

PLAN D'ÉQUIPEMENT ET DE RECONSTRUCTION

DE L'OUTILLAGE PUBLIC (suite)

LES COMMUNICATIONS

I. — LES PORTS MARITIMES

Les Services Maritimes étaient en 1939 l'un des services publics les plus en retard de la Tunisie. Les caractéristiques des ouvrages conçus sur un programme satisfaisant en 1895, n'avaient subi depuis cette date aucune amélioration sensible alors qu'ils avaient vécu deux ou trois générations de navires.

En fait, leur insuffisance criante était marquée :

— par de mauvaises habitudes commerciales d'origine locale;

— par la vétusté moyenne de la flotte marchande française.

La création de l'Office des Ports en 1937, le rachat de la Compagnie du Port de Bizerte en 1942 ont fait éclater les circonstances purement locales qui avaient entravé la modernisation de nos services maritimes. L'effet de ces mesures s'était déjà manifesté en 1939. Il n'a pas pu jouer pleinement du fait de la guerre.

Celle-ci, par le renouvellement brutal des flottes mondiales, a mis en évidence l'insuffisance essentielle de nos ports au point que, si nous nous étions bornés à prévoir la reconstitution de leurs caractéristiques de 1938, nos ports auraient été pratiquement hors d'état d'assurer les importations accordées à la Tunisie.

Celle-ci, acculée à une situation inextricable, n'a pu en sortir qu'en brisant les idées préconçues et en procédant aux investissements qu'on n'avait pas osé faire depuis 50 ans.

Le seul élément notable qu'on pouvait noter était que le capital ir-

vesti auparavant était pratiquement amorti et que l'Office des Ports, au point de vue financier, repartait de zéro dans ce domaine.

1°) Phares et Balises

Notre balisage avait été entièrement détruit pendant les hostilités.

Il s'agissait donc de reconstituer immédiatement un balisage provisoire puis de reconstruire les feux à titre définitif, en accord avec le service métropolitain des Phares et Balises.

Cette reconstitution provisoire fut faite en utilisant notre vieux matériel déclassé ou du matériel provenant du service des Phares et Balises d'Algérie et du Maroc.

A l'heure actuelle, tout le balisage est rétabli, sauf une balise (La Sorrelles) et quelques feux du Sud. En particulier, le balisage des Kerkenahs a été remis en service au début de l'été 1947.

Les commandes de matériel spécial passées en France sont en cours de livraison. Nous profitons de cette reconstruction définitive pour moderniser les installations.

Par ailleurs, la Direction des Travaux Publics poursuit la remise en état du baliseur « Eugène-Rosal » qui avait été sabordé en 1942 et renfloué en 1945.

2°) Ports maritimes

Le problème des ports est dominé par divers éléments :

— la prééminence de l'outillage de chargement et de déchargement;

— le tirant d'eau des flottes en service, nécessitant des profondeurs de 9 m. à 9 m. 50;

— la tendance des constructions navales de mettre en service des navires de gros tonnage;

— les exigences du shipping.

Le problème qui se posait donc à l'Office des Ports était un problème vital pour l'économie tunisienne qui est entièrement tributaire des transports maritimes. C'était là une question cruciale qu'il fallait résoudre sans lésinerie, et avec le souci, non seulement de porter remède au problème immédiat, mais de ménager l'avenir.

Les principes méthodiques qui inspirèrent le programme d'équipement de nos ports furent les suivants :

— réserver à Bizerte les accostages pour navires à fort tirant d'eau (plus de 10 m. 50) qui, pour de longues années encore resteront exceptionnels;

— équiper nos deux ports principaux, Tunis-Goulette et Sfax, pour recevoir normalement des navires calant 9 m. 50 (cargos à minerais et charbons, tankers à hydrocarbures, courriers réguliers);

— équiper partiellement à 9 mètres 50 le port secondaire de Sousse qui présente une grosse importance régionale;

— équiper nos ports d'un outillage digne de ce nom (remorqueurs, engins de quai, hangars, etc...) pour abaisser le prix des manutentions;

— s'équiper pour certains trafics spécialisés (charbons, frigorifiques, silos à huile, chais à vin, etc...).

Le programme adopté s'en dérive logiquement.

Port de Bizerte. — Le port de Bizerte est le gros débouché vers l'extérieur de la Tunisie en période de crise. Il est en outre, notre port des grandes profondeurs naturelles. Il est enfin le mieux placé pour une zone franche à caractère commercial ouverte sur l'extérieur.

Le programme apparaît clairement :

— reconstituer sur la rive nord l'outillage du temps de paix, susceptible d'être utilisé intensivement en période de crise. Essentiellement, réparer ce qui existe (quais, silos, postes à minerais et à charbons), perfectionner les moyens de transit (développement de l'outillage, des terre-pleins, des hangars, modifications des voies ferrées).

— créer sur la rive gauche des accostages en eau profonde avec larges terre-pleins pour l'usage d'une zone franche.

Port de Tunis-Goulette :

L'ensemble indissociable de Tunis-Goulette est l'élément essentiel du trafic maritime à destination de la Tunisie et notamment celui des marchandises diverses.

Donc :

— Le trafic des matières pondéreuses transitant par cargaisons complètes n'a rien à faire à Tunis et doit être rejeté sur La Goulette (minerais de fer, sel, phosphates, hydrocarbures). Seul subsistera à Tunis, le trafic de détail des charbons et hydrocarbures destinés à l'agglomération tunisoise.

— Ces trafics nécessitent avec les bateaux actuels des tirants d'eau de 9 m. 50 à porter ultérieurement à 10 m. 50.

— On ne peut préjuger de la manière dont se renouvelleront les flottes commerciales, ni de la proportion qu'y représenteront les navires de faible tirant d'eau (moins de 8 mètres).

— Un problème immédiat : assurer la réception de Liberty-Ships chargés de marchandises diverses et calant 8 m. 70.

— Avec la destruction des quais du Bassin Central de Tunis, ceux-ci sont inéquipables en outillage. Ils ne sont plus à la mesure des bateaux modernes. En outre, avec nos moyens de dragage, la réception

des Liberty-Ships à Tunis ne pourrait pas être assurée avant cinq ans.

Il n'a donc pas été possible de baser notre programme immédiat sur le maintien des positions relatives de Tunis et de La Goulette. Il a fallu impérieusement porter notre effort sur l'équipement de La Goulette, réalisable aux moindres frais et dans le moindre délai; tout en réservant l'avenir et en conservant le moyen, après avoir satisfait les besoins immédiats, de porter notre effort soit sur Tunis, soit sur La Goulette.

Ceci nous a conduit au programme suivant :

La Goulette :

— Dragage du chenal en mer à moins 11 mètres, et du port à moins de 10 m. 50;

— Construction d'un quai de 600 mètres à marchandises générales, avec gare maritime, poste frigorifique, hangars et bâtiment services publics;

— Aménagement de 2 postes à charbons avec portiques de déchargement;

— Aménagement de 2 accostages pour hydrocarbures;

— Aménagement d'un accostage pour les sels et de 2 accostages pour les phosphates;

— Création d'un bassin pour embarcations;

— Liaison ferroviaire avec Tunis;

— Constitution de terre-pleins;

— Liaison routière directe avec Tunis;

— Fermeture de la passe d'entrée;

— Remplacement du bac par un pont mobile.

Tunis :

— Dragages du bassin des minerais à 7 m. 50;

— Aménagement des terre-pleins de Madagascar pour y transférer les chantiers navals, les charbons et les bois;

— Construction de 600 mètres de quais à marchandises diverses avec remblaiement du bassin central, hangars et bâtiment services publics;

— Réinstallation à Madagascar de l'atelier de l'Office des Ports et extension de cet atelier.

Port de Sousse :

Le port de Sousse a perdu le trafic des phosphates mais a conservé un certain trafic régional en ce qui concerne les alfas, les huiles et les marchandises générales. Il est donc intéressant de posséder un certain nombre de postes d'accostage pour permettre de recevoir les Liberty-Ships par fonds de moins de 9 m. 50.

Programme :

— Dragage de la passe et de la partie est du port à moins de 9 mètres 50;

— Approfondissement à moins de 9 m. 50 d'un poste à quai de 150 mètres, pour marchandises générales;

— Aménagement de l'ancien accostage des phosphates à moins de 9 m. 50;

— Bassin à petites embarcations.

Port de Sfax :

— Dragages à moins de 9 mètres, puis à moins de 10 m. 50;

— Rempiètement des quais à phosphates;

— Rempiètement et équipement du quai à marchandises générales, élargissement des terre-pleins, rempiètement du quai à moins de 10 mètres 50, hangars, bâtiment services publics;

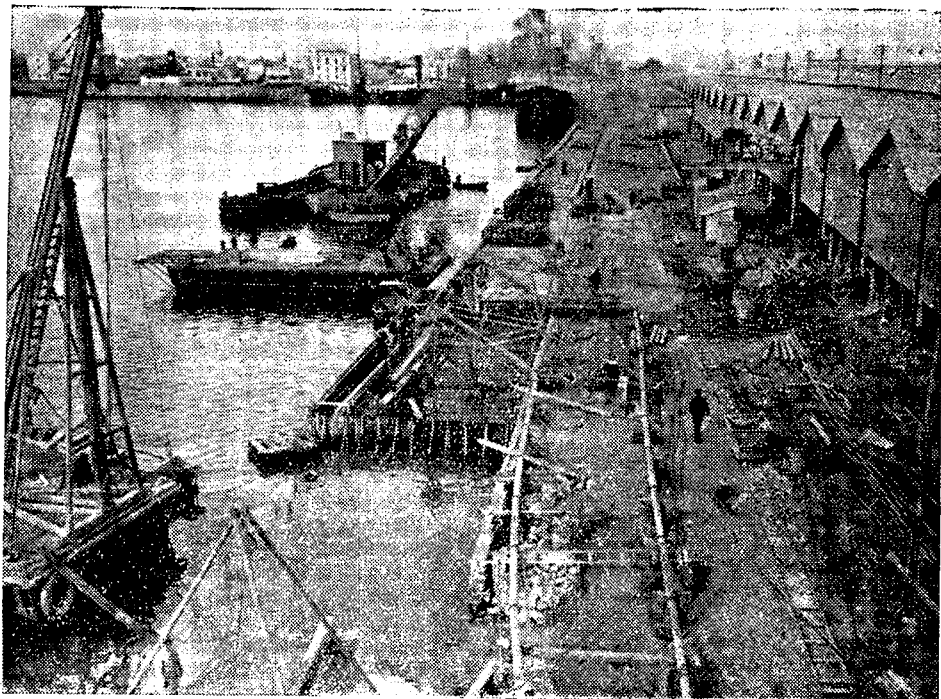
— Accostage aux sels par fonds de moins de 9 m. 50;

— Remaniement de l'accostage aux alfas et aux hydrocarbures;

— Extension de l'atelier de l'Office des Ports et des Chantiers navals;

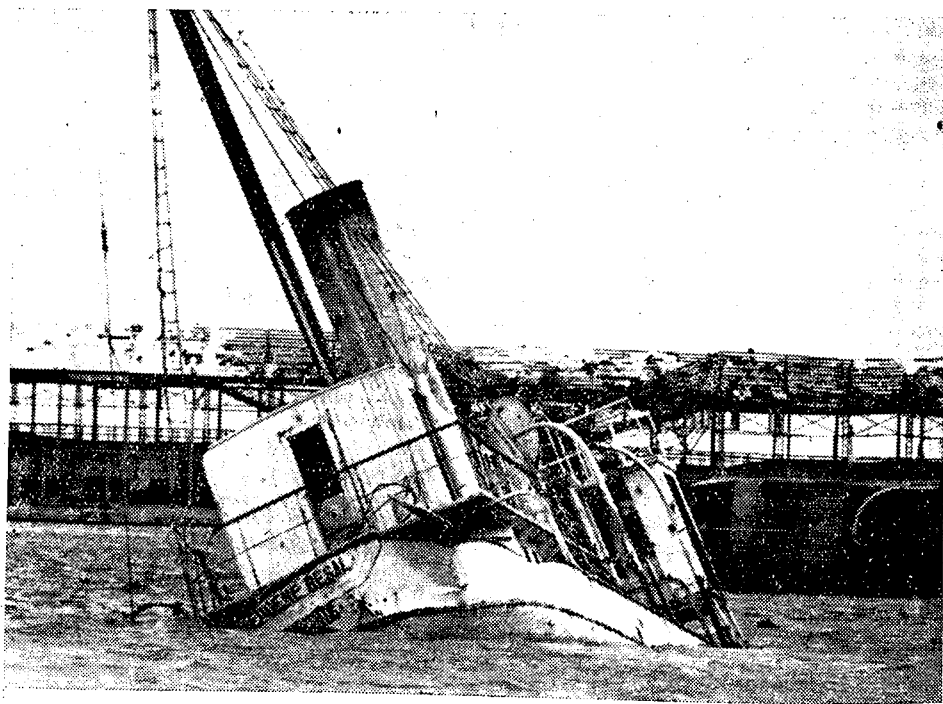
— Bassin des voiliers;

— Aménagement de nouveaux terre-pleins.



LA RECONSTRUCTION DU QUAI DES PHOSPHATES A SFAX EN 1946

(Photo Bossoutrot)



L'ÉPAVE DE « L'EUGENE RESAL » AU PORT DE SOUSSE

(Photo Bouchoucha)

Outillage public des Ports :

Comme nous l'avons déjà dit, il ne restait pratiquement rien du maigre outillage que possédaient en 1939 les ports tunisiens. L'un des plus gros soucis de l'Administration fut de rechercher, livrables rapidement, un certain nombre d'engins (grues, pontons, etc...) pour constituer un premier dépannage.

Parallèlement un programme total d'achat fut établi dont le montant avait été évalué à 790 millions.

Etat d'avancement et de réalisation du programme :

L'année 1947 a vu les premières réalisations de la reconstruction et de l'équipement définitif de nos ports principaux dont les travaux avaient été commencés en 1944 pour Sfax, et en 1945 pour les autres ports.

Un certain nombre de faits matérialisent ce progrès :

— à Sfax, la mise en service du quai des phosphates et le chargement du premier gros phosphatier dépassant 8 mètres de tirant d'eau;

— à Sousse, la mise en service du nouveau quai des alfes;

— à La Goulette, l'achèvement de l'enlèvement des épaves, et le chargement d'un gros cargo à moins de 8 m. 50 aux accostages du Djerrissa;

— à Tunis, l'enlèvement de l'épave de l'« Arlésiana », la remise en état des terre-pleins, et le fait que ce port a effectué, en marchandises diverses, un trafic égal à celui d'avant-guerre ;

— à Bizerte, l'enlèvement de deux des plus grosses épaves qui obstruaient le Goulet.

La réalisation des programmes portuaires a été la besogne la plus difficile, parmi celles qui incombaient à la Direction des Travaux Publics, en raison de la nécessité de ne pas entraver la reprise du trafic maritime, en raison de l'impor-

tance des moyens matériels et de l'outillage à mettre en œuvre, et en raison de l'ampleur des dépenses à engager.

Essayons de faire le point des programmes et d'établir compte tenu des nécessités des chantiers aussi bien que des possibilités, de financement, l'échelonnement des travaux à réaliser en 1948 et dans les années suivantes.

Port de Sfax :

Démarré le premier, ce port est celui où les améliorations sont pour le moment, les plus visibles.

Trois idées ont présidé au plan d'extension du port de Sfax :

— approfondir le port à moins 10 mètres 50 pour lui permettre de recevoir des gros cargos et faciliter ainsi la recherche des frets pour l'exportation des phosphates;

— améliorer les conditions d'embarquement des phosphates par une augmentation du débit des appareils de chargement;

— adapter le port aux conditions nouvelles de l'industrie phosphatière.

Ce dernier point a été nettement précisé pendant le cours de l'année 1947.

L'industrie phosphatière tunisienne s'est résolument orientée vers une transformation systématique des phosphates pauvres, dits 58/63. Deux usines considérables sont en cours de construction, celle du Reno (phosphate moulu) et celle de la S.T.À.P.C.E. (superphosphates doubles). On doit maintenant être assuré que dans moins de cinq ans, une fraction importante de nos phosphates, peut-être 1.000.000 de tonnes, sortira de Sfax sous la forme de produits enrichis et transformés.

Ceci pose pour le port de Sfax des problèmes très grave et très urgents qui font apparaître comme relativement timide le premier programme d'extension que nous avons exposé ci-dessus. En effet, la création d'une

industrie puissante de traitement des phosphates pose des questions nouvelles de transit portuaire que l'on peut résumer ainsi :

— naissance de nouveaux trafics à l'importation : combustibles, hydrocarbures, soufre ou pyrites ou acide sulfurique;

— naissance de nouveaux trafics à l'exportation nécessitant des postes de chargement spécialisés (sacs ou superphosphates granulés en vrac), distincts des postes actuels;

— conservation des postes actuels de chargement en vrac pour les phosphates riches, ou les phosphates enrichis mécaniquement.

Il faudra donc envisager sur certains points un développement du programme.

Port de Sousse :

L'entreprise de construction des murs de quai est en pleine activité, activité d'ailleurs remarquable en tous points :

— les musoirs, en cours, seront achevés en 1948;

— le quai des alfas est achevé;

— le quai du commerce, en voie d'achèvement, sera terminé en 1948;

— les accostages de l'ancien quai aux phosphates sont à entreprendre en 1948;

— l'infrastructure du port de pêche est à entreprendre en 1948 et 1949.

Les dragages d'approfondissement ne sont pas encore commencés, faute d'engin de dragages.

La Direction des Travaux Publics compte affecter à ces travaux la drague « Caïman » retirée de Sfax dès l'arrivée des gros engins attendus (début 1948), réparée à La Goulette (Sept. 1948) et envoyée à Sousse au début de l'automne 1948. Cet engin complété par un refouleur, aura à Sousse deux ans continus de travail.