

Chambre de commerce de Bordeaux, 1929

Les Ports de la côte occidentale
d'Afrique, Bordeaux, Imprimerie
nouvelle F. Pech, 272 p

CHAPITRE XIV

PORTS SECONDAIRES

Nous avons jusqu'ici décrit la situation actuelle, ainsi que les travaux en cours ou projetés des principaux ports d'escale que nous avons pu visiter nous-même.

Nous pourrions borner là le compte rendu de notre examen personnel, mais il nous paraît qu'il peut y avoir quelque avantage à compléter ce travail par des renseignements succincts, mais de source sûre, sur les autres escales de la Côte que les circonstances ne nous ont pas permis de voir. Ainsi serait groupée une documentation que nous nous sommes efforcé de faire aussi exacte que possible, concernant l'organisation portuaire du littoral africain, tout au moins dans les colonies françaises.

PORT-ETIENNE

Généralités. — C'est le seul port de la Mauritanie; isolé au nord de celle-ci et ne disposant pas actuellement de voies de communications autres que maritimes, il ne paraît pas appelé à un développement rapide, étant donné l'extrême pauvreté de son hinterland. Sa création est la conséquence de l'installation de pêcheries en ce point, mais, en tant que port de commerce, il ne sert guère qu'au ravitaillement des troupes chargées de protéger les établissements de pêche et du personnel de ces établissements. Son exploitation est confiée depuis le début de 1925, en vertu d'une convention d'affermage du 31 décembre 1924, à une Société dite Société d'exploitation du port et des Services publics de Port-Etienne.

Le port est du type port à barcasses, le trafic est assuré entre

les cargos mouillant en rade et la terre par des remorqueurs et chalands remorqués.

Atterrages. — L'accès du port est convenablement assuré de jour comme de nuit; de jour, par un balisage approprié des points dangereux, qui a été remanié et amélioré en 1925; de nuit, par trois feux, savoir : le phare du Cap Blanc (feu blanc de troisième ordre, à éclats de 5 secondes, portée 19 milles); le phare de Cansado (feu blanc fixe de quatrième ordre, avec secteur rouge sur le banc du Lévrier, portée 14 milles); enfin, le feu de port (feu fixe de troisième ordre, comprenant un secteur blanc de 18 degrés sur la zone de mouillage entre deux secteurs, l'un rouge, l'autre vert, couvrant des dangers). Ce dernier feu vient d'être mis en service sur ces nouvelles caractéristiques en septembre 1928.

Mouillages. — Le mouillage des grands navires (calant 8 mètres et plus) est à une distance minimum de 4 kilomètres de terre en pleine baie du Lévrier; il présente des fonds d'excellente tenue, mais aussi un défaut irrémédiable, l'agitation de la mer presque continuelle durant toute l'année. A peu près insensible aux gros navires, ce clapotis rend les opérations de remorquage, d'accostage et d'acconage assez pénibles pour le petit matériel naval, remorqueurs, chalands et vedettes.

Pour les moyens et petits navires, la baie de Cansado et la baie du Repos offrent des abris, d'autant plus sûrs d'ailleurs qu'on s'approche davantage de la côte. Les navires ayant moins de 6 mètres de tirant d'eau trouvent d'excellents mouillages à 2.000 mètres de terre, les navires ayant moins de 4^m50 peuvent s'approcher jusqu'à 150 mètres. Cependant, la baie du Repos s'ensable à l'heure actuelle progressivement et cet excellent mouillage risque de devenir bientôt inutilisable, même pour les petits navires; on ne peut songer malheureusement à y exécuter des dragages de régime, vu la faible importance actuelle du trafic du port.

Installations et matériel du port. — Le matériel flottant d'acconage comporte actuellement 3 remorqueurs-porteurs de

360, 150 et 95 chevaux, 2 chalands de 45 et 25 tonnes, une vedette et un chaland-citerne de 250 mètres cubes. Ce matériel serait utilement complété par un grand chaland d'une centaine de tonnes, qui servirait en même temps à assurer l'entretien du balisage et dont la Société concessionnaire a été maintes fois priée d'envisager l'acquisition.

Il existe, pour l'accostage des remorqueurs et chalands, un appontement en bois sur rioniers de 33 mètres sur 6 mètres de large, de tirant d'eau maximum de 1^m80; il est prolongé vers la mer par un ponton flottant ancré, de 8 mètres sur 4, relié à l'appontement fixe par une passerelle métallique de 12 mètres. A la tête du ponton, on trouve, suivant la marée, de 1^m85 à 3^m85 de tirant d'eau.

Des voies ferrées Decauville, à partir de l'appontement, relient celui-ci aux différents points de Port-Etienne, ainsi qu'au magasin d'une surface de 400 mètres carrés et aux ateliers appartenant à la Société industrielle de la grande pêche, S. I. G. P. Ceux-ci sont dotés d'un outillage d'ailleurs sommaire et complétés par un chantier naval pour construction et réparation des petites embarcations.

La capacité de trafic journalière avec les installations actuelles ne dépasse pas 100 à 150 tonnes.

Il n'existe aucun engin de carénage. Le port ne possède pas d'eau, la ville elle-même recevant son ravitaillement des navires; le dépôt de charbon existant est insignifiant et limité aux besoins de l'exploitation.

Aménagements complémentaires. — Les améliorations désirables seraient la construction d'un nouvel appontement d'une centaine de mètres, atteignant les fonds de 4^m50 sous basse mer, et la construction d'un slip pour navires de pêche. Mais le rendement actuel du port, resté dérisoire, ne justifie pas l'entreprise immédiate de ces travaux. On doit se borner seulement, à l'heure actuelle, à l'amélioration des moyens d'acconage et des ateliers à terre.