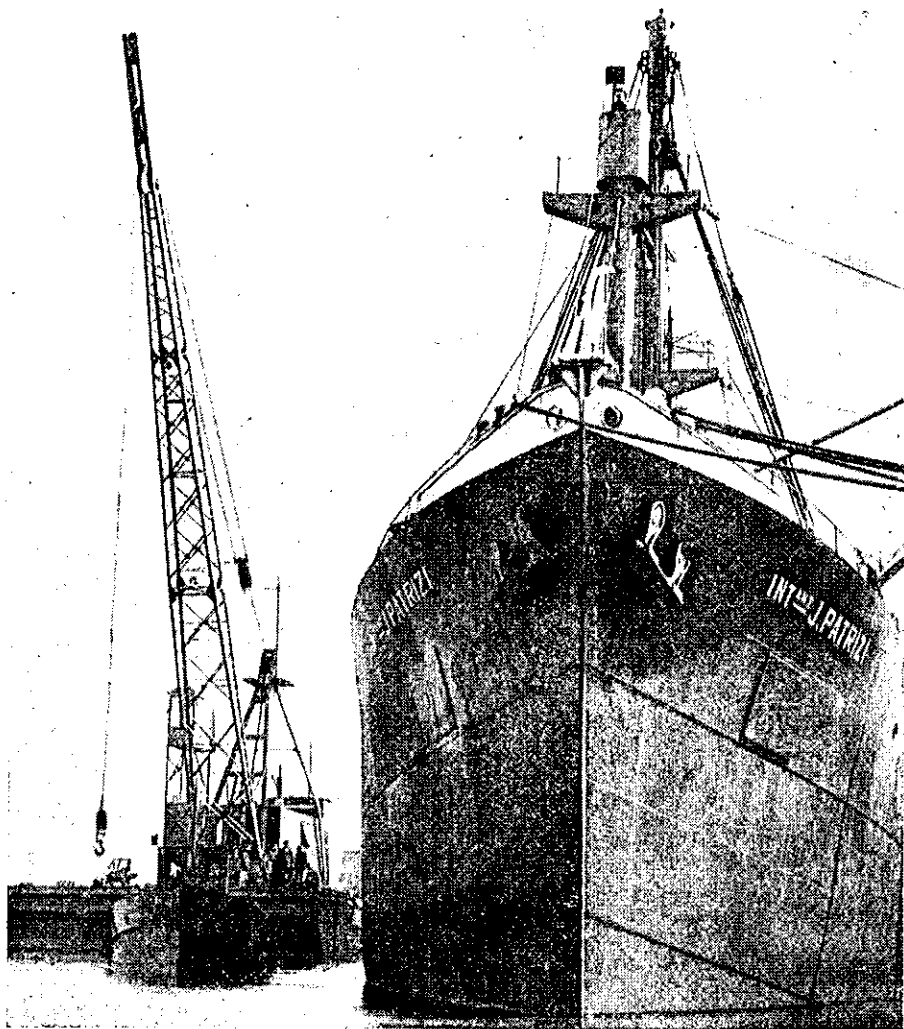


## SITUATION ACTUELLE ET PROJETS DE MODERNISATION DES PORTS DE TUNIS-GOULETTE

Les ports de Tunis-Goulette ont été construits par la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax, vers 1895, et exploités par cette Compagnie jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1938, date du rachat de la concession.

Le port de Tunis, construit au fond du lac et relié à la mer par un canal maritime traversant ce lac, comprenait trois

bassins creusés à — 6,50, représentant une surface de plan d'eau de 32 hectares, bordée par 1.700 mètres de quai et per-rés. Les terre-pleins comportaient avant-guerre 15.000 m<sup>2</sup> de hangars, magasins, bureaux sur la zone publique, 50.000 m<sup>2</sup> de zones de stationnement, rues et chaus-sées, des canalisations d'eau d'assainisse-ment, des lignes d'éclairage et de force et 5.400 mètres de voies ferrées. L'outi-l-6 tonnes, 1 grue à bras de 4 tonnes, 2 grues à vapeur de 3 tonnes, 3 grues à vapeur de 1 T. 500, une grue pétroléo-électrique de 6 tonnes, un ponton-mâtore



Un cargo à l'aconage

de 30 tonnes, un remorqueur de 600 CV., un de 250 CV., un de 50 CV., 3 dragues à godets.

Le port de Tunis assurait la totalité du trafic des passagers, la quasi totalité du trafic du charbon, à l'exception de celui lage public comportait : 2 grues à bras consommé par la Centrale de La Goulette.

Le port de La Goulette, avant-port de Tunis, ne comportait que les installations portuaires réduites et était spécialement utilisé pour l'expédition du minerai de fer et la réception des combustibles liquides et du charbon destiné à la Centrale de La Goulette.

En 1938, les ports de Tunis et La Goulette ont assuré le trafic suivant :

Navires entrés et sortis.....	1.752	
Jauge nette.....	2.407.789	tonneaux
Passagers (entrés).....	53.420	
(sortis).....	53.470	
<b>Importation</b>		
Charbon .....	121.250	T.
Combustibles liquides.....	90.200	T. 517.350 T.
Marchandises diverses.....	305.900	T.
<b>Exportation</b>		
Phosphates .....	229.600	T.
Minerais de fer.....	673.000	T. 1.306.000 T.
Marchandises diverses.....	403.400	T.
<b>TOTAL.....</b>		<b>1.823.350 T.</b>

Dès avant 1938, il était apparu que le port de Tunis ne répondait plus aux besoins du trafic et devait surtout être modernisé au point de vue de l'outillage; mais les quais construits sur un terrain constitué de vase et d'argile molle ne pouvaient supporter la charge des engins de levage modernes; des études avaient été entreprises pour permettre l'accostage avec un tirant d'eau de 7 m. 50 et la mise en place d'engins de manutention modernes.

Aucune réalisation importante ne put être faite avant-guerre et avec les hostilités le port subit des dégâts très importants : Dans la période de novembre 1942 à mai 1943, sous l'effet des bombardements, les bâtiments sont détruits, les terre-pleins, chaussées, voies ferrées et conduites bouleversés. Les quais eux-mêmes sont disloqués en partie et s'enfoncent dans la vase de fondation que les bombardements ont remis en émulsion. Les engins de levage et de servitude sont, ou coulés, ou détruits dans le chenal et les bassins, par l'ennemi, lors de la retraite.

Dès l'arrivée des Alliés, les travaux de déblaiement commencent. Tout d'abord, il faut assurer le passage dans le chenal

et nos alliés se bornent à écraser à l'explosif les épaves les plus gênantes. Ensuite, un nombre important d'épaves sont renflouées : le « St Fernand », le « Caucasio », le « Canard », le remorqueur « Sedjoui 4, la drague « Scoularoux », la drague « Kairouan », divers chalands allemands et italiens à La Goulette; le ponton « Atlas », l'« Arlésiana » à Tunis.

Les épaves dispersées par les explosions du début sont relevées par éléments; navires « Kroumir » et « Hermès » à La Goulette; drague « Marsa » à Tunis et de nombreux autres engins de moindre importance.

Dès fin 1943, la navigation reprend à 22 pieds à La Goulette à 17 pieds à Tunis. Les conditions s'améliorent au fur et à mesure de l'enlèvement des épaves.

Elles permettent actuellement l'entrée à La Goulette à 25 pieds et à Tunis à 21 pieds.

Les terre-pleins anciens ont été presque complètement rétablis. 6.800 mètres carrés de hangars ont été reconstruits et 6.000 mètres carrés sont en cours. Les chaussées, égouts, conduites d'eau, lignes d'éclairage ont été reconstruits.

Le remplacement et la modernisation

des engins de servitude et de manutention ont été entrepris.

Sont en service :

— 3 grues de quais sur portiques pour déchargement des charbons et des colis jusqu'à 8 T. (qui ont d'ailleurs dû, étant donné le manque de stabilité des quais, être installées à 10 m. en arrière de l'arrière du quai, ce qui réduit leur rendement).

— 1 grue flottante de 30 T. (depuis le 15 mars 1947).

— 6 grues de 6 à 8 T. sur pneumatiques ou chenilles pour le chargement et le déchargement sur les terre-pleins.

— 2 remorqueurs de 240 CV.

— 1 remorqueur de 650 CV.

Le trafic dans le port de Tunis-Goulette était le suivant pour 1945 :

---

Navires entrés et sortis.....	327	
Jauge nette .....	614.000 T.	
Passagers entrés .....	5.612	
sortis.....	5.481	
Imports		
Charbons .....	160.000 T.	
Combustibles liquides .....	84.000 T.	412.000 T.
Marchandises diverses .....	168.000 T.	
Exports		
Phosphates .....	16.500 T.	
Minerais de fer.....	138.000 T.	190.500 T.
Marchandises diverses.....	36.000 T.	

En 1946, le trafic était de :

Navires entrés et sortis.....	505	
Jauge nette .....	813.000 T.	
Passagers entrés .....	28.324	
sortis.....	27.272	
Imports		
Charbons .....	200.000 T.	
Combustibles liquides .....	73.500 T.	487.500 T.
Marchandises diverses .....	214.000 T.	
Exports		
Phosphates .....	189.000 T.	
Minerais de fer.....	177.000 T.	426.000 T.
Marchandises diverses .....	60.000 T.	

On peut prévoir pour 1947 que le trafic des marchandises atteindra les chiffres suivants du même ordre de grandeur que ceux de 1938 :

Imports		
Charbons .....	200.000 T.	
Combustibles liquides .....	200.000 T.	
Marchandises diverses .....	350.000 T.	
Exports		
Phosphates .....	260.000 T.	
Minerais de fer.....	700 000 T.	
Marchandises diverses .....	100.000 T.	

---

Indépendamment des travaux de reconstruction qu'elle a exécutés à une cadence aussi rapide que possible, la Direction des Travaux Publics a repris l'étude de l'amélioration des ports de Tunis-Goulette.

Cette amélioration répond à un triole souci :

a) faire face à l'augmentation du trafic des ports en cause, augmentation continue constatée avant-guerre et qui ne peut manquer de s'accroître, compte tenu de l'industrialisation de la Tunisie et de l'accroissement de population de sa capitale.

b) Remplacer des quais vétustes qui ont subi un affaissement au cours des temps, qu'aux grandes marées la mer envahit parfois et dont la constitution ne permet pas la mise en place d'engins de manutention modernes.

c) Répondre à la tendance actuelle de la construction maritime vers l'augmentation du tonnage unitaire et par conséquent du tirant d'eau.

Les considérations suivantes ont servi de base à l'étude qui a été faite :

Il serait extrêmement onéreux, étant donné la mauvaise qualité des terrains de fondation, de prévoir un approfondissement important du port de Tunis; des quais à grande profondeur y seraient d'un coût très élevé et entraîneraient des tassements importants et devant durer plusieurs années. D'autre part, aucune raison sérieuse n'exige le maintien à Tunis du trafic de marchandises pondéreuses (phosphates, charbon) qui s'y effectue et qui peut, sans inconvénient, être reporté sur La Goulette. Il est toutefois nécessaire de faciliter la liaison routière de La Goulette avec Tunis en créant une route qui longera le canal et mettra ce port à 8 kms de Tunis au lieu de 17 kms par la route actuelle contournant le lac.

Dans ces conditions, le port de Tunis sera reconstruit pour assurer un trafic de marchandises diverses du même ordre que celui d'avant-guerre et La Goulette, port à grande profondeur, sera équipé pour assurer le trafic supplémentaire à prévoir, ainsi que tout le trafic de marchandises pondéreuses.

Le projet de modernisation du port de Tunis comprend en conséquence la construction, par étapes, de 1.800 ml de quais se substituant aux quais et perrés actuels. Ces quais seront réservés aux marchandises générales, sauf dans la partie Est, le long de l'îlot de Madagascar, où seraient déchargés les bois, les charbons (destinés au commerce de Tunis) et embarqués les sels. De plus, serait aménagé

un bassin pour les voiliers et une darse pour les citernes de combustibles liquides (trafic total pour Tunis). La profondeur du port et de son canal d'accès resterait fixée à 7 m. 50.

Le projet du port de Tunis se combine avec les opérations d'Urbanisme et de Travaux Publics qui sont prévues pour la capitale : déplacement de la gare voyageurs, création d'une autoroute reliant la ville aux routes à grande circulation vers Sousse et Zaghouan.

L'embarquement des phosphates qui se fait à Tunis serait reporté à La Goulette, qui serait réservé pour les pondéreux (charbon, minerais de fer, phosphates) et pour les combustibles liquides. Le port de La Goulette est prévu pour des profondeurs de 10 m. 50 (avec chenal en mer à --- 11) qui donne la possibilité de recevoir des cargos calant 10 mètres. Ce port recevait également les paquebots de grand tirant d'eau et les navires de marchandises diverses qui ne pourraient entrer directement à Tunis.

Le port comprendrait sur la rive nord du chenal :

— 5 accostages avec tirant d'eau de 10 m. 50 :

un accostage pour paquebot à grand tirant d'eau;

deux accostages pour navires à marchandises diverses;

deux accostages pour charbonniers.

— un port de pêche.

— une zone réservée à la construction maritime locale.

— un port de plaisance.

Sur la rive sud du chenal :

— deux accostages pour navires pétroliers.

— deux accostages pour l'embarquement des minerais de fer.

— 1 accostage pour l'embarquement des phosphates.

— 1 accostage d'attente.

Sur la rive nord seraient construits des hangars avec magasins-cales et chambres frigorifiques, une gare maritime, ainsi que des entrepôts.

Sur la rive sud seraient aménagés de très importants emplacements pour établissements industriels.

Une extension importante du port serait prévue en direction de Tunis et un pont mobile joindrait les deux rives.

Les travaux de modernisation du port de La Goulette ont été entrepris dès 1946

à la suite des travaux de reconstruction.

Une drague a été mise en service et le cube dragué atteint 1.100.000 m<sup>3</sup>. Ce dragage a permis d'accroître les profondeurs d'avant-guerre et dans quelques jours les travaux d'approfondissement du chenal en mer (qui a dû être légèrement dévié par suite de la présence de l'épave du « Noroit » qui l'obstrue en partie) seront suffisamment avancés pour permettre aux Liberty Ships chargés de minerai de fer de quitter La Goulette à leur enfoncement maximum. Ces travaux de dragage vont être accenutés, la drague actuellement en service, « drague KIL », devant être bientôt rejointe par une autre drague, la « WAHL », qui avait été coulée à Bizerte et dont la Direction des Travaux Maritimes achèvera dans quelques semaines la remise en état. Dans les 18 mois qui vont suivre, 4 millions de mètres cubes doivent être dragués.

Les travaux de construction de quais nécessitent la mise en œuvre de moyens importants et, bien qu'entrepris depuis début 1946, ils ne font que sortir du stade préparatoire. Pour la confection des blocs en béton de 80 T. et 125 T. qui constitueront ces quais, un important chantier a été installé sur des terrains gagnés sur la mer, au sud du chenal. Ce chantier comporte des installations modernes de réception de matériaux, de bétonnage et de transport de blocs. Les matériaux destinés tant à la confection du béton qu'à la constitution des enrochements arrivent par fer depuis la carrière qui a été installée au Kheddel, près de Bordj-Cedria. La cadence normale d'arrivée sera de 1.000 T. de matériaux par jour. Les blocs de béton préfabriqués dans les parcs à

par la bigue flottante de 125 T. « Ursus », blocs seront repris par un bardeur, puis par la bigue flottante de 125 T. « Ursus », chargés sur des chalands et amenés au lieu d'emploi où la même bigue « Ursus » les posera à leur emplacement définitif.

Fin juin 1947, 60 blocs de 80 T. avaient été coulés et leur mise en place doit commencer en juillet. Il est prévu d'exécuter, d'ici les premiers mois de 1948, la construction de 450 m. de quais pour charbon et marchandises diverses sur la rive nord et de trois ducs d'Albe pour l'accostage des pétroliers sur la rive sud.

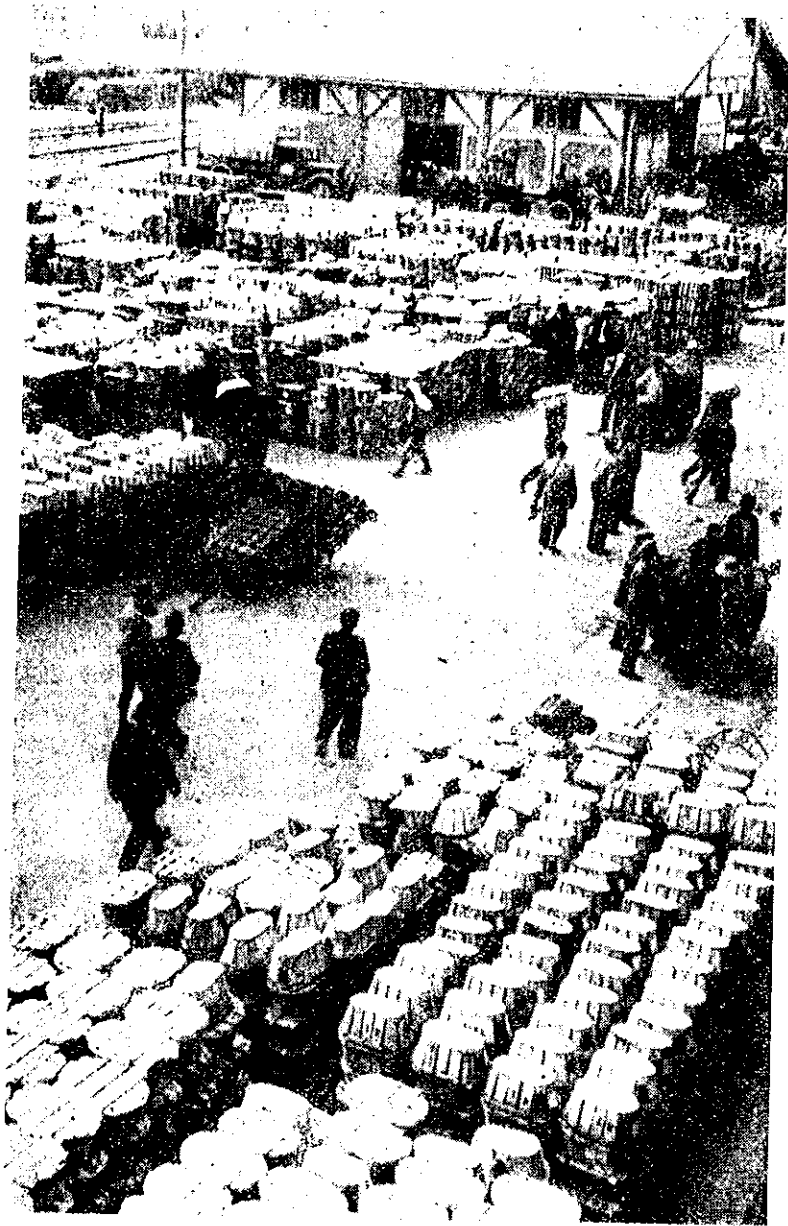
Les grues destinées à équiper les quais à marchandises diverses ont actuellement commandées en Amérique et arriveront à temps pour permettre d'équiper le quai dès son acheminement.

La modernisation des ports de Tunis et de La Goulette est une nécessité absolue pour permettre de résoudre les problèmes que posent le développement du trafic et l'accroissement du tonnage des navires de commerce. Le rôle considérable — trop considérable peut-être — que joue la ville de Tunis dans la Régence exige que, sans sacrifier en aucune façon les autres ports de Tunisie, on hâte ces travaux de modernisation. La Direction des Travaux Publics a pu rassembler tous les moyens nécessaires pour conduire ces travaux à une cadence rapide : les deux entreprises qui doivent, l'une exécuter les dragages, l'autre construire les quais, ont reçu la quasi totalité de leur matériel. Il reste à souhaiter qu'aucune difficulté ne se produira pour le financement du plan quinquennal d'équipement de la Tunisie, plan dont ces travaux constituent l'un des éléments essentiels.

**PORTS MARITIMES ET MARINE MARCHANDE**

PORTS	Nombre de navires		Tonneaux de jauge nette		Marchan- dises générales	Charbons	Carburants	Céréales	TOTAUX	
	Mai 1947	Mai 1938	Mai 1947	Mai 1938					Mai 1947	Mai 1938
Tunis-Goulette .....	69	144	94.916	195.789	19.292	20.108	10.507		49.907	48.646
Bizerte .....	23	43	24.506	88.638	1.224				1.224	11.998
Sousse .....	4	61	8.668	57.339	258				258	3.798
Sfax .....	46	66	89.172	79.821	3.979	5.561	745		10.285	14.326
Totaux...	142	317	217.262	421.587	24.753	25.669	11.252		61.674	78.768

PORTS	Nombre de navires		Tonneaux de jauge nette		Marchan- dises générales	Phos- phates	Minerai fer	Alfas	Sel	Totaux	
	Mai 1947	Mai 1938	Mai 1947	Mai 1938						Mai 1947	Mai 1938
Tunis-Goulette .....	69	144	94.916	195.789	3.821	20.417	34.361			58.599	195.931
Bizerte .....	23	43	24.506	88.638	842					842	17.844
Sousse .....	4	64	8.668	57.339	67			2.650		2.717	23.938
Sfax .....	46	66	89.172	79.821	2.094	171.444		3.682	6.220	183.440a	92.843
Totaux...	142	317	217.262	421.587	6.824	191.861	34.361	6.332	6.220	245.598	240.556



Un quai de chargement