

PETITS ET MOYENS PORTS COLONIAUX FRANÇAIS (1930-1939)

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIÈRE DÉCADE ¹
par M. BLOSSET ², ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 4 mars 1939)

La documentation sur les grands ports des colonies tels que Dakar, Saïgon, Haïphong est assez abondante ; par contre, il est plus difficile de trouver des renseignements précis sur les établissements portuaires de moyenne importance récemment, réalisés ; les ouvrages représentent cependant un gros effort technique et financier et offrent une utilité incontestable pour le commerce et l'industrie de l'Empire français.

À ce titre, nous examinerons dans les lignes qui suivent les principaux travaux maritimes et fluviaux exécutés à la suite du programme Sarraut de mise en valeur des colonies, soit sur les ressources propres des territoires, soit grâce aux emprunts de 1931-1934, en suivant plutôt d'ailleurs l'ordre chronologique que géographique.

Le port de Saint-Pierre

Parmi les premières réalisations figure, d'une façon assez curieuse, la construction du port de Saint-Pierre, chef-lieu de notre petite colonie de Saint-Pierre et Miquelon. La raison en est la suivante : l'Amérique dite « sèche » absorbant par contrebande une forte quantité d'alcool et ce dernier étant acheminé tout d'abord à Saint-Pierre, les taxes de transit, en résultant permirent, pendant quelques années, de remplir la caisse de réserve du budget local et, par là même, de financer des travaux importants.

Jusqu'en 1930, le port n'était accessible qu'aux voiliers de 3 à 400 tonneaux, mais la transformation graduelle des conditions de pêche remplaçant les terre-neuve par des chalutiers de 600 à 900 tonneaux, justifiait des installations plus complètes. Les travaux exécutés de 1925 à 1930 par la Société Générale d'Entreprises comprennent, d'une part, la réfection des ouvrages qui avaient eu à souffrir d'une insuffisance prolongée d'entretien au cours des années de guerre (remise en état de digues, dragages, quais) ; d'autre part, la construction de terre-pleins nouveaux, de digues et le creusement à (- 5,00) d'une fosse pour les chalutiers.

Le port comprend : en grande rade accessible à tous les navires : un wharf installé par fond de (- 7,00) à proximité d'un frigorifique et un wharf à charbon accessible aux navires de 6 m. 50 de tirant d'eau ;

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

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

En petite rade, au Barachois, une protection constituée par deux digues de 200 m. au Nord (îles aux Canons) et de 400 m. au Sud-Est (île aux Moules) et installations portuaires : quai de la Roncière (120 m.), quai de la Douane (100 m.), terre-plein Amiral-Gauchet (2.700 m²), môles et appontements particuliers, accessibles en tête, développant au total 150 mètres.

L'outillage du port comporte 2 grues de 20 tonnes au wharf à charbon, 1 remorqueur de 175 CV, 2 citernes automotrices de 50 et 30 CV, 20 chalands, 200 vedettes et canots.

Du point de vue engins de radoub, Saint-Pierre dispose de 2 cales de halage particulières accessibles aux bateaux de 300 à 500 tonneaux et 4 petites cales pour embarcations de faible tonnage.

Il est infiniment regrettable que les circonstances ne permettent pas d'achever l'équipement de Saint-Pierre, port de pêche important aussi bien qu'escale du plus haut intérêt français sur la ligne aéronautique de l'Atlantique Nord, par la construction de citernes à fioul et à gazoil qui permettraient le ravitaillement en combustibles liquides des chalutiers et hydravions.

Le port de Douala*

Une seconde réalisation portuaire exécutée en partie sur les ressources propres du territoire bien avant les autorisations d'emprunts coloniaux est celle de Douala (Cameroun).

Jusqu'en 1927, ce port situé à 13 milles de la mer, sur la rive gauche du fleuve Wouri, outre son accès difficile en raison de la présence de deux seuils, l'un vaseux, l'autre sableux, n'offrait aux navires qu'une berge de 700 m. de long dont le pied découvrait à basse mer et auquel étaient enracinés quelques wharfs et appontements.

Les travaux d'aménagement exécutés de 1920 à 1930 par la Compagnie Générale des Colonies ont comporté la construction de 190 m. de quais de chalandage par fonds atteignant (- 3,00), de 550 m. de quais au long cours par fonds variant de (- 6,50) à (- 7,00) avec un poste à (- 10,00), enfin le dragage d'une partie du chenal et de postes du mouillage en rivière.

Actuellement, avec ses 160.000 m² de terre-pleins, ses 4.300 m² de magasins et de hangars, son outillage malheureusement encore trop restreint comprenant 4 grues ordinaires, 3 grues de 12 et 15 tonnes de puissance, 1 dock flottant autocarénable de 1.200 t. de capacité, 1 cale de halage de 100 m. de longueur, une dizaine de remorqueurs, une cinquantaine de chalands et de chaloupes, Douala offre de nombreuses facilités aux navires accostés à quai ou mouillés en rivière. Il reste à renouveler une partie du matériel de manutention, à effectuer le dragage du chenal, travail délicat et coûteux nécessitant de longues études hydrographiques, un calibrage complet des rives du fleuve, la suppression par barrages et colmatages de nombreuses criques vaseuses : c'est à cette tâche que nos successeurs devront faire face, en liaison avec les services de la marine nationale et des travaux publics locaux.

Le port de Kaolak

C'est aussi vers 1928 que l'Afrique Occidentale française se décida à équiper, sur ses ressources propres d'abord, puis sur fonds d'emprunt, le port de Kaolak.

Situé à 120 km. de l'embouchure du Saloum, ce port fluvial est en train de devenir le second comme importance en A. O. F. après Dakar pour l'exportation d'arachides : près de 500 navires y pénètrent annuellement, manutentionnant plus de 200.000 tonnes de marchandises.

En 1929 et dans les années suivantes, des appontements en béton armé (brevets Coignet-Ravier) de 630 m. de longueur totale furent construits, avec dessert de voies ferrées et outillage correspondant établi sur 2.700 mètres carrés de terre-pleins. Le port, géré par la Chambre de Commerce de la ville, permet l'accostage de navires calant, jusqu'à 3 m. 70 et ayant pu remonter le Saloum. Une vingtaine de millions ont, en définitive, été consacrés aux travaux de Kaolak.

Plus important que l'équipement du port serait l'aménagement de ses accès : le Saloum, bras de mer plutôt que rivière proprement dite, exigerait d'une part des dragages de la passe d'entrée, mais aussi de nombreuses rectifications de coudes trop brusques pour une navigation régulière. Les premières ressources à consacrer à ces améliorations consisteraient en achat d'engins flottants (baliseur, drague, chalands) hélas bien coûteux en ce moment

Le port de Tamatave*

C'est également en 1927-1928 que les travaux de Tamatave furent décidés. Étudiés sur place de 1923 à 1926 par l'auteur des présentes lignes, les travaux adaptés aux circonstances financières de l'époque furent finalement confiés à un consortium franco-allemand utilisant, pour le matériel d'entreprise et les matériaux incorporés aux ouvrages, les prestations en nature (plan Dawes).

Sans entrer dans les détails, rappelons seulement que le port, le premier grand port colonial (Dakar excepté), entièrement construit en rade foraine, comporte une digue de 2 km. de long, d'abord ancrée sur un récif madréporique, puis se prolongeant en mer jusqu'aux fonds de (- 20,00).

Deux môles constituent les ouvrages intérieurs, permettant l'accostage direct de navires jusqu'à 19 m. de tirant d'eau ; une darse de batelage, avec cale de halage, complète le port. Plus d'un million de tonnes d'enrochement de toutes dimensions ont été employées. Les terre-pleins, gagnés sur la mer, couvrent 100.000 mètres carrés : près de 20.000 m² de hangars et magasins ont été établis avec 18 grues à terre et un ponton.

Le 14 janvier 1936, le paquebot *Porthos*, des Messageries Maritimes, inaugurerait les installations et prenait son poste à quai ; heureux changement, aussi bien pour les passagers habitués aux difficultés d'embarquement et de débarquement en rade de Tamatave, que pour les marchandises ayant jusqu'alors à souffrir des risques d'acconage et des pluies si fréquentes sur la côte Est de la Grande-Île.

La dépense a été de l'ordre de 156 millions, dont 60 millions au titre des prestations en nature (paiements en marks) ; quelques travaux de parachèvement restent à faire, notamment une protection supplémentaire de la darse entre môles, où le ressac est encore parfois gênant et cause des ruptures d'amarres, mais l'essentiel est fait et Madagascar peut être fière de son port.

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

La période 1928-1931 n'a, en dehors des réalisations précédentes, guère vu que la construction du wharf de Port-Bouët (Côte d'Ivoire) qui a fort heureusement doublé le wharf ancien de Grand-Bassam. L'ouvrage, de 410 m. de longueur, atteint, au-delà de la barre, les profondeurs de (- 12,00) ; il est équipé, sur sa plate-forme de travail, de grues de 5 à 20 t. et est relié directement au réseau ferré de la colonie. La capacité maximum de chargement et déchargement est de 1.400 t.

Les magasins de stockage, occupant 10.000 m², sont encore insuffisants et l'effort de la colonie devra, à très brève échéance, se porter sur leur accroissement pour permettre d'accélérer les évacuations de marchandises.

Les wharfs constituent, d'ailleurs, une solution toute provisoire et le déblocage de la riche colonie de la Côte d'Ivoire ne sera assuré qu'à l'ouverture du trafic du port intérieur d'Abidjan*, situé au bord de la lagune côtière et séparé actuellement de la mer par un cordon littoral de 3 kilomètres de large. La création du port en eau profonde comportera deux étapes :

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

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

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

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

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

Nous en arrivons maintenant aux travaux exécutés de 1931 à ce jour sur les fonds des emprunts coloniaux, à savoir : Dakar et Conakry, en Afrique occidentale Française ; Pointe-Noire en Afrique Equatoriale ; Majunga, Diégo-Suarez et Tuléar à Madagascar, Djibouti à la Côte Française des Somalis ; Pointe-à-Pître à la Guadeloupe ; Cayenne en Guyane, pour ne citer que les plus Importants.

Le port de Dakar

Un nombre assez grand de monographies a été publié sur Dakar pour que nous nous contentions de rappeler que les travaux du port de commerce, commencés dès 1926 et poussés actuellement de 1931 à 1937, comportent :

Au point de vue maritime :

Des jetées de protection atteignant les fonds de 10 m. et ménageant une passe de 200 m. 10.40) :

Un port de 100 hectares de superficie dont 70 hectares avec des profondeurs supérieures à 8 m. dans lequel sont rassemblés :

Les établissements de la marine militaire :

Un quai d'escale pour grands bâtiments développant 260 m d'accostage par fonds de 8 m. 80 et 10 m.

Des aménagements pour le long cours formés de 2 moles et de 2 darses, au total 710 m. de quais avec fonds de 5 m. à 7 m. 50.

Un môle aux combustibles : 800 m. d'accostage à (- 1000) :

Deux postes pétroliers avec fonds de 8 m. 50 et de 10 m.

Comme outillage :

Des engins de levage : 2 pontons de 55 t, un portique à charbon de 50 t.-heure, 4 pontons grues de 20 t., 8 grues ordinaires (3 à 5 t.), des engins spéciaux pour chargement d'arachides:

Du matériel flottant: 18 remorqueurs de 200 à 600 CV, 54 chalands et allèges ;

Un bassin de radoub de 200 m. de long et des ateliers complètement outillés.

A terre : 25.000 mètres carrés de docks, 250.000 m² de terre-pleins, 17.000 m² de parcs à charbon, des dépôts de pétrole et mazout, actuellement 60.000 t. devant être portés ultérieurement à 200.000 tonnes Le port et les docks sont desservis par 20 km. de voies ferrées embranchées sur le réseau général de la colonie.

Les travaux sont exécutés par la Compagnie Générale des Colonies et ses associés (entreprise Fougerolle, entreprise Brizard). Ils représentent à ce jour 130 millions.

En 1938, les besoins de la défense nationale ont justifié l'extension du port vers l'Est et un bassin-abri extérieur devant permettre l'accostage de trois grands croiseurs est en construction, représentant une dépense de 40 millions dont 20 à la charge de la marine militaire.

Les lecteurs que la question de Dakar intéresse pourront se reporter aux dernières publications sur la matière (*Annales des Ponts et Chaussées*, *Bulletin d'information du ministère des Colonies*. *Journal de la Marine marchande*, etc.).

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.

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 les postes de chargement de minerais avec desserte des gisements par voie ferrée.

Le port de Pointe-Noire*

Pointe-Noire, terminus du chemin de fer Congo-Océan, avait été indiqué comme tel dès 1912 à la suite des études de la mission Audoin : protection naturelle de la rade par une pointe rocheuse se prolongeant en mer, fonds de sable aux profondeurs régulièrement croissantes, risques réduits d'ensablements et d'érosions.

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

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

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

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

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

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

Les ports de Diégo-Suarez, Majunga et Tuléar

À Madagascar, indépendamment du port de Tamatave dont il a été parlé dans notre précédente chronique, trois réalisations intéressantes ont vu le jour à Diégo-Suarez, Majunga et Tuléar.

Chacun sait que la baie de Diego, une des plus belles et des mieux protégées du monde, peut être comparée à celles de Rio-de-Janeiro et de Brest ; jusqu'en 1932, les installations portuaires étaient assez rudimentaires et les opérations s'effectuaient par batelage.

Un projet étudié par les ingénieurs de la colonie fut, en 1938, adjugé à l'entreprise Dubois et exécuté sans incidents. Il comporte essentiellement, à la pointe d'Antsirane, un appontement en béton armé de 120 m. de long permettant l'accès des navires de 8 m. de tirant d'eau (des dragages ultérieurs permettront de porter les profondeurs au pied des ouvrages à la côte (- 10.00) et les organes accessoires : la dépense s'est élevée à 11 millions.

L'allongement de l'appontement et surtout l'établissement de pipe-lines reliées aux tanks à mazout installés par la marine dans l'arsenal militaire, sont considérés comme indispensables et à exécuter à très brève échéance.

À Majunga, escale de la Grande Ile la plus rapprochée de la métropole, reliée à Tananarive par une excellente route de 600 km. faisant gagner 8 jours sur le trajet maritime par le cap d'Ambe et Tamatave, un port permettant l'accostage des navires s'imposait. Les emplacements voisins de la ville ne sont malheureusement pas très favorables à l'établissement d'ouvrages maritimes en raison du débit solide très important de la Betsiboka et de ses affluents, l'Ikopa et le Kamoro ; des études fort délicates, conduites à la colonie et à Paris, aboutirent à l'établissement d'un projet, adjugé en 1934 à la Société Schneider et Cie, et comportant une digue d'un kilomètre de long enracinée au nord de la Pointe Anoraimbato de manière à éviter dans une certaine mesure les dépôts de sables et de vases et un quai en blocs artificiels ; l'exécution d'une seconde digue, au sud, non comprise au marché, paraît indispensable pour protéger davantage le bassin d'abri contre les apports.

Les travaux, en cours d'exécution, doivent être terminés en 1940 moyennant une dépense totale de l'ordre de 75 à 80 millions.

Tuléar, port principal du Sud-Ouest de la colonie, à proximité des marchés commerciaux sud-africains, présentant un hinterland riche en produits agricoles et miniers, possède une rade bien abritée par une barrière de corail, mais les apports considérables du fleuve Fiheranana menaçaient de l'envaser ; de multiples ruptures de charges étaient imposées aux marchandises.

Il a fallu étudier et construire, d'une part une digue longeant la rive sud du fleuve destinée à rejeter les alluvions en dehors du port, d'autre part un appontement en béton armé de 60 x 21 m., permettant l'accostage à toute heure de la marée de navires de 8 m. 0 de tirant d'eau ; l'appontement est relié à la rive par une estacade en béton armé, à claire-voie de 800 m. de long, elle-même prolongée par une chaussée perpendiculaire au rivage de 300 m. de long.

Les travaux, presque achevés, ont été exécutés par l'entreprise Dubois (montant à ce jour : 12 millions 1/2).

Des dragages seront nécessaires pour donner aux navires une aisance de manœuvre suffisante.

(*La Journée industrielle*, 16 mars 1939)

Le port de Djibouti

Avant de quitter l'Afrique française et ses réalisations portuaires, il convient de mettre en pleine lumière le gros effort qui a été accompli à Djibouti par les ingénieurs coloniaux.

Jusqu'en 1930, le port ne comprenait que quelques ouvrages, jetées et quais, accostables aux petites embarcations.

De 1931 à 1936, des marchés de prestations en nature confiés à un Consortium franco-allemand (mêmes participants principaux qu'à Tamatave) ont permis la construction d'une jetée-abri, de quais de cabotage, de terre-pleins et de dragages, pour un montant de 17 millions de francs (plus 700.000 reichsmarks).

En outre, nous avons pu faire admettre par l'autorité supérieure le principe de « l'absorption » dans les ouvrages du port de l'épave du vapeur *Fontainebleau* malencontreusement coulé à son mouillage en juillet 1926 à la suite d'un incendie de cale. Des tentatives de renflouement, de 1927 à 1933, s'étant avérées infructueuses et la destruction partielle sur place ayant été estimée trop onéreuse, l'incorporation pure et simple de l'épave dans les ouvrages du port fut finalement décidée de façon à faire cesser au plus tôt le spectacle lamentable offert aux navires de toutes nationalités en rade de Djibouti ; en s'aidant des plans d'aménagement intérieur du vapeur, on procéda, après débrusement au chalumeau de la partie supérieure, au remplissage de chaque compartiment du navire avec du sable refoulé hydrauliquement, en même temps qu'on entourait la coque avec des enrochements ; depuis 1933, le « môle du Fontainebleau » ainsi créé n'a subi aucun tassement inquiétant ; le 16 décembre 1938, il a permis l'accostage du premier navire mazouter escalant à Djibouti, lequel a pu, grâce aux pipelines installés sur le môle et la digue, décharger 12.000 tonnes de combustible liquide.

Le port ainsi conçu ne permettait pas, évidemment, l'accostage direct des cargos et paquebots ; à la demande de l'Italie, devenue principale cliente en 1936-1937³, un port en eau profonde était mis immédiatement à l'étude à la colonie et au ministère, aboutissant à la mise en adjudication en septembre 1937 d'un projet, complément logique de travaux exécutés jusqu'alors.

Ce projet comporte un quai à (- 9.00) de 470 mètres de long, parallèle à la jetée-abri et à 55 mètres en arrière de celle-ci ; le môle du Fontainebleau est, de son côté, amélioré par la construction d'un quai également fondé à - 9.00, de 180 mètres de long ; des terre-pleins sont prévus entre la digue et les quais constituant ainsi un môle qui s'élargit vers le musoir.

Conçu en tracé « gabionné » et construit en palplanches métalliques à âme droite, notre projet, assez hardi, il faut le reconnaître, présente le gros avantage de pouvoir être exécuté dans le minimum de temps et avec le minimum de main-d'œuvre. À la suite d'une adjudication, les travaux ont été confiés à un groupement d'entreprises comprenant la Société des Batignolles, la Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale, la Société des Grands Travaux de Marseille et ses associés, l'entreprise Dubois ; leur estimation, aux prix actuels, est de 30 millions ; ils doivent être achevés en 1940. La superstructure du port suivra.

Espérons que ces améliorations donneront satisfaction à notre ex-alliée... et cliente, d'autant que, parallèlement, la colonie poursuit des travaux de recherche et d'adduction d'eau, d'assainissement de la ville européenne et indigène de Djibouti, d'urbanisme, etc., qui permettront de faire de ce port un centre maritime important et bien outillé.

³ En mai 1935, le trafic du port était, de 3.600 tonnes ; en mai 1936, il était de 6.200 tonnes ; en juin, 10.000 tonnes ; en juillet, 20.000 tonnes ; en août, 13.000 tonnes.

Le port de Pointe-à-Pitre

Les aménagements portuaires importants réalisés hors d'Afrique sont relativement peu nombreux ; nous citerons Pointe-à-Pitre à la Guadeloupe et Cayenne en Guyane.

La rade de Pointe-à-Pitre, bien abritée par une ceinture de récifs coraliens, ne possédait malheureusement que des profondeurs insuffisantes et des installations d'accostage rudimentaires.

Dès 1936, des dragages furent entrepris sur les ressources locales : le cyclone de 1928, qui causa des dégâts considérables à la Guadeloupe, fit, en particulier, sombrer la drague employée aux travaux ; après un renflouement laborieux, l'engin put à nouveau travailler mais coula définitivement à la suite d'un nouveau cyclone, en 1931.

Une drague, commandée en France en 1932, sombra au cours de son voyage, au large du Finistère, en tempête d'équinoxe ; enfin, après des retards considérables, une nouvelle drague, sœur de la précédente, put être amenée à pied d'œuvre et continua les travaux de dragage en rade à la cote (- 9.00).

D'autre part, pour permettre l'accostage de grands navires et la manutention des marchandises, nous étudiâmes sur place, en 1930, l'aménagement d'ouvrages en avant du boulevard maritime existant ; en dehors d'un terre-plein gagné sur la mer, les travaux exécutés de 1932 à 1935 par un entrepreneur local, d'après le projet d'exécution de la Société Christian et Nielsen, comportent un mur de quai en béton armé de 285 mètres de long (côté face à la baie) avec deux retours de 151 mètres et 102 mètres avec possibilité d'accostage à (- 9,00) et admission d'une surcharge de 4 tonnes par mètre carré sur le terre-plein.

La dépense s'est élevée à 36.100.000 francs.

Pointe-à-Pitre possède cinq remorqueurs, une centaine de chalands représentant 4.000 tonnes utiles et une cale de halage.

Les magasins et hangars couvrant au total 12.000 mètres carrés devront, à brève échéance, être étendus pour permettre d'abriter les marchandises délicates telles que les régimes de bananes dont le trafic prend une importance croissante.

Le port de Cayenne

Cayenne a vu son port s'améliorer sérieusement grâce aux crédits d'emprunt ; l'administration locale a construit, en rivière, une jetée pleine de 130 mètres de long continuée par une passerelle à claire-voie de 25 mètres de long, terminée elle-même par un appontement en charpente en T de 80 mètres de long et 12 mètres de large ; ce dernier permet l'accostage de bâtiments de 4 m. 60 de tirant d'eau qui peuvent échouer à marée basse sur fonds de vase molle ; un système de ducs d'Albe et de corps morts maintient solidement le navire et supplée à la légèreté de l'ouvrage d'accostage.

Plusieurs appontements privés permettent également l'accostage des caboteurs. Le port possède des magasins et une distribution d'eau. Les dépenses se sont élevées à 2 millions 1/2.

Il est regrettable que les fonds en avant de la ville de Cayenne ne puissent être dragués (l'entretien des profondeurs serait une charge beaucoup trop lourde pour la colonie). On envisage de créer une annexe du port à l'intérieur de l'estuaire, au Larivot, où une fosse à (- 7.00) paraissant stable a été répétée ; un appontement pourrait, sans frais exagérés, y être construit qui améliorerait sensiblement les conditions d'escale.

Tels sont les principaux travaux portuaires réalisés aux colonies dans les dernières années. On pourra s'étonner de n'y voir figurer aucun port d'Indochine ; c'est que les

plans de mise en valeur de la colonie, établis sous les directives de M. Paul Doumer, alors gouverneur général, prévoyaient surtout la construction de chemins de fer, de routes, de canaux, de réseaux d'irrigation de terres cultivées ou cultivables. Peu de travaux maritimes, car l'Indochine utilisait pour l'évacuation de ses produits les établissements créés dès l'origine de l'occupation française aux débouchés des deux principales voies naturelles, le fleuve Rouge et le Mékong avec Hanoï et Saïgon.

Depuis 1930 les travaux payés par les budgets propres des ports — tous deux autonomes — ont consisté en allongement des fronts d'accostage en rivière, en construction de magasins, en dragages d'entretien et d'amélioration.

Il serait souhaitable que les autres établissements maritimes existants : Benthuy et Tourane notamment, fussent également améliorés. Enfin, la création d'un port en eau profonde, bien aménagé et bien outillé, dans l'admirable baie de Cam-Ranh s'impose, tant pour des raisons économiques et touristiques que pour des raisons stratégiques.

*
* *

Nous espérons que cette longue étude des réalisations coloniales sur le plan des travaux maritimes aura démontré au lecteur que la France a fait et continuera de faire un effort considérable pour son empire. Quant à nous, nous avons la légitime fierté d'avoir contribué, par nos études sur place et au bureau, nos projets, nos directives et notre contrôle, à l'exécution de quelque 700 millions de travaux. À nos successeurs de continuer l'œuvre entreprise.
