

LE PORT DE DJIBOUTI

ACTES OFFICIELS
(*Le Messenger de Paris*, 3 juin 1898)

Le *Journal officiel* a publié ce matin les documents suivants:

Documents du ministère des colonies :

Décret approuvant une convention accordant à MM. Duparchy et Vigouroux la concession de la construction et de l'exploitation d'une jetée dans le port de Djibouti.

ANNEXE AU RAPPORT DE
M. A. GERVAIS, DÉPUTÉ,
SUR LE BUDGET DES COLONIES
(*La Politique coloniale*, 30 mai 1907)

.....

4° Ports maritimes

À Djibouti, il n'y a pas à proprement parler de port. Il y a tout simplement une vaste rade naturellement abritée des vents d'est et nord-est, mais, au contraire, très exposée aux vents violents du nord et d'ouest. Les navires mouillent dans cette rade à une assez grande distance de terre (3 km. 500 environ), ce qui rend les relations avec la côte, longues et incommodes. La rade n'étant pas balisée, le mouvement des navires est assez difficile.

Comme installations, le port ne comprend qu'une jetée en pierre destinée à permettre l'accostage des petites embarcations et un mur servant de quai sur 100 mètres de longueur dont le pied assèche à marée basse.

D'autre part, la compagnie des Messageries maritimes possède toute une installation, notamment deux petites jetées et des quais formant une darse dans laquelle elle abrite sa flottille de chalands, une cale de radoub pour petits bateaux et des ateliers.

La compagnie du chemin de fer possède, elle aussi, une jetée d'assez grande importance qu'elle a rachetée à MM. Duparchy et Vigouroux qui en avaient la concession. Cette jetée, qui s'allonge sur 800 mètres de longueur, atteint des fonds de près de 8 mètres, mais elle n'est achevée que sur 300 mètres de longueur environ, soit jusqu'aux fonds de 3 mètres.

.....

B. — OUTILLAGE À CRÉER

.....

En premier lieu, la jetée du chemin de fer devrait être terminée aussi bien dans l'intérêt de la colonie que dans celui de la compagnie du chemin de fer.

En second lieu, il serait nécessaire de prolonger la jetée de la colonie de 150 mètres environ, afin d'avoir des fonds à marée basse pour permettre l'accostage des chalands,

et munir cette jetée d'un retour en T, afin de créer un abri pour les chalands ou autres embarcations.

La construction de hangars et de magasins s'impose également. D'autre part, la rade devrait être balisée sérieusement afin d'enlever toute incertitude aux navires qui fréquentent le port.

DJIBOUTI, TÊTE DE LIGNE

par Marcel RUEDEL

(*Les Annales coloniales*, 25 mars 1916)

www.entreprises-coloniales.fr/madagascar-et-djibouti/Cie_Afrique_Orientale.pdf

M. Pietri s'occupe du port franc de Djibouti

(*Les Annales coloniales*, 20 novembre 1930)

M. Pietri qu'accompagnaient plusieurs fonctionnaires du ministère des Colonies, a été reçu par le président du Conseil et a examiné avec lui la question du port franc de Djibouti. Le ministre des Affaires étrangères, assisté également de quelques-uns des hauts fonctionnaires du quai d'Orsay, était présent à cet entretien.

L'Œuvre de la France à Djibouti
se poursuit méthodiquement

Les Travaux du Port

(*Le Courrier d'Ethiopie*, 19 janvier 1934)

MM. Henri Jourdain et Christian Dupont ont écrit un livre bien utile. : *D'Obock à Djibouti*. Ils ont également eu raison de rendre hommage, dans une émouvante dédicace, au mérite de ceux qui surent prendre la responsabilité des décisions, ayant assuré une œuvre immense, à laquelle la France accorde le plus grand prix.

Voici cette dédicace : Aux gouverneurs Lagarde, Pascal, Laurel, et Chapon-Baissac, dont l'énergie et l'indomptable volonté surent dresser sur une terre inhospitalière royaume de la désolation et de la mort, et sous un ciel inhumain, une œuvre vivante et magnifiquement française !

Djibout, terre française ! est une affirmation que l'on ne saurait trop répéter. Les Issas eux-mêmes le veulent ainsi, car c'est à l'abri du drapeau français, qu'ils sont venus se réfugier. Dans chaque installation de la Côte Française des Somalis, Somalis, Dunukil et Arabes apprécient la tolérance et y font école, pour l'apaisement de leurs haines séculaires et farouches. Djibouti est aujourd'hui un centre de civilisation française, où de nombreux indigènes sont associés !

Lire *D'Obock à Djibouti*, c'est apprendre que depuis le 20 mai 1862, jour où le pavillon français fut hissé à Obock, comme depuis le 20 mai 1896, jour où le même drapeau flotta à Djibouti. se fixent les 3/4 d'un siècle où tant de bons Français ont vaillamment apporté tout le meilleur d'eux-mêmes, leur santé, leur intelligence, leurs capitaux, constituant pour leur patrie un centre de rayonnement et un point d'appui pour sa force.

Une cité est née, s'est développée dans le cadre moderne, avec tous les avantages d'agrément et d'état sanitaire qui dépassent tout ce que purent envisager les pionniers. Pourtant, lorsqu'on relit le journal *Djibouti*, son premier numéro du 4 février 1899, nous dit la foi pathétique de nos devanciers : « Silence aux hésitants pusillanimes ! Vive Djibouti, trait d'union désormais indissoluble entre la France et l'Éthiopie ! »

Déjà, à cette époque les quais représentaient le seuil de la ville française, où se constatait une poussée admirable de colonisation, qui sans recours aux capitaux étrangers, sans subside de la métropole. sans appui gouvernemental, s'imposait au respect.

Chaque colon français et même les étrangers travaillaient avec une seule pensée directive dominante : celle du chef de la Colonie, le comte Lagarde, qui, en accord avec S.M. Ménélick II, avait entrepris d'aider l'évolution éthiopienne, voulue par son souverain.

L'œuvre a eu ses heures de grande fécondité et dans sa verte vieillesse, M. le comte Lagarde peut encore s'en réjouir. L'évolution d'un pays est une œuvre si géante qu'elle ne peut s'accomplir que par stade, avec des paliers de repos, sur lesquels se poursuit l'élaboration de nouveaux programmes. dans lesquels il faut éliminer les incohérences des mécontents, faire accepter les directives pour reprendre la course.

Djibouti s'affirme patiemment et le gouvernement français, depuis longtemps, a pris en considération son avenir. Le chemin de fer franco-éthiopien en est une preuve. Il fut conçu et il est exploité dans un esprit de coopération dont S.M. Ménélick II sut apprécier la valeur. Addis-Abeba est un palier, où se discute l'avenir !

Djibouti a également l'avantage d'un point d'escale remarquable et la sûreté de la rade mérite d'être enviée.

La facilité de son accès, à tout moment de la marée, permit dès le début, au trafic commercial de se développer.

Pour rapprocher la ville de la mer, d'importants apports de terre furent faits et l'on remblaya toute la partie que le flux recouvrait seulement aux grandes marées. Deux tentatives furent également faites pour doter le port de deux jetées : la jetée du gouvernement, dont le projet est dû à M. Vigouroux, et la jetée qui prolongeait le plateau du Marnbouf, appelée jusqu'à ce jour jetée Duparchy, dont l'élargissement va former le terre-plein où prendront bientôt place, les hangars et installations du port.

En 1918, l'administration locale essaya de donner des moyens de débarquement aux chalands, qui ne pouvaient opérer qu'à haute mer.

L'ancienne jetée du gouvernement (613 mètres) fut prolongée de 350 mètres, jusqu'à la cote - 3, et un terre plein de 160 m. x 30 m. fut construit à l'extrémité de cette jetée. Faute d'un dressage suffisant du fond par un entrepreneur occasionnel, un affaissement du mur ne tarda pas à se produire et força à l'élargissement du quai intérieur, faisant porter la largeur du terre plein à 40 mètres,

En 1930, sur l'initiative de M. le gouverneur Chapon-Baissac, fut élaboré un plan d'élargissement de la jetée Duparchy. Une adjudication concéda ces travaux à la Société des Batignolles et à la Cie de l'Afrique Orientale, de Djibouti, Ce projet comprenait la liaison par voie ferrée de l'île du Héron, déjà accessible à marée basse, avec le plateau du Marabout, pour permettre d'amener à pied d'œuvre les matériaux extraits de l'île pour remplir le terre-plein projeté.

Cet important travail n'a pas manqué d'intéresser le directeur du *Courrier d'Ethiopie*, lors de son dernier voyage à Djibouti, au mois de décembre dernier. La visite des chantiers lui fut grandement facilitée par M. Poggioli, agent général de la Compagnie de l'Afrique Orientale, un vieil ami, qui se mit d'accord avec le très sympathique ingénieur de la Compagnie des Batignolles, M. Valageas, directeur technique des travaux.

Nous tenons à les en remercier.

Nos lecteurs liront avec intérêt, dans la prochaine feuille de *La Côte française des Somalis*, du 26 janvier, les notes relevées au cours de la visite des travaux d'élargissement de la jetée Duparchy.

L. DE ROBILLARD

LE PORT DE DJIBOUTI
(*Le Sémaphore de Marseille*, 8 août 1934)

L'avancement des travaux du port, grâce à la diligence de la Société des Batignolles continue à se faire d'une façon rapide et méthodique.

Les chalands et les navires de moyen tonnage peuvent maintenant mouiller à quai.

Les deux bassins, d'une superficie de 8 hectares, abrités par le prolongement de la jetée Duparchy, pourront recevoir, l'un, les chalands avec un fond minimum de 1 m. 50 et un quai de 240 mètres de longueur ; l'autre, les bateaux avec un fond de 8 mètres et un quai de 210 mètres.

Le terre-plein, qui s'étend aux nouveaux quais, et sur lequel vont être construits les hangars et les bâtiments du service des douanes a une longueur de 645 mètres et une largeur de 138 mètres, ce qui donne une superficie approximative de près de 9 hectares.

Génie
Réserve
Affectations
(*Journal officiel de la République française*, 15 mai 1936)

M. Meunier (Joseph-Marie-Alphonse-Camille-Stéphane) ¹, des troupes du groupe de l'Afrique équatoriale française, à la Côte française des Somalis.

VERS L'ADJUDICATION
DES TRAVAUX DU PORT
DE DJIBOUTI
(*Les Annales coloniales*, 26 mars 1937)

Mise en ligne des concurrents

Le *Journal officiel* de ce matin publie l'arrêté suivant, signé de M. Marius Moutet, ministre des Colonies, le 18 mars :

Vu l'avis d'inscription en vue d'une adjudication restreinte, parue au *Journal officiel* du 5 février 1937. pour l'exécution d'ouvrages d'aménagement du port de Djibouti ;

Sur la proposition de l'inspecteur général des travaux publics des colonies.

Arrête :

Article premier. — Sont admises à participer à l'adjudication des travaux d'aménagement du port de Djibouti, les entreprises dont les noms suivent :

¹ Stéphane Meunier (Aulnat, 1905-Paris XVI^e, 1988) : polytechnicien, ingénieur des travaux publics du cadre des colonies. Après avoir désengorgé le port de Djibouti, il est affecté en juin 1939 au Tonkin pour décongestionner celui de Haïphong. Chevalier de la Légion d'honneur (*JORF*, 12 novembre 1959).

1° Groupement : Société des grands travaux de Marseille, 25, rue de Courcelles, à Paris ; Entreprise Fougerolle pour l'étranger ; Société générale d'entreprises ; Compagnie générale des Colonies ; Entreprise métropolitaine et coloniale (anciens établissements Dubois) ;

2° Groupement : société de construction des Batignolles. 11, rue d'Argenson, Paris ; Compagnie de l'Afrique orientale, 47, rue Cambon, Paris ;

3° Société nationale de travaux publics [SNTP], 10, rue Cambacérès. à Paris ;

4° Société des Entreprises Truchetet et Tunsini. 205, cours Jean-Jaurès, à Grenoble ;

5° Schneider et Cie, 15, rue Pasquier, à Paris ;

6° Omnium d'entreprises*, 59, rue de Provence à Paris;

7° Société anonyme Hersent, 60, rue de Londres, à Paris ;

8° Etablissements Daydé, 28-30, rue de Chazelles, à Paris ;

9° Entreprise de travaux publics André Borie, 185, avenue de Wagram, à Paris. ;

10° Dumez, 5. rue de Prony, à Paris ;

11° Entreprise de travaux publics de l'Ouest, 3, place du Sanitat, à Nantes ;

12° Entreprises industrielles et de travaux publics, 39 ,rue de Washington, à Paris.

La construction du port de Djibouti (*Les Annales coloniales*, 20 décembre 1937)

L'adjudication des travaux a été faite dernièrement à un consortium dans lequel entrent la Société des Batignolles, la Compagnie Maritime de l'Afrique Orientale, la Compagnie générale des Colonies, la firme Dubois, pour 28 millions.

Le rythme du travail dans le port de Djibouti (*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1938)

Les dockers de Djibouti ont décidé de ne travailler que de 8 heures du matin à trois heures de l'après-midi.

La fixation de ces heures faisant durer trop longtemps les opérations de déchargement, plusieurs cargos ont préféré quitter le port plutôt que de se soumettre à cette réglementation.

Les Chargeurs Réunis, eux-mêmes, pour éviter toute perte de temps, ont décidé de limiter leur fret pour Djibouti, à 30 tonnes pour chacun des ports métropolitains touchés par leur ligne.

NOMINATION (*Journal officiel de la République française*, 14 février 1938)

Le Président de la République française,

Vu l'article 61 de la loi de finances du 28 février 1934 ;

Vu le décret du 3 juillet 1897 portant règlement sur les indemnités de route et de séjour allouées aux fonctionnaires et agents des services coloniaux et les textes subséquents qui l'ont modifié ;

Sur le rapport du ministre des colonies,

Décrète;

Art. 1^{er}. — M. Meunier (Stéphane), ingénieur principal de 2^e classe du cadre général des travaux publics des colonies, chef du service des travaux publics de la Côte française des Somalis, est placé dans la position de mission en France, pour une durée de trois mois, à compter du jour de son débarquement dans la métropole.

Art. 2. — L'intéressé est chargé, pendant sa mission, de mettre au point avec les services techniques du ministère des colonies, le projet de travaux d'extension du port de Djibouti et la préparation du dossier d'adjudication desdits travaux.

Art. 3. — Au cours de cette mission, qui sera effectuée au compte du budget de la côte française des Somalis, M. Meunier aura droit à la solde entière de présence et aux indemnités prévues par le décret du 3 juillet 1897, modifié, en dernier lieu, par les décrets des 26 janvier 1934 et 25 octobre 1934 pour les fonctionnaires de sa catégorie.

.....
Fait à Paris, le 8 février 1938.

ALBERT LEBRUN.

par le Président de la République:

Le ministre des colonies,

T. STEEG.

COURRIER MARITIME
Djibouti, port d'escale de l'Asie
(*Les Annales coloniales*, 31 janvier 1939)

L'Association des Grands Ports français, dans sa dernière séance, tenue sous la présidence de M. Rio, sénateur, ancien ministre, a poursuivi l'examen des questions que posent les revendications coloniales exposées par la presse étrangère.

Les membres de l'Association ont entendu une communication du colonel Mornet, vice-président de la Société de géographie commerciale et d'études coloniales.

M. [René] Hachette*, sénateur de l'Aisne, a donné à l'assemblée des renseignements particulièrement intéressants sur Djibouti, grand port français d'escale des lignes de l'Indochine et de Madagascar.

Il a souligné notamment la rapidité avec laquelle, en 1936. Djibouti avait fait face aux brusques besoins du corps d'occupation italien, puis s'était adapté aux besoins nouveaux de son hinterland. Ces besoins nouveaux ne peuvent soulever que des questions d'ordre commercial ne présentant pas de difficultés particulières et auxquelles les revendications actuelles apparaissent étrangères.

Cinquante millions de travaux ont été effectués à Djibouti
(*Travaux publics nord-africains*, 15 février 1939)

De 1931 à 1938, on a exécuté à Djibouti 20 millions de travaux, construit un quai d'accostage pour les caboteurs, de 350 mètres de longueur, adossé à de vastes terre-pleins de 6 hectares.

Au cours de 1938, on a relié le port au chemin de fer, ce qui permet le chargement et l'expédition rapide des marchandises en transit. Pour protéger l'intérieur du port, on a bâti une digue, longue de 700 mètres, qui vient s'appuyer au môle de 170 mètres, édifié sur une épave du « Fontainebleau », échoué là il y a quelques années. Depuis quelques semaines, quatre grands réservoirs à mazout fonctionnent régulièrement.

Tous ces travaux ont coûté à la colonie, dont les ressources ne sont pas immenses, une somme de 50 millions.

En décembre 1937, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie des travaux publics, pour donner au port une extension et un équipement qui pourront répondre à un trafic double de celui réalisé aux meilleures périodes.

Un nouveau quai en eau potable permettra d'accoster aux plus grands navires qui fréquentent les lignes de l'Extrême-Orient. Ce quai bordera un terrain de 25 mètres de largeur, où sera installé un puissant matériel de déchargement électrique, actuellement à pied d'œuvre. Enfin, une nouvelle ville se construit à un rythme accéléré, suivant un plan d'urbanisme conçu avec beaucoup d'intelligence et de goût.

PETITS ET MOYENS PORTS
RÉALISÉS AUX COLONIES FRANÇAISES
DANS LA DERNIÈRE DÉCADE ²
par M. BLOSSET ³, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
(*La Journée industrielle*, 16 mars 1939)
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Blosset_Ports_coloniaux-1939.pdf

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 1936-1937 ⁴, 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.

² Décennie (dix ans) et non décade (10 jours).

³ Marcel Blosset (Paris, 31 janvier 1892-Louveciennes, 13 déc. 1963) : polytechnicien, chef du service maritime de Madagascar (1923), commandeur de la Légion d'honneur (1956).

⁴ 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.

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.
