le wharf de Port-Bouët et le wharf de Grand Bassam.

Création du port en eau profonde d'Abidjan. — Les relations entre la mer et l'intérieur de la colonie vont se trouver singulièrement facilitées grâce aux nouvelles installations ; néanmoins le système des wharfs ne peut être considéré que comme une solution d'attente, non susceptible de suffire à une colonie en plein développement. L'Administration, convaincue de la nécessité de construire un port en eau profonde à Abidjan et de l'opportunité d'utiliser à cet effet le vaste plan d'eau et les grandes profondeurs de la lagune, a chargé en 1928 l'entreprise Daydé et Schneider de procéder à des études en vue de déterminer la possibilité de réaliser, au moyen d'un canal accessible aux navires de grand tirant d'eau, une jonction permanente et sûre entre la lagune et la mer. Le dossier établi a été soumis récemment au Comité des [39] Travaux Publics des Colonies qui a émis l'avis que le problème pouvait parfaitement être résolu du point de vue technique. En vue de la construction de cet ouvrage, une dotation de 300 millions de francs a été prévue au programme de l'emprunt.

V. — LE PORT DE COTONOU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Années	Voyageurs	Marchandises importées (tonnes)	Marchandises exportées (tonnes)	Total (tonnes)
1923	6.640	27.710	42.090	69.800
1924	8.670	32.550	58.440	90.990
1925	9.340	40.150	64.350	104.500
1926	8.730	57.140	57.650	114.790
1927	6.635	62.590	59.060	121.650
1928	7.106	52.620	34 770	90.390
1929	8.766	56.329	48.179	104.508

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

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

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

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

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

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



Dahomey. — Le wharf de Cotonou.

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

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

VI. — LES PORTS SECONDAIRES DE L'A. O. F.

En dehors des cinq principaux ports français de la côte occidentale qui viennent d'être indiqués, ports qui ont reçu, en 1929, 64 % des navires fréquentant les colonies de l'A. O. F. et qui ont manutentionné 79 % du total des marchandises embarquées et débarquées, il existe d'autres débouchés maritimes, d'autres rades foraines, qui présentent une moindre importance en raison de leur trafic plus restreint ou de leur outillage plus rudimentaire.

Nous allons les passer en revue en suivant la côte du Nord au Sud.

MAURITANIE

La côte de Mauritanie est, dans son ensemble, d'accès difficile. En un seul point, à l'extrémité Nord, la presqu'île du Cap Blanc dessine une large baie dite « Baie du Lévrier », convenablement abritée contre la houle de l'Atlantique et qui présente des fonds naturels stables propices à l'établissement d'ouvrages.

À l'heure actuelle cependant, en dehors des feux d'atterrage (phare du Cap Blanc et de la pointe Cansado et feu de port de Port-Etienne),

[42] aucune installation de quelque importance n'a encore été réalisée. C'est que la nature désertique de la région environnante et l'absence presque complète de communications avec l'intérieur des terres réduisent à néant le trafic propre de Port-Etienne. Le seul intérêt de ce point, en dehors d'un intérêt stratégique, réside dans la richesse extrême que présentent les eaux de la baie en poissons de toute espèce. Les installations comprennent un petit appontement en bois, un réseau de voies Decauville et des citernes pour l'alimentation en eau douce. L'exploitation des services du port est confiée, en vertu d'une convention du 31 décembre 1924, à une Société privée dite Société d'Exploitation du Port et des Services publics de Port-Etienne. Ces services comportent les services d'acconage, d'appontement, transports par Decauville et alimentation en eau douce.

SÉNÉGAL

Les ports secondaires du Sénégal sont : Saint-Louis, Rufisque, M'Bour, Joal, Foundiougne, Saboya et Ziguinchor.

Le port de Saint-Louis est actuellement bien déchu de son importance primitive, depuis que l'orientation économique a conduit à concentrer les efforts sur le port de Dakar. L'amélioration des conditions de navigabilité du Sénégal par relèvement du plan d'eau et l'amélioration de la barre qui existe à l'embouchure pourraient le sortir de sa stagnation actuelle, mais ce sont des travaux à échéance probablement lointaine. Toutefois la construction, qui est en cours, du chemin de fer de Louga à Linguère aura sans doute pour conséquence d'augmenter le trafic de cette région dont le débouché naturel se trouve à Saint-Louis ; de là, des caboteurs peuvent transporter assez facilement malgré la barre qui se trouve à l'entrée du fleuve et généralement à des prix avantageux les marchandises à Dakar pour y être embarquées à destination de l'Europe.

C'est en prévision de ce relèvement du trafic qu'une dotation de 15.300.000 francs a été inscrite au programme de l'emprunt en vue d'assurer au moins le maintien et la remise en état des installations existantes : réfection ou consolidation des quais de la rive droite (1.450 mètres le long de l'île Saint-Louis) et de l'appontement en béton armé de la rive gauche raccordé avec la voie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, et qui est actuellement en grande partie hors d'usage.

Rufisque bénéficie encore d'un trafic d'arachides assez important en raison de l'existence dans cette ville d'installations commerciales [43] antérieures au développement de Dakar. Toutefois, même à ce point de vue, le port de Rufisque est en régression continue ; alors qu'en 1922 il exportait encore 105.000 tonnes d'arachides sur un total de sorties de 280.000 tonnes, en 1930, son pourcentage d'expéditions a été beaucoup plus faible : 85.000 tonnes sur 504.000.

Son importance décroît donc nettement à mesure que s'améliore l'outillage du port de Dakar, distant seulement d'une trentaine de kilomètres ; c'est que les conditions naturelles y sont beaucoup moins favorables et ne se prêtent pas à l'établissement d'un

port en eau profonde ; les seules installations consistent en wharfs auxquels les navires de mer ne peuvent accoster ; le trafic entre ces wharfs et les navires se fait par l'intermédiaire de chalands ou de barcasses.

La concession de l'exploitation des wharfs a été confiée, en 1924, à la Chambre de Commerce de Rufisque qui a entrepris, depuis cette date, d'importants travaux : trois wharfs en mauvais état existaient à cette époque : l'un d'eux, le wharf de la rue Lebon, est irréparable et appelé à disparaître ; les deux autres (wharfs des rues Péchot et Nationale) ont été complètement réparés. Un nouvel ouvrage (wharf métallique sur pieux à vis) de 200 mètres de long comprenant un débarcadère de 80 mètres de longueur sur 20 m. 40 de largeur et une passerelle de 120 mètres sur 6 mètres de largeur, a été construit, ainsi qu'un mur de quai, délimitant, entre les wharfs des rues Lebon et Nationale, l'emplacement d'un terre-plein sur lequel va être prochainement édifié un magasin-cale.

L'outillage des wharfs comprend : quatre treuils électriques de 1.200 à 1.500 kg ; deux grues de 2 tonnes, une grue de 3 tonnes et une autre de 1 tonne 5. Un réseau de voies Decauville dessert les appontements, les grandes artères de la ville et les magasins couverts, au nombre de 37, d'une superficie de 43.900 mètres carrés, appartenant aux diverses maisons de commerce.

Le matériel flottant comprend deux vedettes de 15 et 30 C. V., trois remorqueurs d'une puissance de 50 C. V., trente-trois chalands d'un tonnage global de 725 tonnes et vingt-cinq côtres ayant un tonnage de 500 tonnes.

Ces diverses installations permettront au port de Rufisque de conserver à peu près son rang sans qu'il soit besoin d'envisager, à une si faible distance de Dakar, de nouveaux et importants travaux.

M' Bour et Joal sont des rades foraines, sur la « petite côte » du Sénégal, dont le trafic consiste presque uniquement en graines d'arachides.

[44] Foundiouqne, dans l'estuaire du Saloum, en aval de Kaolack, et Saboya, à la frontière de la Gambie anglaise, sont également des ports exportateurs d'arachides. Ziguinchor, situé dans l'estuaire de la Casamance, à 70 kilomètres de l'embouchure, est assez comparable comme emplacement à Kaolack mais présente, par rapport à ce dernier, des facilités d'accès un peu plus favorables.

GUINÉE FRANÇAISE

Les petits ports de la Guinée Française, Victoria, Taboria, Matakong et Benty, situés à l'embouchure ou dans les estuaires des anciennes « rivières du Sud », ne font qu'un trafic de cabotage peu important

CÔTE D'IVOIRE

Les rades foraines de la Côte d'Ivoire, Tabou, San Pedro, Sassandra, Fresco, Grand-Lahou, Assinie, sont fréquentées, au contraire, par les longs-courriers qui viennent y charger de temps à autre des produits d'exportation et notamment des bois. Ces rades, où les opérations sont contrariées par la barre, ne comportent que des aménagements rudimentaires et le transit entre la côte et les navires est effectué par des pirogues de barre habilement maniées par les indigènes de cette côte inhospitalière. Une mention spéciale doit être faite pour Tabou où s'arrêtent presque tous les navires se dirigeant vers le Congo pour y recruter les « kroomen », excellents chauffeurs et hommes de peine qui peuvent assurer le service des bateaux sous ces climats torrides.

DAHOMEY

Les ports secondaires du Dahomey, Grand-Popo et Ouidah, n'ont transité, à eux deux, que quatorze mille tonnes de marchandises, en 1929. C'est dire leur faible importance qui s'explique par les mêmes difficultés de chargement qui viennent d'être signalées pour la Côte d'Ivoire.

CONCLUSION

Les possessions françaises de la côte occidentale d'Afrique comportent donc cinq ports principaux, débouchés normaux de l'arrière-pays et dans lesquels on a fait et l'on poursuit d'importants efforts d'amélioration. Une impulsion nouvelle va être donnée à ces travaux d'aménagements par la réalisation du programme de l'emprunt. De plus, un nouveau grand port va être créé en vue de doter la Côte d'Ivoire d'un instrument de développement économique en rapport avec la rapidité de l'essor de cette colonie. En résumé, les travaux entrepris ou prévus permettront certainement de faciliter dans une large mesure la mise en valeur de nos colonies de l'Ouest Africain.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
LES PORTS DE L'A. O. F.	1
LE PORT DE DAKAR	3
Les origines	3
État actuel	7
Projets d'amélioration	11
Exposé du programme d'ensemble	12
Exécution du programme	17
Mode d'exploitation. Trafic actuel et avenir	20
LE PORT DE KAOLACK	26
LE PORT DE CONAKRY	29
LES DÉBOUCHÉS MARITIMES DE LA CÔTE D'IVOIRE	33
LE PORT DE COTONOU LES PORTS SECONDAIRES DE L'A. O. F.	39
CONCLUSION	45