

NOTE HISTORIQUE

sur la Construction du Port de Pointe-Noire

La baie de Pointe-Noire a été levée, en même temps que celle de Loango, en 1883 par le Lieutenant de Vaisseau CORDIER, commandant le « *Sagittaire* ».

Elle fut ensuite reconnue de POBEGUIN qui en février et août 1890, puis du 25 janvier au 27 juin 1891, dressa un atlas en 22 feuillets de 1/80.000^e des côtes de l'Afrique Equatoriale Française.

Ses avantages ne semblent pas avoir frappé, dès l'origine, les milieux intéressés puisqu'en 1895, le Service des Travaux publics établissant un devis des aménagements et de l'outillage nécessaires aux ports de l'Afrique Equatoriale Française qui s'appliquait à Libreville, Port-Gentil et Loango. Ce projet n'eut d'ailleurs aucune suite en raison de la pénurie des ressources locales.

Tout était resté sur la côte équatoriale dans l'état de dénuement des premières années de la pénétration quand en 1909, on envisagea une étude d'ensemble portant sur l'amélioration des aménagements des ports de Libreville, Port-Gentil et N'Djolé et sur la recherche d'un point susceptible de devenir le débouché à la mer du Chemin de fer de Brazzaville dont il était toujours question depuis le célèbre jugement de STANLEY.

Cette tâche fut confiée à une Mission hydrographique qui de 1910 à 1912 parcourut et étudia les côtes de l'Afrique Equatoriale Française. Cette mission était dirigée par le Lieutenant de Vaisseau AUDOIN et comprenait : les Enseignes de Vaisseau BAIN DE LA COQUERIE, LE TERRIER, LAFARGUE et CABIAT et le Lieutenant VIANT, de l'Artillerie coloniale, spécialement chargé de la topographie intérieure, dans la région où s'élève actuellement la ville de Pointe-Noire. Le programme de la Mission hydrographique du Gabon, tel était le titre officiel de cet organisme d'études, fut défini par les instructions en date du 4 mai 1910, du Gouverneur général MERLIN, dont les points intéressant le futur port de Pointe-Noire, sont les suivants :

« Rechercher vers le Sud du Gabon, dans la région qui s'étend des environs de Loango d'une part, jusqu'à ceux de Pointe-Noire, d'autre part, le point le plus propice à l'établissement d'un port. Ce point serait destiné à être la tête de ligne de la voie ferrée dont l'étude se poursuit entre l'Océan et Brazzaville ».

« Indiquer, dans ses grandes lignes, les travaux à exécuter pour construire au point répondant aux conditions ci-dessus un port commercial accessible à tous les navires qui fréquentent les Côtes d'Afrique et établir un devis approximatif des dépenses nécessitées par ces travaux ainsi que leur échelonnement par ordre d'urgence ».

« La carte fournie en fin de mission devra être suffisante pour permettre l'étude définitive d'un avant-projet de port ».

« Ce port étant appelé à être la tête de ligne d'une voie ferrée, vous aurez à vous préoccuper, de concert avec le Chef de la Mission d'Etudes du Chemin de fer, de l'établissement de la gare maritime et de sa liaison avec la voie ferrée ».

La reconnaissance générale prescrite par ces instructions fut effectuée dans le courant des mois d'août et de septembre 1910. Elle porta sur la portion de côte s'étendant

de l'embouchure du Kouilou à celle de la Loémé, car le capitaine Chef de la Mission d'Etudes du Chemin de fer avait indiqué que c'était entre ces limites que la voie ferrée de Brazzaville à l'Atlantique était susceptible d'atteindre la mer.

Cette reconnaissance a fait l'objet d'un rapport en date du 2 octobre 1910 qui concluait que seules les baies de Loango et Pointe-Noire pouvaient faire l'objet d'une étude approfondie. Malgré son glorieux passé, Loango étudié en décembre 1910, fut abandonné le 6 janvier 1911. Cette judicieuse détermination s'explique par la présence des hauts fonds qui prolongent en mer la Pointe-Indienne, reportant les fonds de — 10 mètres à deux milles du rivage.

Le Lieutenant de Vaisseau AUDOIN concluait ainsi :

« Pointe-Noire, nous paraît être, pour le moment, le seul point dont il y ait lieu de poursuivre l'étude hydrographique dans le sens de la création éventuelle d'un port origine de la voie ferrée de Brazzaville à l'Atlantique »

La Mission AUDOIN étudia la baie de Pointe-Noire d'août 1910 à janvier 1911. Ses travaux qui portent sur la triangulation, la détermination des coordonnées géographiques, le calcul de la déclinaison, la topographie de la côte et de l'intérieur, les sondages de la baie, l'étude des marées et des courants, sont encore actuellement des documents précieux en raison de la conscience et de la compétence de leurs auteurs. Une mention spéciale doit être réservée à la carte au 1/10.000^e de la baie, document inégalé depuis, qui a permis d'établir avec une précision suffisante les avant-projets des ouvrages aujourd'hui réalisés.

Le Lieutenant VIANT, membre de la Mission AUDOIN, établit un projet de port en eau profonde qui fait l'objet d'un rapport détaillé, en date du 11 septembre 1911. Ce projet comporte la construction d'une digue de 2.400 mètres de longueur partant de l'extrémité du Cap de Pointe-Noire, suivant la ligne de faite des bancs sous-marins puis se retournant à angle droit pour devenir parallèle à la courbe des fonds de 10 mètres. La longueur des quais est de 2.300 mètres dont 500 mètres réservés à la batellerie, 670 mètres pour navires de 5 m. 50 de tirant d'eau, 110 mètres pour navires de 9 m. 50 et 1.050 mètres pour navires de 11 mètres de tirant d'eau.

L'ensemble de la construction était évalué à 44 millions et demi, soit 550 millions de notre monnaie actuelle. Un tel effort financier supposait chez ses promoteurs une foi entière dans les destinées du futur port. Voici d'ailleurs en quels termes le projet était présenté au Ministre en vue d'obtenir un emprunt : « Le port de Pointe-Noire, tête de ligne du Chemin de Fer de Brazzaville, tiendra sous sa dépendance économique le Moyen-Congo et l'Oubangui et sera un port de transit pour tous passagers et marchandises devant déboucher à Brazzaville. Il sera aussi le port du Sud du Gabon et par conséquent sera port d'escale et port de cabotage. Pour pouvoir d'ici 15 à 20 ans satisfaire à toutes ses conditions il est nécessaire de transformer par des protections artificielles le mouillage forain de Pointe-Noire en port en eau calme pouvant abriter des navires de 150 mètres de long et 10 m. 50 de tirant d'eau et offrant d'autre part en aménagements et installations toutes les facilités d'un port de grand transit.

Ainsi dès 1912 le rôle du port de Pointe-Noire dans l'économie de l'Afrique Equatoriale Française était reconnu et défini dans des termes qui ont conservé leur entière justesse.

La guerre vint interrompre ces projets et paraît même jusqu'à un certain point les avoir fait perdre de vue. En effet, de la fin de 1918 au début de 1920, le Capitaine de Corvette HAUTEFEUILLE, Commandant l'Aviso « *Régulus* », est chargé de « trouver sur la côte du Congo français un point d'aboutissement pour le Chemin de fer projeté entre Brazzaville et l'Atlantique ».

Cet officier supérieur étudia l'embouchure du Kouilou, la baie de Lékoné, à l'embouchure de la Numbi en face de Madingo, les mouillages de Conkouati et de N'Goundi, la baie de Banda et celle de Mayumba. Par rapport, daté du 23 février 1920, il conclut en faveur de Mayumba.

Une nouvelle mission dite Mission hydrographique de l'Afrique Equatoriale Française explora la côte Sud du Gabon en 1920 et 1921. Son programme fixé par les instructions du 7 août 1920, complétées par le télégramme n° 63 du 28 février 1921 du Gouverneur général de l'Afrique Equatoriale Française, comportait : les levés de Pointe-Banda et Lékoné, la reconnaissance des mouillages de N'Goundi et Conkouati et « la recherche des fonds de 12 mètres sur toute la partie de côte située entre Banda et Numbi ». Dirigée par le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE, secondé par le Lieutenant de Vaisseau PERZO, cette mission disposait d'un modeste vapeur : le « *Haoussa* ». Elle fit un important travail de sondage avec étude de la barre, des marées, des courants, de la tenue des mouillages, de la houle, des déclinaisons magnétiques et détermination des coordonnées géographiques. En sa qualité d'ancien membre de la Mission AUDOIN, le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE établit en fin de mission une comparaison entre Pointe-Banda et Pointe-Noire que l'on trouve dans un rapport daté du 29 avril 1921. Se plaçant au point de vue purement maritime, le Lieutenant de Vaisseau LAFARGUE préconise la baie de Pointe-Banda, plus abritée que celle de Pointe-Noire. Il lui paraît possible d'établir à Pointe-Banda un port à grand trafic sans digue extérieure de protection avec « plusieurs wharfs de faible longueur ».

Cette solution, reposant sur l'acconage, donc d'une exploitation onéreuse et lente fut repoussée au profit d'un projet de port en eau profonde avec quais accessibles par les plus gros navires fréquentant la côte, seul débouché rationnel d'un Chemin de fer important destiné à débrider les immenses territoires du bassin du Congo. Ainsi Pointe-Noire reprenait tous ses avantages maritimes et suffisamment éclairé par les nombreuses études comparatives relatives précédemment, le Département sur la proposition de M. le Gouverneur général Victor AUGAGNEUR décidait de faire exécuter l'étude de la construction du Port de Pointe-Noire.

Ce travail fut confié à M. BLOSSER, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui vint étudier sur place les conditions naturelles du 15 juillet au 15 septembre 1928. Dans sa note d'instructions n° 441 du 31 mai 1928, le Gouverneur général ANTONETTI prescrivait à M. Blosser d'établir des projets « d'une façon assez complète pour permettre de traiter avec un entrepreneur ». Il lui ordonnait, en outre, d'étudier un abri pour le wharf le long duquel le travail des chalands était souvent gêné par la houle. C'est l'actuelle digue de batelage qui sera incorporée dans le grand port puisqu'elle constitue le premier tronçon de la digue intérieure qui devra fermer le bassin vers l'Est et le Nord.

Le projet de M. Blosser fut examiné et modifié par le Comité des Travaux publics des colonies, qui dans sa séance du 9 janvier 1931 vota un plan comportant

les ouvrages suivants : une digue extérieure de protection de 1.900 mètres de longueur, enracinée au Sud-Ouest de l'extrémité du Cap de Pointe-Noire, 150 mètres de quai par fonds de — 3 m. 50, à — 8 mètres ; 500 mètres par fonds de — 8 mètres à — 9 m. 50 ; 600 mètres par fonds de — 9 m. 50 à — 12 mètres ; 170 mètres par fonds de — 9 m. 50 à — 12 mètres et 560 mètres par fonds de — 12 mètres à — 14 mètres. Dans ce projet le port était constitué par 2 môles dont l'un adossé à la digue extérieure, laissant entre eux une darse de 600 mètres de longueur, 250 mètres de largeur en tête et 200 mètres de largeur au fond. Aucune digue intérieure n'était prévue pour protéger les bassins contre la houle susceptible de pivoter à l'extrémité de la grande digue ou de se réfléchir sur le fond de la baie. L'ensemble du projet, y compris l'équipement, était estimé 300 millions.

L'exécution du projet qu'on vient de décrire sommairement fut mise au concours par une note insérée au *Journal officiel* de la République française du 4 octobre 1931. Les candidats devaient présenter leurs demandes d'admission avant le 15 décembre 1931. Le 28 janvier 1932, la Commission d'examen des demandes présenta ses conclusions au Ministre des Colonies qui arrêta à 6 entreprises ou groupements d'entreprises, la liste de concurrents agréés. La plupart des grandes entreprises françaises figurent sur cette liste. A ces concurrents furent remis le devis-programme de concours et une série de documents. Le 30 novembre 1932, les groupements agréés remettaient leurs soumissions et le 24 décembre 1932, le Ministre des Colonies nommait une Commission de techniciens et de fonctionnaires du Ministère des Colonies pour examiner les projets présentés par les concurrents. Cette commission était présidée par M. FONTANEILLES, inspecteur général des Ponts et Chaussées, président du Comité des Travaux publics des Colonies. Le vice-président était le très regretté WATIER, conseiller d'Etat, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur des Ports maritimes au Ministère des Travaux publics. En fait, M. WATIER présida toutes les séances, et ainsi le port de Pointe-Noire est né sous l'égide de cet éminent ingénieur, rénovateur des ports français.

La première réunion de la Commission eut lieu le 31 décembre 1932. Elle dut en premier lieu tenir compte d'une instruction du Ministre prescrivant une réduction de l'importance des ouvrages en raison des circonstances économiques. Elle étudia cette réduction et examina les offres des concurrents au cours de ses réunions des 7, 8 et 9 février. Le 31 mars 1933, la Commission arrêta son choix sur un projet de 1^{re} étape comportant environ 2 kilomètres de digue extérieure, un quai en eau profonde de 750 mètres de longueur adossé à cette digue, un kilomètre de digue intérieure et 400.000 mètres carrés environ de terre-pleins gagnés sur la mer. Elle classait en outre, au premier rang des concurrents, la Société de Construction des Batignolles avec laquelle des pourparlers furent engagés sur la base du projet réduit. Ces tractations furent prolongées par une proposition ultérieure d'un autre concurrent qui voulait extraire à Touba, sur le Kouilou, la pierre nécessaire à la construction du port et la transporter entièrement par eau, un canal devant être creusé entre Bas-Kouilou et Pointe-Noire. La Société de Construction des Batignolles, de son côté, avait proposé une carrière qu'elle avait découverte dans le Mayombe en bordure de la voie du C. F. C. O. et qui est l'actuelle carrière du km. 102. Les propositions des 2 entreprises furent longuement examinées par la Commission, qui dans 15 séances en

septembre, octobre et novembre 1933, et proposa un projet de marché de gré à gré à passer avec la Société de Construction des Batignolles dans sa séance du 1 décembre 1933. Ce marché qui se montait à environ 62 millions fut approuvé par M. LAVAL, Ministre des Colonies, le 2 mars 1934.

Les travaux, ont été menés avec une activité qui ne s'est jamais ralentie.

Les dates principales caractérisant les diverses étapes de la construction du port sont les suivantes :

2 juillet 1921 : Choix de Pointe-Noire par le Gouverneur général AUGAGNEUR, comme terminus sur l'Océan du Congo-Océan et approbation de ce choix par le Ministre des Colonies, M. Albert SARRAUT.

11 juillet 1934 : Pose de la première pierre par le Gouverneur général ANTONETTI ;

Juin 1936 : Achèvement du perré C ;

Juin 1937 : Achèvement de la cale de halage ;

août 1937 : Achèvement du quai de batelage ;

Mai 1938 : Mise en exploitation du quai de batelage équipé de ses grues ;

Juillet 1938 : Achèvement de la digue extérieure ;

1^{er} avril 1939 : Mise en exploitation d'un tronçon de 200 mètres du quai en eau profonde ;

L'ensemble des travaux d'infrastructure sera terminé à la fin de l'année 1939, soit 5 ans et demi après la pose de la première pierre et moins de 6 ans après la signature du Marché.

En cours d'exécution, le projet faisant l'objet du marché du 2 mars 1934 a subi des modifications importantes que dictaient l'expérience et l'étude approfondie des conditions auxquelles sont soumis les ouvrages.

La digue extérieure du côté du large qui comportait primitivement l'emploi de blocs de bétons a été transformée en un profil entièrement en enrochements, analogues à ceux qui ont été réalisés au Maroc à Médhia et Rabat, de façon à utiliser pleinement les blocs naturels de grosses dimensions et de parfaite qualité que la carrière du Km. 102 a pu fournir en abondance. Le tracé de la digue a été modifié par translation vers l'Est de l'alignement terminal. Finalement, l'ouvrage exécuté a 1.311,375 de long, débordant la tête du môle de 25 mètres seulement et est prolongé par un brise-lame de 75 mètres de long, d'un profil économique, qui assure la protection de la digue intérieure et de la route des navires se présentant devant la passe.

Un perré sans valeur pour l'exploitation qui devait border les terre-pleins au Sud-Ouest du port entre l'origine du quai en eau profonde et le rivage, a été limité à une longueur de 297 mètres. Sur le reste de son tracé il a été construit une cale de halage pouvant recevoir des navires de 500 tonnes et un quai de 190 mètres de long, en blocs artificiels fondés à — 3 m. 50 sur un massif d'enrochements, qui, équipé des 8 grues à vapeur sur pontons de 1 tonne 5 et 3 tonnes et de la grue de 20 tonnes de l'ancien wharf, écoule le trafic actuel du port traité par accostage.

Le quai en eau profonde était primitivement prévu en blocs pleins. On a substitué à ceux-ci des blocs artificiels de 100 tonnes, évidés, à type Ravier. La construction de ce quai a été retardée par de très fortes dépenses occasionnées à l'occasion

imprévue d'un sous-sol de fondation en argile vaseuse inspirant les craintes les plus vives. Des études approfondies utilisant les théories les plus modernes de la mécanique des sols et le secours des laboratoires spécialisés, récemment créés en France, ont permis d'aboutir à une solution d'une sécurité suffisante n'entraînant qu'un supplément de dépense très faible par rapport aux estimations du projet. Cette délicate question étant maintenant tranchée, la construction du quai a été activement menée. Un important tronçon est, dès à présent, utilisable. En novembre prochain les 750 mètres de quai, prévus au projet, offriront 5 postes accostables à toutes marées aux plus grands navires fréquentant la côte.

Presqu'aussitôt les remblaiements constituant les terre-pleins, seront terminés. Environ 21 hectares seront ainsi gagnés sur la mer, absorbant deux millions et demi de mètres cubes de sable dont plus de 1.700.000 sont déjà mis en œuvre par une drague à succion qui refoula jusqu'à 4.500 mètres cubes de sable par jour. La partie principale de ces terre-pleins formera un môle de 750 mètres de longueur, 175 mètres de largeur en pied et 110 mètres en tête, bordé par la digue extérieure et le quai en eau profonde. Le reste des terre-pleins remblayés ainsi que le Cap de Pointe-Noire formeront une très vaste zone réservée aux aménagements du port et aux lotissements commerciaux et industriels.

Le tracé de la digue intérieure, protégeant le bassin du côté de la baie, ne laissait pas dans le projet primitif un plan d'eau suffisant. Il a été complètement modifié de façon à encadrer un bassin sensiblement rectangulaire de 750 mètres de longueur et 900 mètres de largeur, qui sera dragué à — 10 mètres offrant ainsi un plan d'eau de 67 hectares aux navires de mer. Ce tracé se prête aussi aux extensions futures du port, ce qui n'était pas le cas du tracé primitif. Il est résulté de cette modification un allongement de la digue, mais l'augmentation de dépense qui en découle a été partiellement résorbée par l'élaboration d'un profil du type mixte comportant un mur en béton et en blocs artificiels fondé à la cote — 4 mètres sur un massif d'enrochements, beaucoup plus économique que le profil à talus inclinés du projet primitif. Actuellement la branche Ouest de la digue allant de la digue extérieure à la passe sur 360 mètres de longueur est en voie d'achèvement. La branche qui devrait relier la passe à l'ancien môle de batelage de 1.300 mètres n'a malheureusement pas pu être entreprise jusqu'à présent, par suite de l'insuffisance des crédits. Entre ces 2 branches, 2 murs dont un seul est actuellement exécuté, délimiteront une passe d'accès au port de 200 mètres de largeur.

L'infrastructure, telle qu'elle vient d'être brièvement décrite sera complétée par un ensemble d'aménagements qui permettra à Pointe-Noire de jouer son rôle de port d'escale et de transit : routes, revêtements de terre-pleins, voies ferrées, hangars, bureaux, adduction d'eau, électrification, engins de manutention, ateliers, parcs à combustibles liquides et à huiles végétales, frigorifiques, silos. Ce sera le travail des années à venir. Ces aménagements ont été l'objet d'études importantes dont la mise au point se poursuit ; dès cette année certaines d'entre elles entreront dans la voie de l'exécution, telles que les routes, l'assainissement, l'adduction d'eau, les voies ferrées et l'électrification.