

G. ROBERT

*Ingénieur principal des Travaux publics des Colonies
Chef du service des Travaux publics de la Guadeloupe*

Les TRAVAUX PUBLICS

de la

GUADELOUPE

Préface de Gratien CANDACE

*Député. — Ancien Président du Conseil Général de la Guadeloupe
Ancien Sous-Secrétaire d'État aux Colonies*

B.U. NANTES LETTRES



D

008 561089 1

LIBRAIRIE MILITAIRE L. FOURNIER
264, BOULEVARD SAINT-GERMAIN
PARIS-VII'

1935

MANIOC.org

Université de Nantes
Service commun de la documentation

MANIOC.org

Université de Nantes
Service commun de la documentation

MANIOC.org

Université de Nantes
Service commun de la documentation

G. ROBERT

*Ingénieur principal des Travaux publics des Colonies
Chef du service des Travaux publics de la Guadeloupe*

Les TRAVAUX PUBLICS

de la

GUADELOUPE

BU Lettres
NANTES

Préface de Gratien CANDACE

Député. — Ancien Président du Conseil
Ancien Sous-Secrétaire d'État aux Colonies

Exclu
BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE
NANTES - LETTRES

INV.	Z 561 089
COTE	Z 561 089
LOC.	mag
N° D.	530 348

LIBRAIRIE MILITAIRE L. FOURNIER
264, BOULEVARD SAINT-GERMAIN
PARIS-VII^e

1935

MANIOC.org
Université de Nantes
Service commun de la documentation

LES TRAVAUX PUBLICS

de la

GUADELOUPE

DU GOUVERNEMENT
GÉNÉRAL

BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE
MONTPELIER - F 12722

	IN
	CO
	LO
	N. D.

Tous droits de reproductions réservés

OUVRAGE

PUBLIÉ

SOUS LE HAUT PATRONAGE

DE

M. LE SÉNATEUR HENRY BÉRENGER

AMBASSADEUR DE FRANCE

M. LE DÉPUTÉ GRATIEN CANDACE

ANCIEN SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX COLONIES

M. LE DÉPUTÉ EUGÈNE GRAEVE

SOUS LA DIRECTION

DE

M. L. J. BOUGE

GOUVERNEUR DE LA GUADELOUPE ET DÉPENDANCÉS

PRÉFACE

M. Robert a été trop modeste quand il a intitulé son ouvrage : Les Travaux Publics de la Guadeloupe.

C'est en réalité une petite encyclopédie de la Guadeloupe qu'il publie. Il promène son lecteur dans tous les coins de la colonie, lui en présente tous les aspects, lui donne une idée de son activité dans tous les domaines.

Grâce à lui, le lecteur métropolitain apprend que le climat des Petites Antilles n'est peut-être pas aussi nocif qu'on le croirait en lisant certains chapitres de Lafcadio Hearn.

S'il passe rapidement sur les cyclones, l'auteur analyse par contre dans le plus grand détail la climatologie de l'île. Il note en passant que la houle d'ouragan n'est pas un phénomène inconnu aux Antilles et qu'elle y est extrêmement dangereuse. A celui qui serait tenté de s'étonner du temps que l'on a mis à réaliser l'appontement de Basse-Terre, il fait observer que son établissement sera des plus difficiles parce que justement il faudra tenir compte de l'effet vertical probable de cette houle, effet d'autant plus important que le rivage occidental de l'île est accore et que la vague n'a pas le temps de s'user longuement sur des hauts fonds.

Vous intéressez-vous à la démographie? M. Robert vous apprendra que la densité de la population guadeloupéenne, qui est inexistante dans le centre montagneux de la Guadeloupe proprement dite, dépasse 200 habitants au km² dans les communes de Gourbeyre, du Gosier et du Moule, 300 habitants au km² dans la commune des Trois-Rivières et enfin 400 habitants au km² dans la commune de Saint-Claude. Des graphiques et des cartes parlent aux yeux mieux que les développements les plus savants. L'auteur en a émaillé son livre.

Tournons encore quelques pages. Voici des statistiques curieuses sur l'évolution des cultures. Tout le monde sait que les Antilles étaient à la fin de l'Ancien Régime en pleine prospérité, en pleine exploitation. En voici une preuve de plus, qui pour moi était

inédite. Un recensement du 29 juillet 1790, établi, paraît-il, que la répartition des cultures était alors la suivante :

Canne à sucre	21.641 hectares
Café et cacao	8.345 —
Colon	8.327 —
Cultures vivrières	10.490 —
TOTAL	43.803 hectares

Un siècle plus tard, en 1891, voici d'autres chiffres :

Canne à sucre	23.914 hectares
Café et cacao	3.705 —
Colon	326 —
Cultures vivrières	13.516 —
TOTAL	41.461 hectares

Enfin, la situation approximative des cultures serait en 1935 :

Canne à sucre	28.000 hectares
Café, bananes, vanille, cacao.....	8.000 —
Cultures vivrières	14.000 —
TOTAL	50.000 hectares

Ce qui prouve, autant qu'on puisse se fier à l'exactitude d'une statistique, que d'une part les cultures ne se sont guère étendues depuis la fin du XVIII^e siècle, et que de l'autre, après une chute profonde au cours du XIX^e siècle, les cultures secondaires prennent maintenant un nouvel essor, la banane ayant remplacé le café et le coton.

Je retiens encore des considérations qui m'ont paru pleines d'intérêt sur le degré d'endettement et les charges budgétaires de la Guadeloupe comparés à ce qu'ils sont dans un certain nombre d'autres îles du groupe des Antilles. On constate ainsi que la France aux Antilles n'a pas été beaucoup moins prudente dans l'ordre financier qu'elle ne l'a été dans ses autres colonies. Sous l'égide anglaise, la Jamaïque a une dette publique de 675 francs par tête d'habitant. Sous l'égide américaine, Porto-Rico a une dette publique de 500 francs par tête d'habitant. Celle de la Trinidad atteint 1.025 francs par tête, tandis que celle de la Guadeloupe est nulle.

Le budget de la Guadeloupe n'atteignait en 1931 que 59 millions de francs pour 267.000 habitants, tandis que celui de la Trinidad dépassait 192 millions de francs pour 398.000 habitants. La contrepartie est que les Travaux Publics sont parfois plus développés dans

un certain nombre du moins des Antilles anglaises qu'à la Guadeloupe.

La plus grande partie de l'ouvrage de M. Robert est, bien entendu, consacrée, quoi que je vienne d'écrire, aux Travaux Publics. La technicité de son exposé ne l'empêche pas de s'élever facilement jusqu'aux considérations générales. Je trouve dans ses développements cette idée séduisante que l'ingénieur qui construit une route transforme en réalité, beaucoup plus profondément qu'on ne le croirait à première vue, l'esprit des populations qu'elle doit desservir.

Il en donne cette preuve que les populations de la Guadeloupe, à la fin du siècle dernier, voyageaient extrêmement peu. Qui voyage peu apprend peu. Depuis quelques années, c'est-à-dire depuis que les routes ont été refaites, il n'en est plus de même. Les transports routiers en commun se sont développés d'une manière considérable. Le nombre des cars mis en service annuellement a doublé de 1931 à 1933, et l'usage se généralise rapidement de venir de la campagne à la ville pour y faire des achats. Il en résulte un brassage de la population, un mouvement d'idées incroyablement accru.

Ainsi chacun, dans un Etat équilibré, collabore-t-il dans le cadre de sa profession et la mesure de son activité au développement de tous.

M. Robert nous fait suivre par des graphiques et des chiffres la réalisation progressive d'un programme de travaux qui a transformé en ces dernières années la physionomie de la Guadeloupe. Ce programme prend une très grande extension sous l'impulsion de M. le gouverneur Bouge, qui a au plus haut point le sens du progrès et du modernisme indispensables à une colonie qui est une des perles de notre France américaine dans la Mer Caraïbe. Les routes ont été l'objet d'une attention particulière depuis surtout qu'elles sont sillonnées par des automobiles et des autos-cars en grand nombre. Elles ont été aménagées de telle sorte qu'elles n'ont rien à envier à nos belles routes de France ou à celles de la Grande colonie anglaise de la Trinidad.

Le port de Pointe-à-Pitre reçoit maintenant à quai les navires de grand tonnage. La rade a été approfondie et le chenal balisé convenablement. J'avoue en passant que j'éprouve une certaine fierté à souligner la réalisation de cette partie du programme de Grands Travaux, car comme ancien Président du Conseil Général, j'ai pris jadis l'initiative de mettre en train un programme portuaire dont la réalisation s'imposait depuis de longues années.

A bref délai, les ports secondaires de la colonie recevront les améliorations que nécessite le mouvement commercial. La culture

du bananier a pris une extension remarquable depuis quatre ans. Aussi, faudrait-il un ou deux petits ports bananiers dans la colonie, de même qu'un port de pêche fait défaut.

Les travaux d'adduction d'eau, d'électrification, d'urbanisme, un programme d'apprentissage, sont étudiés avec un soin jaloux et une technicité approfondie par M. l'ingénieur Robert. Le chef du Service des Travaux Publics à la Guadeloupe prouve par son ouvrage qu'il connaît bien les choses dont il parle et qu'il s'est attaché à la colonie où il exerce ses hautes fonctions.

Il m'a été agréable de dire au début de cet ouvrage ce que j'en pense personnellement. C'est l'œuvre d'un chef qui a des vues nettes, qui a de l'horizon dans l'esprit et qui s'oriente vers le but avec méthode.

Je remercie M. Robert de m'avoir fourni l'occasion de le lui dire. Quoi qu'il arrive, il aura fait un geste qui ne sera pas perdu pour la collectivité guadeloupéenne. Il serait à souhaiter que tous les hauts fonctionnaires aient, comme M. Robert, l'amour de leur métier et qu'ils comprennent que leur mission consiste à instruire, à éduquer, à donner en toutes occasions le bon exemple.

Le livre de M. Robert est un acte, je l'en félicite au nom de la Guadeloupe.

Gratien CANDACE,

député,

Ancien président du Conseil général de la Guadeloupe,
Ancien sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Colonies.

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS SUR LA GUADELOUPE

Avant d'entreprendre de grands travaux d'utilité générale un problème d'une importance capitale se pose aux Pouvoirs publics, c'est celui qui consiste à reconnaître si les capitaux à investir trouveront une rémunération suffisante, directe ou indirecte, dans les avantages que la collectivité pourra retirer de ces travaux. Il faut, en un mot, s'assurer si l'œuvre à entreprendre pourra payer ses frais d'établissement, si sa réalisation permettra au budget local de recouvrer dans l'avenir, sous forme d'augmentation de recettes, des sommes au moins équivalentes aux annuités des capitaux investis. Dans la liste, généralement fort longue, des travaux qui pourraient être entrepris il convient donc d'éliminer les travaux non rentables qui appauvrissent le pays pour se consacrer à ceux dont on peut attendre dans un avenir assez proche des avantages suffisants. Ce choix délicat, ou il faut non seulement tenir compte du présent mais encore escompter l'avenir, suppose, pour s'exercer judicieusement, la connaissance de données objectives et chiffrées sur les courants commerciaux, les productions agricoles et aussi les densités de population, le climat, les possibilités budgétaires enfin les ressources du pays en général. Or la Guadeloupe, petite colonie à budget restreint, n'a pu encore faire les frais d'un service de la statistique et aucune tentative n'a été faite encore pour réunir dans un même ouvrage les renseignements chiffrés qui ont pu être recueillis à diverses époques sur son économie. Le présent chapitre, traitant de diverses généralités se rapportant directement ou indirectement

tement à l'exécution des travaux publics, a pour but de combler en partie cette lacune. Il ne faut d'ailleurs pas s'en dissimuler les imperfections plusieurs dénombrements ne présentant qu'un degré d'approximation assez bas. Toutefois, dans l'ensemble, quelque incomplets qu'ils soient, de quelques réserves qu'ils soient accompagnés parfois, les renseignements ci-après, même les plus incertains, offrent l'intérêt de préciser au moins un ordre de grandeur jusqu'ici souvent difficile à reconnaître dans la documentation administrative — A ce titre, ils méritent d'être consultés jusqu'à l'élaboration d'une œuvre moins imparfaite.

LA GÉOGRAPHIE DE LA GUADELOUPE ET DE SES DÉPENDANCES

La Guadeloupe est située aux environs du 16° degré de latitude Nord et du 64° degré de longitude Ouest, elle fait partie de l'archipel des Antilles; elle est située sur une des grandes voies maritimes du monde, la ligne Europe Occidentale et détroit de Gibraltar au Canal de Panama; sa petite dépendance la Désirade, située à 5 milles environ de la pointe Est de l'île principale, se trouve dans une situation unique au point de vue de la navigation; c'est la première terre que l'on aperçoit en venant de la Métropole après avoir traversé l'Atlantique.

La Guadeloupe est une île double dont les deux parties principales, la Grande-Terre au Nord-Est et la Guadeloupe proprement dite au Sud-Ouest sont réunies par un Isthme de quelques kilomètres de largeur. Cet Isthme est traversé par un bras de mer, dont la largeur varie entre 30 et 120 mètres et qui a nom « La Rivière Salée ». Il est à remarquer d'ailleurs, quoique l'on puisse en croire au premier abord, que la Rivière Salée est une délimitation géographique sans signification aussi bien au point de vue orographique qu'au point de vue agricole et même économique les régions de Petit-Bourg, Baie Mahault et Lamentin relevant plutôt à ces égards de la Grande-Terre.

La Guadeloupe s'étend sur 150.941 hectares, dont 94.315 hectares pour la Guadeloupe proprement dite et 56.626 hectares pour la Grande-Terre.

Six petites dépendances ont été réunies politiquement à la Guadeloupe, ce sont :

Marie-Galante de forme arrondie mesurant 14.932 hectares;

La Désirade de forme allongée mesurant 2.735 hectares;

La Petite-Terre, ilots de 344 hectares ;

L'Archipel des Saintes de 1.422 hectares;

St-Martin (5.177 hectares, partie Française) et St-Barthélemy 2.450 hectares soit au total, en chiffre rond, pour la Guadeloupe et ses dépendances : 178.000 hectares; environ le cinquième de la superficie de la Corse.

La Guadeloupe proprement dite, en forme d'ellipse, avec son grand axe orienté dans le sens Nord-Sud, présente une configuration massive. Ses côtes peu découpées, mal abritées ne se prêtent pas à l'installation de ports; cependant, le long d'une partie de la côte Est des récifs barrières se sont constitués parallèlement au rivage et des ports d'importance secondaire ont pu s'établir à l'abri de ces récifs aux endroits où il existe dans la barrière une coupure de largeur suffisante pour permettre le passage des petits navires.

La côte Ouest, sous le vent de l'île, est relativement mieux abritée mais le récif barrière ne s'y est pas formé et par vents de Nord de Nord-Ouest ou de Sud, heureusement fort rares, cette côte est fort inhospitalière. Ce serait donc une erreur de croire qu'un navire pourrait y trouver un abri absolument sûr en cas de cyclone.

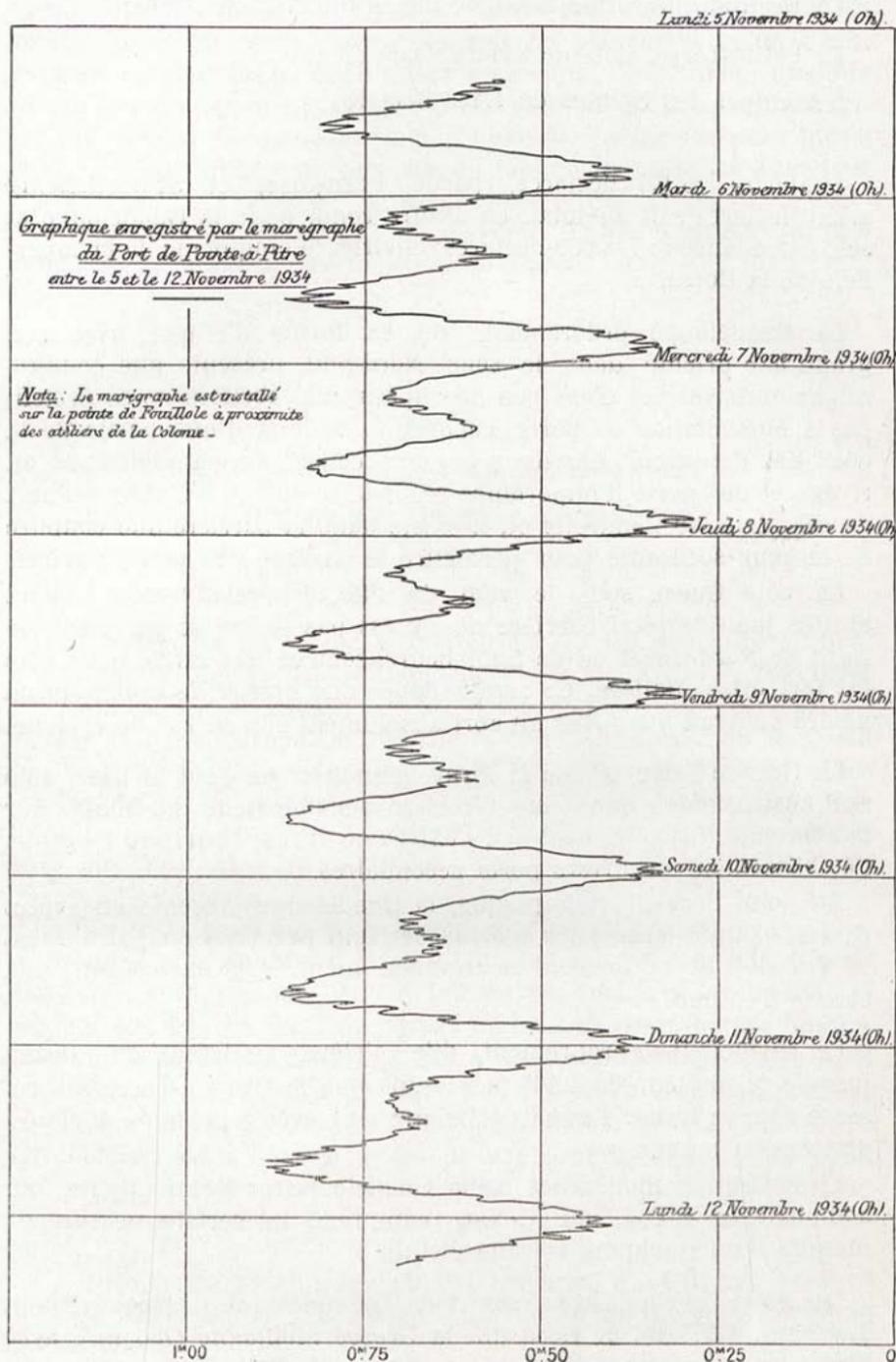
La Grande-Terre affecte la forme d'un triangle dont la base, côté Sud, est orientée dans une direction sensiblement Est-Ouest. Sur la côte Sud et la côte Nord-Est, l'existence du récif barrière a permis l'établissement de divers ports secondaires.

Au point de vue orographique, la Guadeloupe présente un aspect caractéristique auquel les marins arrivant par l'Est ou par l'Ouest en vue de l'île ne peuvent se tromper, même s'ils ont commis une erreur d'estime.

La Guadeloupe proprement dite s'élève au-dessus de l'Océan jusqu'à la hauteur de 1.484 m., tandis que la Grande-Terre se présente sous la forme d'une île tabulaire surélevée à peine de quelques dizaines de mètres.

La chaîne de montagnes de la Guadeloupe proprement dite, qui s'allonge du S.-S.-E. au N.-N.-O. comprend un certain nombre de massifs dont quelques volcans éteints :

Le Sans-Toucher avec ses trois sommets de respectivement 1.480 m., 1.250 m. et 1.088 m.; la Grosse Montagne (730 m.), avec plusieurs sommets; le Guyonneau (700 m.); la Belle Hotesse (782 m.); la Couronne (800 m.); le piton de Baille-Argent (610 m.); celui de



Ste-Rose (356 m.); les deux Mamelles (773 et 749 m.), avec les sommets de Bouillante (1.054 m.) de St-Jean (1.122 m.) et les monts de Petit-Bourg et du Lamentin.

La Soufrière (1.484 m.), point culminant de l'île, est un volcan encore en faible activité, d'où s'échappent de nombreuses fumerolles sulfureuses, généralement situées dans la grande crevasse qui entaille tout le cône d'éjection dans une direction sensiblement Ouest-Est et qui est partiellement comblée par des éboulis.

Comme contreforts du Massif de la Soufrière, il faut citer : le Nez-Cassé, sommet à la forme très caractéristique et qui peut être facilement reconnu par les navires en vue de la ville de Basse-Terre, l'Echelle (1367), la Grande Découverte (1260), la Citerne (1120) et divers autres sommets.

Enfin au Sud-Est, on relève le Massif de la Madeleine (1.050 m.) avec la Montagne du Trou-aux-Chiens (1.440 m.) et le piton l'Hermnier (1.130 m.) et au Sud les monts de Vieux-Fort, de moindre altitude, avec le Morne Caraïbe (698 m.), le Houëlmont (424 m.) et divers autres sommets.

Les altitudes de ces divers sommets n'ont pu être vérifiées depuis longtemps mais paraissent présenter une certaine exactitude.

Dans l'ensemble, la Guadeloupe proprement dite présente du côté Ouest un flanc à forte pente et du côté Est une pente plus douce parfois interrompue de plateaux d'assez grandes dimensions.

La Grande-Terre offre avec la Guadeloupe proprement dite un contraste très net; elle se présente sous la forme d'une plaine basse faiblement mamelonnée, comprenant en son centre la région dite des « Grands-Fonds », formée de collines disposées sans aucun ordre et de peu de hauteur (jusqu'à 115 m.), mais abruptes et entaillées de gorges profondes où l'eau de pluie stagne longuement avant de s'infiltrer dans le sol où de s'écouler lentement vers la mer.

Il n'a pas encore été dressé, pour la Guadeloupe, de tables de marées; l'établissement du port de Pointe-à-Pitre est de 9 h. 43; la mer marne de 0 m. 40 en moyenne, de 0 m. 20 minimum à 0 m. 75 maximum mais, suivant la force et la direction du vent, ces chiffres peuvent être augmentés de 0 m. 20 à 0 m. 30. Le régime des marées est mixte comme pour toutes les petites Antilles situées au Nord de la Martinique, il s'y fait sentir successivement au cours du mois des marées diurnes et des marées semi diurnes. Les époques des marées diurnes coïncident avec celles des vives eaux. L'installation d'un marégraphe à Fouilhole en 1932 a permis de reconnaître que la rade de Pointe-à-Pitre était le siège d'un phénomène ondulatoire particulier : à la marée principale s'ajoute une variation périodique du plan d'eau dont la période est d'environ 40 minutes ainsi qu'il ressort du graphique qui a été annexé ci-joint.

D'après les instruction nautiques, la mer sur la côte Est serait plus haute de 0 m. 20 à 0 m. 30 que sur la côte Ouest, constatation

qui paraît être confirmée par l'existence d'un faible courant en direction Est, Ouest dans la Rivière Salée.

Par contre, dans une communication M. Raymond Danger, géomètre, chargé des études d'adduction d'eau de la Grande-Terre, exposant le résultat des vérifications d'un nivellement effectuées par ses soins est arrivé à la conclusion que le niveau de l'eau serait au même instant, à quelques centimètres près, le même sur le pourtour de l'île. Ce fait remarquable, qui n'a été vérifié de manière précise par des opérations topographiques que sur la distance Pointe-à-Pitre à Morne-à-l'Eau, permettrait, s'il était confirmé par d'autres vérifications d'obtenir, à peu de frais, un nivellement général de l'île de précision très suffisante pour les études de topographie à effectuer ultérieurement dans le pays.

HYDROGRAPHIE

La Guadeloupe proprement dite, de nature montagneuse, est le siège d'importantes précipitations atmosphériques et de nombreux cours d'eau s'écoulent sur ses flancs; mais ces cours d'eau, en raison des petites dimensions de l'île, sont de très peu d'importance et pourraient être plus exactement désignés sous le nom de torrents sauf toutefois la Grande-Rivière à Goyave qui débouche au Nord de la Guadeloupe après un parcours de 25 Kms environ.

Aucun de ces cours d'eau ne présente d'intérêt au point de vue de la navigation intérieure sauf aux environs immédiats des embouchures.

Il n'en est pas de même au point de vue touristique et hydroélectrique.

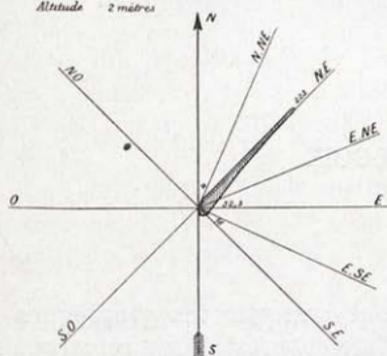
En effet, dans leur descente vers la mer ces torrents se brisent en de nombreuses chutes dont les plus renommées sont celles du Carbet de 125 m. et 150 m. de hauteur environ. Il existe en outre sur les hauteurs de la Capesterre un étang de 25 hectares environ qui commande une chute de 350 m. Cet étang dont le débit serait de 125 litres seconde à l'étiage semble pouvoir être aménagé, ainsi que l'étang voisin du Zombi, en vue de la production de l'énergie hydroélectrique.

D'autres eaux de montagne, les chutes du Carbet par exemple,

Fréquence des Vents

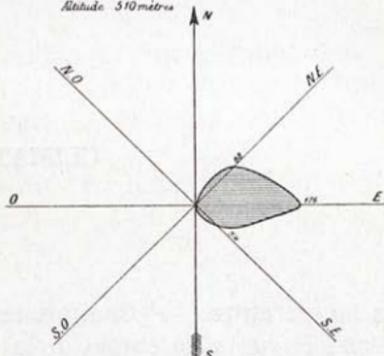
Pointe-à-Pitre (1930)

Altitude 2 mètres

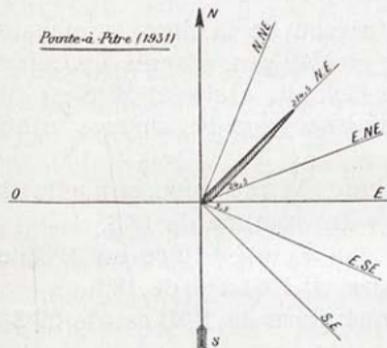


Camp-Jacob (1930)

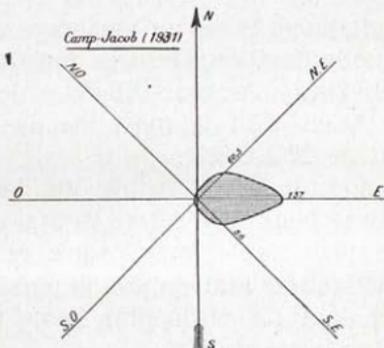
Altitude 510 mètres



Pointe-à-Pitre (1931)



Camp-Jacob (1931)



pourraient enfin être captées dans le même but mais leur intérêt paraît purement local et en pratique leur utilisation sur un réseau d'électrification générale ne semble pas pouvoir être envisagée.

En Grande-Terre les cours d'eau sont très peu nombreux les principaux sont: la rivière des Coudes doublée du Canal des Rotours qui est utilisée pour le transport des cannes à sucre de la région de Grippon, le Canal Faujas au Nord de Petit-Canal et la rivière d'Audouin au Sud du Moule. Le principal cours d'eau de Marie-Galante est la rivière de St-Louis. Pendant la saison sèche le débit des rivières de la Grande-Terre et de Marie-Galante est très faible.

CLIMATOLOGIE

La température. — Comme le font ressortir les graphiques et tableaux ci-joints, le climat de la Guadeloupe est d'une remarquable constance.

A Pointe-à-Pitre, au voisinage du niveau de la mer, la moyenne annuelle des températures maxima journalières, d'après les relevés publiés au « Journal Officiel » de la Colonie, a atteint 29°8 en 1930 et 31°4 en 1931 la moyenne des minima pour les mêmes années étant de 22°9 et 23°.

Au Camp Jacob, à 510 m. d'altitude, la moyenne annuelle des maxima pour 1930 est de 27°5 et celle des minima de 18°8.

La plus haute température relevée à Pointe-à-Pitre en 1930 est de 33°4 et en 1931 de 35°; la plus basse en 1931 est de 18°5.

Au Camp Jacob la plus haute température de 1930 est de 29°8 et la plus basse de 13°6.

La température est à peu près la même en Guadeloupe que dans les autres Antilles comme le fait ressortir le tableau ci-dessous donnant pour une même année les moyennes de températures dans les principales villes des Antilles.

Port-au-Prince (Haïti)	27°1
Saint-Domingue	25°7
San Juan (Porto-Rico)	25°5
Charlotte Amalia (St-Thomas).....	26°6
Basse-Terre (St-Christophe)	26°1
Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)	25°9
Camp-Jacob (Guadeloupe)	22°3
Fort-de-France (Martinique)	26°0
St-Georges (Grenade)	26°1

Toutefois ce tableau fait ressortir que le Camp Jacob à St-Claude, qui bénéficie en raison de son altitude au-dessus de la mer (510 m.), d'un régime particulier, se trouve placé au point de vue température dans des conditions favorables pour devenir une des stations climatiques des Antilles.

Les vents. — La Guadeloupe est située dans la région des alizés ; le vent y souffle continûment et fortement pendant presque toute l'année.

Le graphique ci-joint fait ressortir le nombre de jours, des années 1930 et 1931, pendant lesquels le vent a soufflé d'une direction donnée.

Il résulte de l'examen de ces graphiques qu'à Pointe-à-Pitre, le vent a soufflé 225 jours en 1930 et 214 jours en 1931 de la direction du N.-E., et respectivement 31 jours et 24 jours de la direction E.-N.-E.

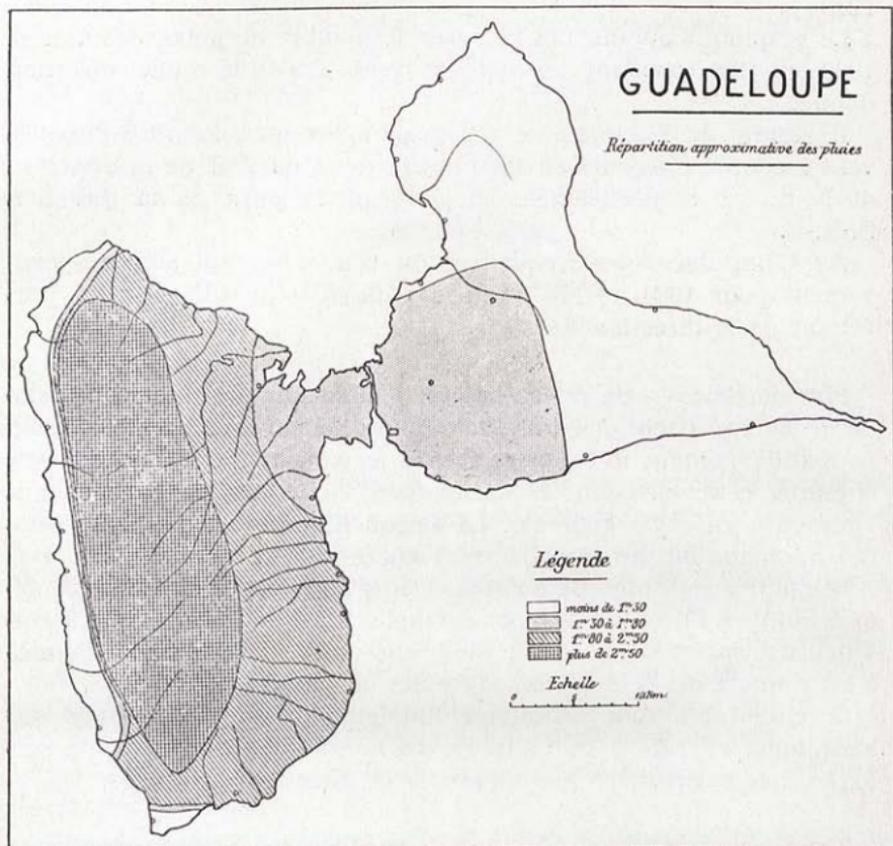
Au Camp Jacob les fréquences du vent dominant sont respectivement pour 1930 de 176 jours et pour 1931 de 137 jours le vent venant de la direction Est.

Pluviométrie. — On divise habituellement l'année en saison sèche de décembre à mai et en saison humide de juin à novembre; dans la réalité, comme il est possible de le constater sur les tableaux ci-joints, cette division est assez peu nette. On peut cependant l'admettre en règle générale. La saison humide est d'ailleurs celle des ouragans qui ne se produisent guère qu'à ce moment-là.

Les pluies sont plus fréquentes et plus abondantes au Camp Jacob qu'à Pointe-à-Pitre. En 1933 par exemple, il est tombé au Camp Jacob 4 m. 19 d'eau en 267 jours de pluie alors qu'il n'est tombé à Pointe-à-Pitre que 1 m. 27 d'eau en 154 jours de pluie.

Le climat est donc davantage pluvieux au Camp Jacob ce qui s'explique, en raison de l'altitude de la station (510 m.) et de son exposition particulière par rapport à la direction des alizés.

L'état hygrométrique est d'une remarquable constance comme le font ressortir les tableaux ci-joints. En 1930, la moyenne annuelle de Pointe-à-Pitre a été de 73,1 et au Camp Jacob de 76,1. Au point de vue humidité de l'air, les climats du Camp Jacob et de Pointe-à-Pitre sont donc assez nettement comparables bien que le nombre de jours de pluie dans l'année soit beaucoup plus élevé au Camp Jacob qu'à Pointe-à-Pitre. L'opinion générale qui s'accorde à trouver ces climats fort différents au point de vue humidité ne se trouve donc pas confirmée par les relevés météorologiques. Il faut admettre à cet égard que le sol du Camp Jacob recouvert d'abondantes végétations, très arrosé, laisse l'impression que le climat y est humide. Dans la réalité il n'en est rien, l'atmosphère étant balayée par les



alizés qui soufflent fortement et continûment pendant presque toute l'année et si le sol est humide l'air ambiant ne l'est pas autant qu'on paraît le croire puisque la saturation maximum n'est atteinte que rarement pendant quelques jours seulement dans l'année.

CONDITIONS D'HABITAT AU POINT DE VUE DU CLIMAT

Pour caractériser un climat en vue des problèmes d'acclimatation il faut tenir compte à la fois, ainsi que l'a fait observer G. Azzi dans son ouvrage « Ecologie agraria », de l'humidité, de la température, des oscillations thermiques et de la force et la direction des vents. Afin de ne pas compliquer le problème et permettre de le décrire en un graphique à deux dimensions Azzi utilise des diagrammes comportant deux variables : l'humidité et la température; ce sont les climogrammes.

Ces graphiques déterminent dans une certaine mesure, la fatigue supportée par le corps humain du fait du climat (1).

Le climogramme ci-joint a été dressé dans le but d'apprécier, par rapport à diverses autres régions de la terre, le climat de la Guadeloupe.

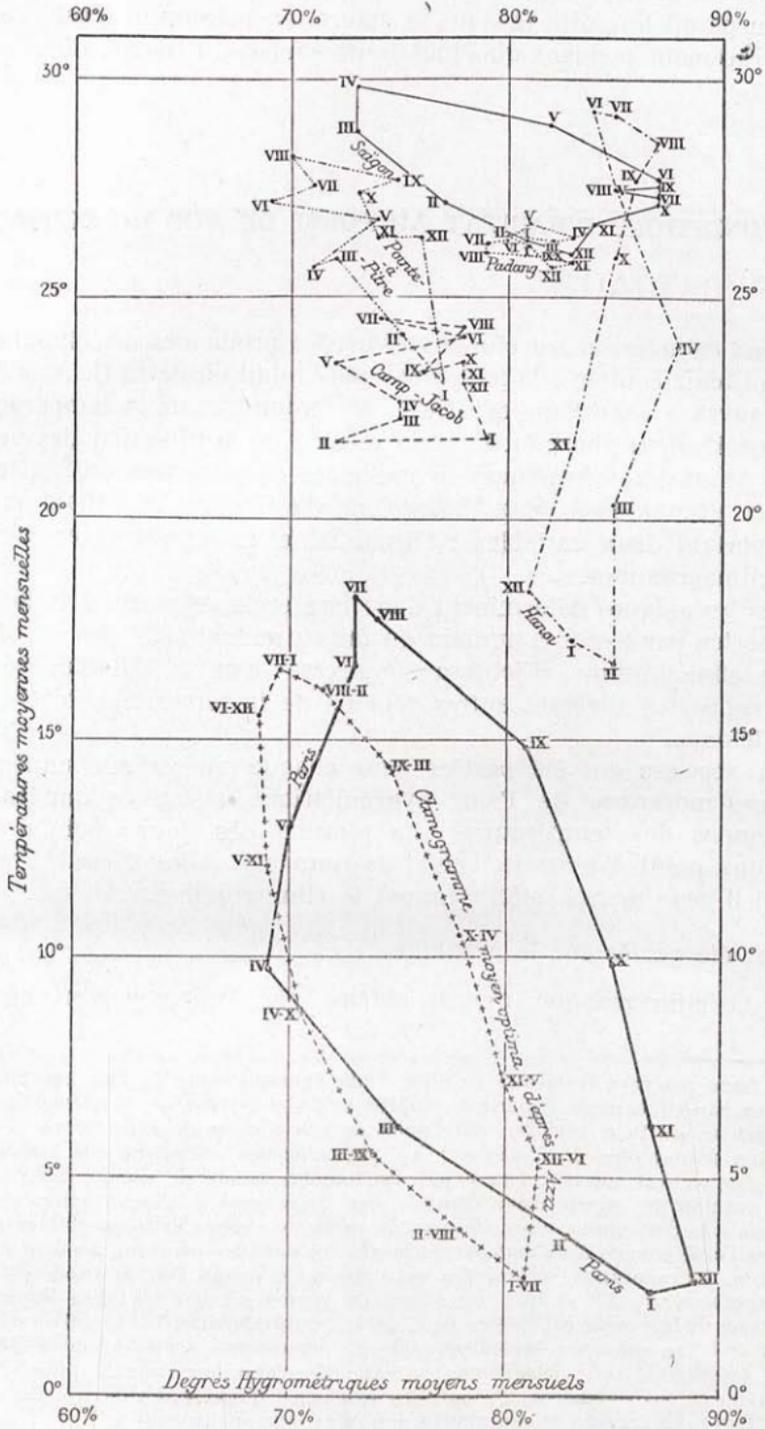
En abscisse ont été portées pour chaque mois d'une année les valeurs moyennes de l'état hygrométrique et en ordonnées les moyennes des températures. La réunion des douze points ainsi obtenus (point 1 pour le mois de janvier, point 2 pour février, point 3 pour mars... etc.) donnent le climogramme.

Ont été portés sur le graphique :

1° Le climogramme moyen obtenu par Azzi pour un certain

(1) Dans les pays tropicaux en effet, l'état hygrométrique de l'air constitue un facteur particulièrement important. D'après le Cadet : « Régime pluviométrique de l'Indochine » « Pour préciser notre point de vue à ce sujet, considérons l'évaporation respiratoire de l'homme : les physiologistes admettent que lorsque la respiration est normale, l'air expiré est toujours saturé de vapeur d'eau à 37°, la quantité de vapeur d'eau éliminée par l'organisme à chaque expiration est égale à la différence entre cette quantité existante expirée et la quantité contenue dans l'égal volume d'air ambiant qui a pénétré dans les poumons pendant l'inspiration. L'évaporation respiratoire est donc nulle quand l'air extérieur est à la température de 37° et qu'il est saturé de vapeur d'eau c'est-à-dire lorsque la tension de la vapeur est voisine de 47 m/m... pour l'homme, l'évaporation cutanée par sudation est alors également nulle, la température centrale tend à s'élever en provoquant cette intoxication spéciale l'insolation qui retentit pour chaque organisme sur la branche de moindre résistance du trépied vital : le cœur, les poumons, le cerveau et qui affecte ainsi des formes diverses ».

CLIMOGRAMMES



nombre de grosses agglomérations humaines : Londres, Berlin, Toronto, New-York, Chicago, Seattle etc... pour l'hémisphère Nord et Sydney, Perth, Hobart, Capetown, Johannesburg pour l'hémisphère Austral.

Ce climogramme peut être considéré comme caractérisant le climat optimum.

2° Le climogramme moyen pour Paris (année moyenne de 30 ans 1874-1903) ainsi que les climogrammes de Saïgon et de Padang (Sumatrá) tirés de E. Bruzon. « Le climat de l'Indochine et les typhons de la mer de Chine (1929 Société de Géographie) ».

3° Les climogrammes pour l'année 1930 de Pointe-à-Pitre (altitude + 2 m.) et du Camp Jacob (altitude 510) en Guadeloupe.

Si l'on divise par rapport au climogramme optimum le graphique en quatre quadrants correspondant respectivement à : pays chauds et humides, chauds secs, froids secs, froids humides, on constate que le climogramme de la Guadeloupe se trouve à cheval sur les quadrants chauds humides et chauds secs. On remarque en outre : 1° Que le climogramme de Pointe-à-Pitre l'été comprend une zone de graphique commune avec le climogramme de Saïgon l'hiver, et qu'au point de vue de la température et de l'humidité, l'habitant de Pointe-à-Pitre se trouve l'été dans des conditions analogues à celles de l'habitant de Saïgon l'hiver. 2° Que les conditions d'habitat au Camp Jacob, toujours en ce qui concerne la température et l'humidité, se trouvent toute l'année plus défavorables que pendant l'été de Paris mais que ces conditions se rapprochent cependant de celles de la métropole l'été, d'une manière remarquable pour une latitude aussi basse. 3° Enfin que les climogrammes de Pointe-à-Pitre et du Camp Jacob sont du type à moyennes variations caractérisant les climats des régions équatoriales marines mais sans cependant pouvoir être comparés en cela au climat de Padang. *

En résumé, pour ce qui concerne l'humidité, on peut admettre que les conditions d'habitat à Pointe-à-Pitre et au Camp Jacob sont comparables à celles de la Métropole. En ce qui concerne la température ces conditions sont plus défavorables mais caractérisées cependant par de faibles variations de température placées pour le Camp Jacob dans une zone du graphique relativement voisine de la zone de l'été de Paris.

Il résulte enfin de cette étude que si les conditions d'habitat, au point de vue du climat, des régions basses comme Pointe-à-Pitre sont celles des pays chauds en général, tout en étant toujours moins défavorables qu'à Saïgon ou Padang par exemple, les hauteurs de la Guadeloupe, comme le Camp Jacob de St-Claude, jouissent d'un climat beaucoup moins débilitant où l'organisme humain ne se trouve pas soumis aux effets climatiques anormaux que l'on rencontre généralement dans les Colonies.

**TEMPERATURES EXTREMES (moyennes mensuelles) en 1930,
1932 et 1933**

1930				
MOIS	POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB	
	maxima	minima	maxima	minima
JANVIER	25,3	20,7	25,8	17,8
FÉVRIER	28,2	20,1	26,4	17,0
MARS	30,0	21,8	26,8	17,6
AVRIL	29,1	22,3	26,9	18,4
MAI	30,4	23,3	27,6	19,5
JUIN	30,3	24,1	27,7	20,6
JUILLET	31,0	24,3	28,5	20,5
AOUT	31,9	24,7	28,9	19,8
SEPTEMB.	31,4	24,1	26,8	19,9
OCTOBRE	30,8	24,0	28,3	18,8
NOVEMBR	30,0	22,9	28,5	17,9
DÉCEMBR	29,8	23,0	28,1	18,0
MOYENNE ANNUELLE	29,8	22,9	27,5	18,8

MOIS	1932				1933			
	POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB		POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB	
	maxima	minima	maxima	minima	maxima	minima	maxima	minima
JANVIER	31,2	17,6	25,1	18,3	25,7	20,1	25,9	16,7
FÉVRIER	29,8	19,8	25,2	16,8	29,2	19,2	25,6	15,6
MARS	22,3	21,0	25,0	17,5	31,6	21,2	27,3	16,4
AVRIL	31,3	22,7	25,6	18,8	31,2	21,5	26,5	17,4
MAI	32,7	24,0	28,9	19,1	31,8	23,3	28,6	17,4
JUIN	31,1	24,0	28,9	19,7	31,8	23,7	28,2	20,4
JUILLET	31,9	23,0	31,0	20,0	32,3	24,0	28,5	20,5
AOUT	32,2	23,8	30,0	20,0	32,5	23,7	29,5	20,0
SEPTEMBRE	32,8	24,0	29,4	19,5	31,6	23,4	29,2	19,4
OCTOBRE	32,3	23,7	29,1	19,4	31,8	27,0	28,2	19,1
NOVEMBRE	31,2	22,3	28,5	18,8	30,6	22,3	28,2	19,0
DÉCEMBRE	30,8	21,2	26,9	17,7	30,9	21,3	25,8	16,8
MOYENNE ANNUELLE	31,6	22,3	27,8	18,8	30,9	22,6	27,6	18,2

TEMPÉRATURES EXTRÊMES (moyennes annuelles)

ANNÉES	CAMP-JACOB		POINTE-A-PITRE	
	MOYENNE		MOYENNE	
	maxima	minima	maxima	minima
1892	18,9	25,3	»	»
1893	18,8	25,4	»	»
1894	18,7	25,5	»	»
1895	19,0	25,6	»	»
1896	19,0	25,6	»	»
1897	19,2	26,0	»	»
1930	18,8	27,5	22,9	29,8
1932	18,8	27,8	22,3	31,6
1933	18,2	27,6	22,6	30,9

VENTS (direction)

ANNEE 1930																
MOIS	POINTE-A-PITRE (Nombre de jours)								CAMP-JACOB (Nombre de jours)							
	NE	ENE	NNE	NO	ESE	E	SO	SE	NE	SE	E	N	NO	SO	S	
JANVIER	16,0	4,5	1,0	0,5					15,0	1,0	11,5	0,5	0,5			
FÉVRIER	15,0	2,5	1,5						4,0		14,5			0,5		
MARS	21,5	1,0							11,0	1,0	16,0					
AVRIL	22,5	1,5							10,0		18,5					
MAI	15,0	5,0							9,5	0,5	19,5					
JUIN	20,5	2,5	0,5		2,5				8,0	7,5	12,5		1,0	0,5	0,5	
JUILLET	22,0	3,0	0,5			1			12,5	6,5	6,0			0,5		
AOUT	21,5	4,0					0,5	0,5	5,5	5,0	17,0					
SEPTEMB.	21,5	4,0							5,5	4,0	18,5					
OCTOBRE	23,5	2,5							1,0	7,5	14,5					
NOVEMBRE	13,0				7,0				3,0	9,0	13,0					
DECEMBRE	13,0	2,0			6,5			0,5	3,0	12,0	15,0					
TOTAL ANNUEL	225,0	32,5	3,5	0,5	16,0	1	0,5	1,0	83,0	54,0	176,5	0,5	1,5	1,5	0,5	

PLUVIOMETRIE. — Tableau par années

ANNEES	POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB	
	NOMBRE DE JOURS DE PLUIE	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M	NOMBRE DE JOURS DE PLUIE	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M
1892			322	3.463
1893			312	4.019
1894			309	3.590
1895			296	5.307
1896			302	4.461
1897			271	4.267
.....		
1930	107	1.108		
1932	184	1.394	268	3.595
1933	154	1.275	267	4.192

NOTA. — On compte comme jour de pluie chaque jour où il est tombé de l'eau en quantité suffisante pour mouiller le fond du pluviomètre.

ETAT HYGROMETRIQUE (humidité pour cent)
(moyenne mensuelle)

MOIS	1930	
	POINTE-A-PITRE	CAMP-JACOB
JANVIER	77	79
FÉVRIER	75	72
MARS	72	75
AVRIL	71	75
MAI	74	72
JUIN	69	78
JUILLET	71	74
AOUT	70	78
SEPTEMBRE	75	76
OCTOBRE	73	78
NOVEMBRE	74	78
DECEMBRE	76	78
MOYENNE ANNUELLE	73,1	76,1

PLUVIOMETRIE

MOIS	1932				1933			
	POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB		POINTE-A-PITRE		CAMP-JACOB	
	NOMBRE DE JOURS	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M	NOMBRE DE JOURS	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M	NOMBRE DE JOURS	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M	NOMBRE DE JOURS	HAUTEUR DE PLUIE EN M/M
JANVIER	22	35,8	27	262,5	12	71,1	24	553,0
FÉVRIER	15	24,3	12	114,1	6	18,8	11	54,0
MARS	7	14,1	7	54,9	6	32,1	19	328,0
AVRIL	16	133,3	17	223,8	10	98,7	18	158,0
MAI	7	49,0	23	217,0	14	129,6	23	280,0
JUIN	21	192,7	29	653,7	15	158,7	27	418,0
JUILLET	20	122,2	26	258,0	11	52,8	24	398,0
AOUT	16	145,3	29	467,0	11	99,8	28	342,0
SEPTEMBRE	9	118,8	25	248,5	20	190,5	28	414,5
OCTOBRE	15	116,5	24	242,5	12	159,2	23	349,0
NOVEMBRE	21	366,0	26	578,6	23	197,4	28	670,2
DECEMBRE	15	76,3	23	274,0	14	66,3	14	227,1
Total annuel	184	1 ^m 394,3	268	3 ^m 594,6	154	1 ^m 275,0	267	4 ^m 191,8

ÉTAT HYGROMÉTRIQUE. — Tableau des moyennes annuelles CAMP JACOB

ANNEES	Moyenne annuelle du degré hygrométrique
1892	80,1
1893	79,1
1894	79,0
1895	80,6
1896	79,7
....
1930	76,1

PLUVIOMETRIE DE SAINT-BARTHELEMY

Juin 1932	280 m/m	Janvier 1933	....	335
Juillet	320	Février	.....	338
Août	196	Mars	.....	330
Septembre	229	Avril	.....	340
Octobre	240	Mai	.....	244
Novembre	150			
Décembre	310	Total de l'année..		3.312

1.725

Communiqué par M. le Maire de St-Barthelemy.

Ce qui permet de considérer ces régions comme des territoires coloniaux de peuplement.

Les observations précédentes permettent en outre de mesurer l'intérêt particulier que présentent les montagnes Guadeloupéennes au point de vue du tourisme, des conditions aussi favorables se retrouvant rarement aussi près de l'équateur.

Les cyclones. — La Guadeloupe est située dans la zone des cyclones tropicaux. D'après le bureau météorologique de Washington le nombre des cyclones observés dans les Antilles de 1887 à 1923 peut s'établir comme sur le tableau ci-dessous qui distingue trois sortes de cyclones :

A cyclones de grande intensité.

B cyclones dont l'intensité exacte n'a pu être déterminée.

C cyclones d'intensité médiocre.

CYCLONES OBSERVES DE 1887 A 1923										
	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	Total	MOYENNE par an
Cyclones A	0	6	10	32	46	26	2	0	122	3,3
Cyclones B	0	5	3	3	15	23	6	2	57	1,5
Cyclones C	1	5	4	4	17	22	7	0	60	1,6
TOTAUX	1	16	17	39	78	71	15	2	239	6,4

Pour les années considérées 79 % des cyclones ont eu lieu pendant la période août-septembre-octobre et 21 % seulement en mai-juin-juillet-novembre et décembre.

De nombreuses études ont été faites sur la formation et la propagation des cyclones dont l'exposé sortirait du cadre du présent ouvrage. On croit savoir que les cyclones qui atteignent les Antilles par l'Est se forment, en général, en août, septembre, entre les îles du Cap Vert et le 10° parallèle Nord.

Enfin, une autre région de formation serait la mer des Antilles elle-même, au voisinage de la Colombie et de Panama et même de Cuba et du Honduras.

Les trajectoires ont le plus souvent la forme d'une parabole; certaines routes paraissent être particulièrement favorables à la propagation de l'ouragan, par exemple, la partie Nord de la mer des

Antilles et des petites Antilles à la Jamaïque, avec une trajectoire orientée Est-Ouest s'infléchissant au Nord Ouest par le Canal de Yucatan, traversant la Floride et s'orientant ensuite en direction Nord, et N.-N.-E. au-dessus de l'Atlantique.

A l'action des cyclones, il faut rattacher celle de la houle d'ouragan particulièrement dangereuse pour les ouvrages maritimes. Pour le cyclone venu de l'Atlantique la Guadeloupe se trouve, en effet, sur la première branche de parabole du météore ; aucune terre, aucune île ne vient gêner sa formation. Tandis que la houle ordinaire n'affecte la surface de la mer que sur une profondeur dépassant rarement 20 mètres, la houle d'ouragan au contraire s'étend bien au delà détruisant, paraît-il, les casiers à langoustes des pêcheurs de Basse-Terre, jusqu'à 40 mètres de profondeur. En raison de l'énorme quantité d'eau mise en mouvement, la houle d'ouragan produit sur les ouvrages maritimes des efforts énormes, non seulement horizontalement, mais encore de bas en haut sur les tabliers des appontements construits sur pilotis par exemple. Ce n'est pas une des moindres difficultés qui sera rencontrée dans l'établissement de l'appontement de Basse-Terre que l'appréciation de cet effet vertical, d'autant plus important que le rivage est accore et que la vague n'a pas le temps de s'user longuement sur des hauts fonds.

Depuis 1653, la Guadeloupe aurait essuyé une quarantaine d'ouragans, soit en moyenne un tous les 7 ans. Il existe donc pour les ouvrages maritimes un risque des plus sérieux dont il convient de tenir le plus grand compte.

Il est à observer enfin, que la pression barométrique étant à la Guadeloupe remarquablement constante et la marée barométrique étant très régulière tout trouble constaté pendant la période des cyclones dans l'allure de la courbe barométrique, soit une baisse générale de plus de 1 à 2 m/m en 24 heures sans déformation de la courbe, soit une baisse plus forte que la valeur normale, doit être prise en considération.

Démographie

La population de la Guadeloupe et de ses dépendances s'accroît rapidement d'année en année : de 107.226 habitants en 1790 (1) elle est passée à 139.000 en 1873, à 158.660 en 1889, à 170.000 en 1897, à 212.000 en 1911, à 230.000 en 1921, à 243.000 en 1926 et enfin à 267.400 en 1931.

(1) D'après le recensement approuvé le 29 juillet 1790 par le Directeur général des Domaines du Roi.

TABLEAU DE L'EFFECTIF DE LA POPULATION
au 1^{er} juillet 1931 déclaré authentique pendant cinq années
consécutives à partir du 1^{er} janvier 1932

DÉSIGNATION DES CANTONS	DÉSIGNATION DES COMMUNES	POPULATION immatriculée au 1 ^{er} juillet 1931 y compris les immigrants et la garnison	POPULATION PAR CANTON
BASSE-TERRE	{ Basse-Terre Baillif Gourbeyre Saint-Claude Vieux-Fort Vieux-Habitants	9.268	} 32.232
		3.123	
		3.965	
		8.287	
		1.578	
6.011			
CAPESTERRE	{ Capesterre Goyave Terre-de-Haut Terre-de-Bas Trois-Rivières	10.934	} 24.128
		1.927	
		839	
		1.103	
		9.325	
GRAND-BOURG	{ Grand-Bourg Capesterre Saint-Louis	10.518	} 25.433
		7.086	
		7.829	
POINTE-NOIRE	{ Pointe-Noire Bouillante Deshaies	9.494	} 20.955
		8.843	
		2.618	
SAINT-MARTIN ST-BARTHELEMY	{ Saint-Martin Saint-Barthelemy	5.377	} 5.377
		2.354		2.354
POINTE-A-PITRE	{ Pointe-à-Pitre Abymes Gosier Morne-à-l'Eau	30.465	} 61.824
		11.107	
		8.624	
		11.628	
LAMENTIN	{ Lamentin Baie-Mahault Petit-Bourg Sainte-Rose	7.350	} 31.141
		7.295	
		7.160	
		9.336	
MOULE	{ Moule Sainte-Anne	17.107	} 31.356
		15.249	
SAINT-FRANÇOIS	{ Saint-François Désirade	6.260	} 7.964
		1.704	
PORT-LOUIS	{ Port-Louis Anse-Bertrand Petit-Canal	7.292	} 23.643
		7.660	
		8.691	
TOTAL			267.407

DÉSIGNATION DES CANTONS	DÉSIGNATION DES COMMUNES	POPULATION immatriculée au 1 ^{er} juillet 1931 y compris les immigrants et la garnison	SEXE	
			Masculin	Féminin
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
BASSE-TERRE	Basse-Terre	9.268	4.239	5.029
	Baillif	3.123	1.112	2.011
	Gourbeyre	3.965	2.110	1.855
	Saint-Claude	8.287		
	Vieux-Fort	1.578	752	826
	Vieux-Habitants	6.011	2.869	3.142
CAPESTERRE	Capesterre	10.934	5.254	5.680
	Goyave	1.927	1.005	922
	Terre-de-Haut	839	390	449
	Terre-de-Bas	1.103	541	562
	Trois-Rivières	9.325	4.668	4.657
GRAND-BOURG MARIE-GALANTE	Grand-Bourg	10.518	5.292	5.226
	Capesterre	7.086	3.602	3.484
	Saint-Louis	7.829	4.201	3.628
POINTE-NOIRE	Pointe-Noire	9.494	4.347	5.147
	Bouillante	8.843	4.090	4.753
	Deshaies	2.618	1.334	1.284
SAINT-MARTIN ST-BARTHELEMY	Saint-Martin	5.377	2.447	2.930
	Saint-Barthelemy	2.354	1.060	1.294
POINTE-A-PITRE	Pointe-à-Pitre	30.465	14.416	16.049
	Abymes	11.107	5.246	5.861
	Gosier	8.624	4.338	4.286
	Morne-à-l'Eau	11.628	5.749	5.879
LAMENTIN	Lamentin	7.350	3.558	3.792
	Baie-Mahault	7.295	3.608	3.687
	Petit-Bourg	7.160	3.496	3.664
	Sainte-Rose	9.336	5.030	4.306
MOULE	Moule	17.107	7.966	9.141
	Sainte-Anne	15.249	7.596	7.653
SAINT-FRANÇOIS	Saint-François	6.260	2.982	3.278
	Désirade	1.704	807	897
PORT-LOUIS	Port-Louis	7.292	3.873	3.419
	Anse-Bertrand	7.660	4.060	3.600
	Petit-Canal	8.691	4.494	4.197
TOTAUX		267.407	126.532	132.588

1^{re} NOTA. — Un certain nombre d'habitants dont le lieu de naissance est vraisemblablement inconnu n'ont pas été compris dans les colonnes f, g et h.

2^e NOTA. — Certains chiffres des colonnes i, j, k et l sont donnés sous réserves.

NÉ		NÉ à l'étranger	CLASSEMENT PAR AGE				AGE INCONNU
dans la Colonie	en France ou dans une Colonie Française		au-dessous de 15 ans	de 15 à 60 ans	au-dessus de 60 ans		
(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)	
8.694	228	346	2.757	6.036	475		
3.123	>	>	930	1.721	472		
3.580	103	151	1.206	2.440	319		
1.560	3	15	486	973	119		
5.951	16	12	1.903	3.358	309	441	
10.800	38	26	3.720	6.787	427		
1.912	5	10	1.018	856	53		
834	5	>	309	473	57		
1.103	>	>	436	546	121		
9.150	48	85	2.633	5.793	899		
10.177	26	113	885	8.302	1.331		
7.079	6	1	2.463	3.999	624		
7.827	1	1	2.160	4.341	1.288	40	
9.477	16	1	3.346	5.758	390		
8.745	5	3	3.610	3.603	1.336	294	
2.612	6	>	773	1.742	88	15	
4.680	13	682	1.527	3.377	473		
2.272	6	26	580	1.546	228		
23.710	3.220	2.743	5.918	21.271	3.198	78	
10.940	37	130	3.830	6.611	660	6	
8.553	16	>	1.581	5.439	1.492	112	
11.549	28	51	3.943	6.230	1.455		
6.977	178	71	1.816	2.984	532	2.018	
7.228	10	57	1.645	5.488	162		
7.083	26	24	2.163	4.133	847	17	
9.137	167	32	2.644	5.957	583	152	
16.745	39	261	4.403	11.524	1.180		
14.447	60	662	1.072	12.083	2.082	12	
6.178	35	4	1.442	4.182	636		
1.667	27	10	488	1.063	147	6	
6.850	18	24	1.245	5.539	403	105	
7.644	2	14	1.314	5.461	885		
7.574	167	72	1.719	6.493	779		
245.867	4.555	5.627	65.965	165.809	24.050	3.296	

* Les résultats de St-Claude manquent.

DESIGNATION DES CANTONS	DESIGNATION DES COMMUNES	POPULATION immatriculée au 1 ^{er} juillet 1931 y compris les immigrants et la garnison	CLASSEMENT PAR PROFESSION	
			Agriculture	Industrie (3)
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
BASSE-TERRE	Basse-Terre	9.268	687	2.077
	Baillif	3.123	754	1.620
	Gourbeyre	3.965	3.027	741
	Saint-Claude	8.287	»	»
	Vieux-Fort	1.578	979	148
	Vieux-Habitants	6.011	4.863	424
CAPESTERRE	Capesterre	10.934	6.523	760
	Goyave	1.927	1.665	66
	Terre-de-Haut	839	140	95
	Terre-de-Bas	1.103	429	37
	Trois-Rivières	9.325	8.016	536
GRAND-BOURG MARIE-GALANTE	Grand-Bourg	10.518	9.351	503
	Capesterre	7.086	3.980	1.833
	Saint-Louis	7.829	7.277	426
POINTE-NOIRE	Pointe-Noire	9.494	8.072	344
	Bouillante	8.843	6.890	504
	Deshaies	2.618	2.014	252
SAINT-MARTIN ST-BARTHELEMY	Saint-Martin	5.377	3.722	409
	Saint-Barthelemy	2.354	1.535	202
POINTE-A-PITRE	Pointe-à-Pitre	30.465	»	10.446
	Abymes	11.107	9.896	279
	Gosier	8.624	7.211	647
	Morne-à-l'Eau	11.628	6.747	1.832
LAMENTIN	Lamentin	7.350	6.106	413
	Baie-Mahault	7.295	4.875	2.084
	Petit-Bourg	7.160	5.091	1.278
	Sainte-Rose	9.336	6.149	1.987
MOULE	Moule	17.107	12.447	2.264
	Sainte-Anne	15.249	8.818	3.154
SAINT-FRANÇOIS	Saint-François	6.260	5.381	449
	Désirade	1.704	710	12
PORT-LOUIS	Port-Louis	7.292	3.555	1.788
	Anse-Bertrand	7.660	6.120	953
	Petit-Canal	8.691	7.433	86
TOTAUX		267.407	160.553	38.739

y compris les membres de la famille et domestiques)

Commerce	Transport et Marine	Force publique armée gendarmerie	Profession libérales, etc. (1)	Personnes vivant de leurs revenus	PETITE INDUSTRIE	SANS PROFESSION ou profession inconnue (2)	
(f)	(g)	(h)	(i)	(j)	(k)	(l)	
1.451	348	130	1.602	1.746	2.077	1.227	
54	»	2	23	»	169	670	
111	11	8	48	19	567	»	
39	303	27	29	25	148	28	
302	197	32	133	2	424	58	
			* Les résultats de St-Claude manquent.				
304	266	45	155	69	137	2.812	
89	22	2	39	39	12	5	
84	336	7	69	67	95	41	
34	539	9	26	29	37	»	
345	132	19	113	117	521	47	
262	46	8	88	53	28	207	
259	207	23	31	87	279	866	
53	9	2	15	47	112	»	
223	623	25	96	55	258	56	
186	48	99	43	114	594	869	
88	229	8	24	3	172	»	
800	278	4	55	64	409	45	
243	132	7	58	163	292	14	
14.530	1.556	140	1.661	396	5.887	1.736	
469	187	31	72	34	279	139	
251	257	7	103	93	634	55	
1.419	6	8	51	580	372	985	
429	69	39	54	26	178	124	
192	125	2	31	1	972	15	
328	48	12	134	10	486	259	
220	825	4	91	28	345	32	
815	607	37	426	315	1.316	196	
2.292	479	36	409	45	1.332	16	
250	26	11	63	39	117	41	
83	650	16	83	63	12	77	
358	837	20	111	50	408	573	
163	249	9	63	23	588	80	
171	36	17	52	21	76	875	
26.807	9.693	846	6.051	4.423	19.243	11.948	

(1) Comprend fonctionnaires, cultes, communautés, professions judiciaires et médicales, artistes, savants, etc...

(2) Enfants en nourrice ou élevés en pension dans d'autres communes que leurs parents, mendiants, etc...

(3) Les chiffres de la colonne (c) comprennent ceux de la colonne (k).

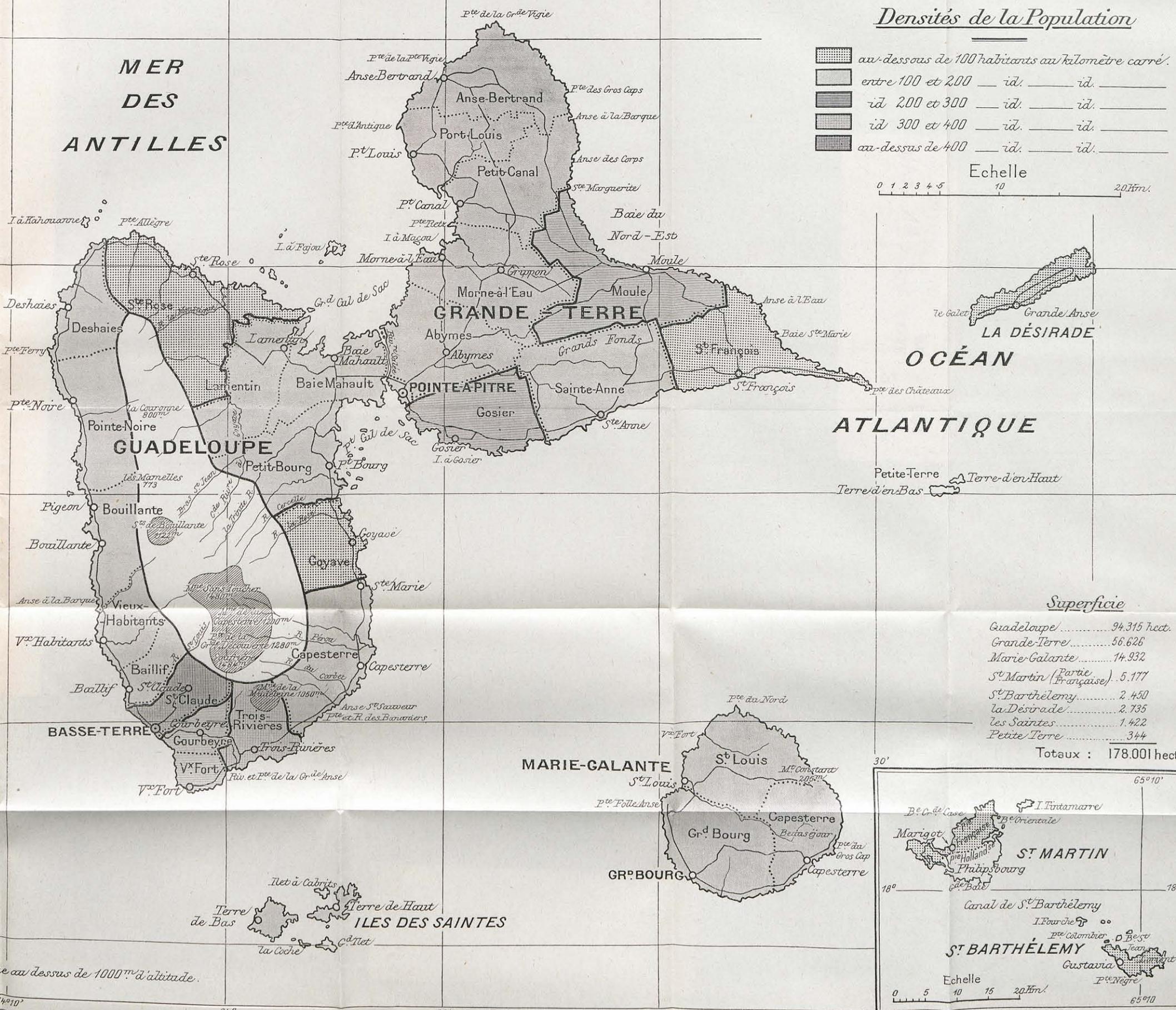
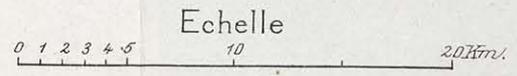
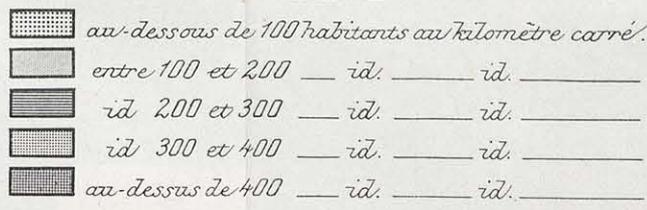
DESIGNATION DES CANTONS	DESIGNATION DES COMMUNES	POPULATION immatriculée au 1 ^{er} juillet 1931 y compris les immigrants et la garnison	NOMBRE de propriétés bâties	VALEUR foncière de ces propriétés	INDIVIDUS sachant lire et écrire
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
BASSE-TERRE	Basse-Terre	9.268	1.500	29.280.500	(*)
	Baillif	3.123	1.194	29.181.005	771
	Gourbeyre	3.965	671	15.373.000	1.888
	Saint-Claude	8.287	1.586	(*)	4.406
	Vieux-Fort	1.578	196	1.435.200	1.022
	Vieux-Habitants	6.011	882	4.399.000	1.890
CAPESTERRE	Capesterre	10.934	3.344	10.601.000	3.412
	Goyave	1.927	485	3.954.250	474
	Terre-de-Haut	839	147	(*)	515
	Terre-de-Bas	1.103	188	198.000	733
	Trois-Rivières	9.325	1.547	35.885.800	4.028
GRAND-BOURG MARIE-GALANÉE	Grand-Bourg	10.518	1.891	(*)	6.963
	Capesterre	7.086	1.092	7.116.100	1.161
	Saint-Louis	7.829	1.016	(*)	1.492
POINTE-NOIRE	Pointe-Noire	9.494	1.420	3.923.025	2.837
	Bouillante	8.843	1.222	3.745.800	4.083
	Deshaies	2.618	513	(*)	998
SAINT-MARTIN ST-BARTHELEMY	Saint-Martin	5.377	847	7.876.320	2.400
	Saint-Barthelemy	2.354	579	1.440.345	1.028
POINTE-A-PITRE	Pointe-à-Pitre	30.465	6.377	1.047.474.090	22.898
	Abymes	11.107	2.336	13.246.800	5.257
	Gosier	8.624	1.601	5.194.610	3.334
	Morne-à-l'Eau	11.628	2.481	(*)	8.479
LAMENTIN	Lamentin	7.350	1.547	(*)	4.243
	Baie-Mahault	7.295	1.967	8.004.000	2.850
	Petit-Bourg	7.160	1.650	(*)	2.563
	Sainte-Rose	9.336	2.256	(*)	3.433
MOULE	Moule	17.107	4.191	13.125.000	10.950
	Sainte-Anne	15.249	2.715	19.451.100	5.434
SAINT-FRANÇOIS	Saint-François	6.260	1.218	7.958.000	5.469
	Désirade	1.704	345	1.325.000	964
PORT-LOUIS	Port-Louis	7.292	1.313	(*)	3.687
	Anse-Bertrand	7.660	1.020	5.600.000	4.540
	Petit-Canal	8.691	2.938	(*)	5.163
Totaux		267.407	54.275	1.275.776.945	119.365

NOTA. — La valeur des propriétés bâties est donnée sous réserves, certains chiffres paraissent sous évalués, d'autres moins nombreux semblent surestimés.

* Communes pour lesquelles il n'a pas été fourni d'estimation.

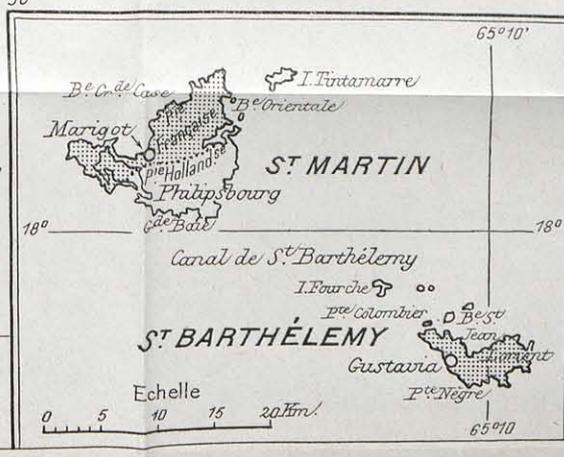
MER
DES
ANTILLES

Densités de la Population



Superficie

Guadeloupe	94.315 hect.
Grande-Terre	56.626
Marie-Galante	14.932
S ^t Martin (Partie Française)	5.177
S ^t Barthélemy	2.450
la Désirade	2.735
les Saintes	1.422
Petite-Terre	344
Totaux	178.001 hect.



Zone au-dessus de 1000^m d'altitude.

L'accroissement moyen annuel pendant ces dernières années est d'environ 1,5 % de la population globale. Ce pourcentage est relativement élevé eu égard aux conditions déficientes de l'hygiène et de l'habitation en général.

Les tableaux ci-joints donnent les résultats du dernier recensement (au 1^{er} juillet 1931).

Il est à remarquer que la proportion d'individus ayant dépassé 60 ans est maintenant de 9 % alors qu'elle n'était le 1^{er} septembre 1818 que de 5,6 % (6.075 de plus de 60 ans pour une population de 105.824 unités). Si ce dernier chiffre est bien exact la durée de la vie humaine aurait donc augmenté depuis une centaine d'années.

Les densités de population sont très variables, elles passent de 0 pour le centre montagneux de la Guadeloupe proprement dite à 450 habitants au kilomètre carré pour la commune de Saint-Claude.

La carte ci-annexée fait ressortir les densités moyennes par commune ; les calculs sont basés sur les chiffres du dernier recensement.

Le mouvement d'émigration et d'immigration serait, d'après les chiffres qui ont été recueillis, assez peu actif.

De 1926 à 1930 il est sorti de la Colonie 277 émigrants dont 132 femmes et il est entré 592 immigrants dont 147 femmes. Les émigrants se sont dirigés surtout vers Curaçao (53), New-York (33), Trinidad (32), Saint-Domingue (29). En ce qui concerne les immigrants, ce sont les îles Anglaises qui ont fourni le plus fort contingent (230) ; viennent ensuite les Italiens (165), enfin Curaçao (53), la Hollande (34), l'Amérique (33) ont fourni des contingents appréciables.

Indice du prix de la vie

La base de comparaison choisie est le budget d'une famille d'ouvriers de 4 personnes (dont 2 enfants) habitant dans une ville. Parmi tous les articles nécessaires à sa subsistance, il en a été choisi 13 parmi les plus importants.

On a supposé que cette famille type de 4 personnes consommait par an :

Viande	100 kg.	Sucre d'usine	35 kg.
Beurre	8 »	Huile	80 »
Morue	400 »	Savon	12 »
Farine de Froment	250 »	Bougie	5 »
Riz	360 »	Café bonifié	10 »
Légume sec	60 »	Poisson	100 »
Rhum	40 lit.		

Les prix unitaires appliqués pour calculer l'indice sont ceux donnés pour chaque trimestre par le Service des Douanes.

En supposant cet indice de vie égal à 100 le 1^{er} janvier 1914, les autres indices s'établissent comme suit :

			indices	salaires					
				coupe					
1 ^{er}	Janvier	1914	100	cannes	1 ^{er}	Juillet	1931	520	a
»	»	1919	319	»	Janvier	1932	493	.	
»	»	1922	303	»	Juillet	1932	429	.	
»	»	1925	568	»	Janvier	1933	397	.	
»	»	1928	673	»	Juillet	1933	408	.	
»	»	1929	690	De 8 francs	Janvier	1934	401	.	
»	»				Juillet	1934	384	5,50	
»	»	1930	640	a	Janvier	1935	369	5,00	

Il résulte de ce tableau que, pour l'ensemble des articles choisis, le maximum du prix de la vie a été atteint en 1929 et que ce prix n'a cessé de diminuer depuis cette date, lentement d'abord jusqu'en 1930, plus rapidement ensuite. Si l'on considère que l'indice du 1^{er} janvier 1935 n'est plus que la moitié environ de ce qu'il était en 1929 faisant ressortir une réduction de 47 %, si l'on considère d'autre part que les salaires n'ont été réduits que de 38 % environ dans la même période on peut s'assurer qu'en Guadeloupe l'abaissement du prix de la vie a précédé la diminution des salaires. Cette conjonction dont l'effet bienfaisant au point de vue social ne saurait être nié résulte vraisemblablement, en partie tout au moins, de l'exécution des grands travaux qui se poursuivent en Guadeloupe depuis 1931.

Géologie

La géologie de la Guadeloupe a fait l'objet d'une étude intéressante de M. Louis Barrabé, maître de conférences à la Faculté des sciences de Paris, dont le rapport, auquel il convient de se référer, a été édité à l'Imprimerie Nationale en 1934. Il nous suffira donc de rappeler les quelques généralités ci-après :

Au point de vue géologique aussi bien qu'au point de vue géographique, la Guadeloupe peut se diviser en deux parties : la Guadeloupe proprement dite de nature volcanique et la Grande-Terre presque entièrement sédimentaire. Cette division n'est d'ailleurs pas absolue, les latérites du Lamentin, Sainte-Rose et Petit-

Bourg se retrouvant au Nord de Pointe-à-Pitre alors que l'on recoupe dans le Sud de la Guadeloupe proprement dite quelques formations de calcaire. Mais ce sont là des exceptions.

La Guadeloupe proprement dite est constituée d'un socle ancien (éocène ou crétacé) qui affleure dans la partie Nord-Est de l'île mais qui est recouvert en général de coulées labradoritiques (du miocène au quaternaire) en provenance de plusieurs centres volcaniques : le morne du Trou-aux-Chiens, la Madeleine, la Citerne, l'Echelle, le Morne Milan, la Soufrière, celle dernière encore en activité, le Sans-Toucher, les Mamelles, la Couronne et enfin plus au Nord le Piton de Ste-Rose.

Ces formations sont parfois latéritisés par exemple : dans toute la partie Nord-Est de la Pointe-Allègre à Goyave et dans toute la Capesterre au Sud-Est. De nombreuses coulées labradoritiques ou basaltiques alternant avec les produits de projections s'avancent souvent jusqu'à la côte où elles constituent des caps très prononcés.

Enfin il a été relevé en certains points de l'île des fragments de calcaire dans la zone de latérite qui peuvent laisser supposer l'existence à une certaine époque d'une couverture sédimentaire maintenant disparue.

Quelques formations reconnues en Grande-Terre sont d'origine volcanique mais la plupart sont d'origine sédimentaire. On rencontre des affleurements de latérite avec blocs de labradorite dans la plaine entre Pointe-à-Pitre et Vieux-Fort, des tufs fossilifères dans la région des Abymes et au Nord du Gosier, des sables à magnétite titanifère près de la Pointe-Caraïbe. Enfin dans le forage entrepris dernièrement au Nord du Moule des sables argileux à éléments volcaniques ont été recoupés sous les calcaires à 45 mètres environ de profondeur.

Mais la majorité des terrains sont des calcaires qui recouvrent les formations éruptives du socle ancien, parfois directement, parfois par l'intermédiaire de tufs marins. Ces calcaires sont de dureté très variable sans que la limite de la zone dure et de celle plus tendre soit visible dans les bancs. Les calcaires tendres sont en majorité ; ceux qui surmontent immédiatement les tufs ou les latérites sont cependant plus durs, dans la région Sud-Ouest de la Grande-Terre par exemple. Creusés de nombreux trous en surface ils présentent un aspect particulier qui leur a fait donner le nom de « Pierre à ravets ». Ils peuvent constituer des matériaux d'empiècement de chaussée acceptables.

Les calcaires de la Grande-Terre seraient à rattacher en majeure partie au miocène inférieur, leur épaisseur n'excéderait pas de beaucoup 150 mètres. Ils présentent des ondulations dans le Centre et le Sud de l'île, les plis ont une orientation W.-N.-W.-E.-S.-E. M. Louis Barrabé en a reconnu plusieurs : l'anticlinal du Gosier, le faisceau anticlinal des Abymes, le synclinal de la Buthie

enfin l'anticlinal de Vieux-Bourg et celui de la plaine de Grippon. En outre, le puits de Marly au Sud du Moule et celui de Zevallos auraient atteint les sables volcaniques aquifères à 10 ou 15 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Ces renseignements sont d'un grand intérêt pour les recherches d'eau.

Marie-Galante a une constitution géologique analogue à celle de la Grande-Terre mais les calcaires ne présentent que très peu de plis.

La Petite-Terre est entièrement calcaire, miocène ou pliocène. La Désirade est également calcaire mais le long des côtes affleure le substratum éruptif constitué de granodiorites et à la pointe Est de l'île d'andésites, d'obsidiennes, de rhyolites et de tufs volcaniques. L'existence de récifs quaternaires émergés démontrerait que la Désirade se soulève lentement au-dessus de la mer.

Enfin les Saintes sont d'origine volcanique.

AGRICULTURE. — INDUSTRIE. — COMMERCE

Aucun recensement n'a encore été fait concernant les superficies cultivées en Guadeloupe. Le Service de l'Agriculture estime, en se basant sur des données indirectes, que la surface totale cultivée ne dépasse pas 60.000 hectares. La répartition serait approximativement la suivante :

Cultures cannes à sucre	28.000 hectares
Cultures café, banane, vanille, cacao	8.000 —
Cultures vivrières	14.000 —
Cultures diverses	10.000 —

Le chiffre relatif aux cultures vivrières est donné sous réserves et paraît constituer un maximum. Dix mille hectares seulement donneraient un rendement normal.

Le chiffre des cultures diverses est également très approximatif (1).

Si l'on retient le total de 60.000 hectares la surface cultivée par

(1) Le recensement du 29 juillet 1790 avait donné les résultats suivants (convertis en hectares à raison de 1.000 carrés de Guadeloupe pour 950 hectares) : cannes à sucre 21.641 hectares, café et cacao 8.345 hectares, coton 8.327 hectares, cultures vivrières 10.490 hectares. Total 48.803 hectares.

Le recensement au 1^{er} janvier 1891 avait donné les résultats suivants : cannes à sucre 23.914 hectares, café et cacao 3.705 hectares, coton 326 hectares, cultures vivrières et diverses 13.516 hectares. Total 41.461 hectares.

tête d'habitant ressort à 0 h. 22 ; ce chiffre est relativement faible si on le compare à celui de Madagascar où il est de 0 h. 35 (Congrès outillage économique colonial 1931, p. 405) et à celui de la Métropole où il dépasse 1 hectare par tête d'habitant.

La principale richesse du pays provient de la culture de la canne à sucre et des industries qui en dérivent (fabrication du sucre et du rhum). Les 4/5 environ de la superficie seraient occupés par la grande propriété 1/5 seulement étant cultivé par les petits planteurs. Les rendements à l'hectare ont été estimés comme suit :

POIDS DE CANNES A SUCRE PRODUITES SUR UN HECTARE
(rendement moyen)

	GRANDE CULTURE	PETITE CULTURE
1 ^{re} coupe (au bout de 18 mois après la plantation	100 tonnes	60 tonnes
2 ^e coupe (rejeton)	60 tonnes	35 tonnes
3 ^e coupe (2 ^e rejeton)	40 tonnes	25 tonnes

Par l'étendue de leurs terres, par les méthodes rationnelles qu'ils mettent en pratique, les gros planteurs de cannes constituent donc, à l'heure actuelle, l'armature économique du pays au point de vue agricole aussi bien qu'au point de vue industriel et commercial.

La culture de la canne et les industries qui en dérivent alimentent enfin pour une bonne part le budget de la Colonie et les budgets communaux. A titre d'indication, les produits des taxes frappant les rhums et les sucres se sont établis comme suit pendant l'année 1932 :

- 380.000 francs environ pour les droits de licence de fabrication ;
- 535.000 francs environ pour les droits de consommation du sucre ;
- 15.555.000 francs environ pour les droits de taxe de fabrication ;
- 7.625.000 francs environ de consommation du rhum ;

10.320.000 francs de centimes additionnels prélevés pour les budgets communaux.

L'économie de la Guadeloupe est donc liée à son produit de base, la canne à sucre. Ce régime de monoculture présente d'ailleurs des inconvénients, aussi préconise-t-on généralement le développement d'autres cultures comme celles du café et de la banane. De gros efforts ont été faits dans ce sens pendant ces dernières années et des primes ont été attribuées sur le revenu des recettes douanières de l'Etat aux exportateurs de ces produits.

Le montant des primes distribuées en 1933 s'est élevé à 9.685.393 francs pour les exportateurs de bananes et à 463.000 francs pour la production et l'exportation du café. Ces mesures de soutien ont profité surtout au développement de la culture de la banane dont la quantité exportée est passée de 4.290 tonnes en 1931 à 16.439 tonnes en 1933.

Le café planté en Guadeloupe est généralement du *Coffea Arabica* et du *Coffea Abyssinica* (il existe aussi du *Coffea Liberia*). Il est planté sous le couvert à l'abri de certains arbres à croissance rapide tels que le poix doux (*mimosa Laurina*) l'acajou (*crédéla odorata*) le Morival (*mimosa glauca*) etc... En outre, le bananier sert d'abri de deuxième ordre en même temps que de culture intercalaire. Les caféières s'étagent sur les flancs des montagnes de la Basse-Terre de 200 mètres environ jusqu'à 5 ou 600 mètres d'altitude. Une plantation bien faite produit à partir de 5 ans et atteint son plein rendement entre 12 et 25 ans ; au delà de 30 ans le rendement cesse d'être rémunérateur. Les maladies, à l'encontre des plantations d'Indochine où le borer a fait de très gros ravages, font relativement peu de dégâts dans les caféiers Guadeloupéens, les principales sont la Rouille, occasionnée par un papillon blanc, le Pouridié, ver qui attaque les racines et les pucerons qui attaquent les fruits et les jeunes branches.

La quantité de café exporté qui était de 1.047 tonnes en 1907 n'était plus en 1932, que de 271 tonnes. Cette diminution est due vraisemblablement à la concurrence des pays étrangers, gros producteurs de café.

La culture du cacao autrefois prospère traverse une crise sérieuse due en partie à la concurrence que lui font certaines colonies africaines, aussi les exportations qui s'étaient élevées en 1920 à 1.207.789 kgs n'étaient plus en 1932, que de 132.451 kgs.

Les cultures de cacaoyers se trouvent surtout en Guadeloupe proprement dite et en particulier dans les endroits humides comme les gorges des torrents ; le rendement en fèves sèches peut atteindre 2 kgs par pied, mais souvent ne dépasse pas 500 grammes.

La culture de la vanille a subi une régression analogue à celle du cacao ; de 34.888 kgs en 1926 les exportations ont passé à 3.407 en 1932. La vanille, qui est une liane, est cultivée dans les caféières, les plantations qui subsistent se trouvent surtout aux environs de Trois-Rivières.

Une importante partie de la superficie cultivable est enfin affectée à la production des vivres du pays, comme le manioc et autres racines alimentaires : igname, patate, malanga, madèle, etc...

Ces produits de venue facile que l'on trouve même à l'état sauvage, forment, avec les bananes et les fruits-à-pain, le fonds de la nourriture des cultivateurs dont l'alimentation est d'ailleurs frugale.

Il faut ajouter à ces vivres : le calalou, plante herbacée très commune, l'aubergine, les piments et les concombres du pays, etc... et en outre certains fruits : les mangues, sapotilles, etc...

Aucun recensement n'a encore été fait concernant le cheptel de la Colonie. On admet cependant les chiffres qui sont donnés ci-dessous à titre d'ordre de grandeur.

Ovinés	27.000
Bovins	23.000
Chevaux, ânes, mulets	12.700
Cochons	45.000
TOTAL	107.700

Les espèces auraient besoin d'être sélectionnées (1).

L'Industrie. — L'industrie est surtout représentée en Guadeloupe par les usines à sucre et les distilleries de rhum. Les usines à sucre sont énumérées ci-dessous :

Marquisat dans la commune de Capesterre.	
La Retraite	— Baie-Mahault.
Bonne-Mère	— La Boucan.
Roujol	— Petit-Bourg.
Darboussier	— Pointe-à-Fitre.
Blanchet	— Morne-à-l'Eau.
Beauport	— Port-Louis.
Gardel	— Moule.
Courcelles	— Sainte-Anne.
Sainte-Marthe	— Saint-François.
Pirogue	— Grand-Bourg.
Grand'Anse	— Grand-Bourg.
Jaula	— Lamentin.
Grosse Montagne	— Lamentin.
Le Comité	— Sainte-Rose.
Doro	— Saint-Louis.
Robert	— Capesterre (M.-Gte).

(1) Le recensement du 29 juillet 1790 avait donné : chevaux, ânes et mulets 9.566; ovinés 17.859; bovinés 13.064; cochons 2.992, soit 43.481 têtes.

Le recensement au 1^{er} janvier 1891 avait donné : chevaux, ânes et mulets 17.483; ovinés 22.849; bovinés 21.772; cochons 22.927. Total 85.031.

TRAFIC GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION

Long cours et cabotage réunis pour l'ensemble des Ports
de la Colonie (poids et valeurs des marchandises entrées et sorties)

ANNÉES	ENTRÉES		SORTIES		MOUVEMENT TOTAL	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
1921	36.857	78.989.677	39.155	74.601.693	76.000	153.591.370
1922	50.770	71.677.227	45.332	84.930.227	96.102	156.607.500
1923	50.449	86.413.872	41.210	104.911.764	91.659	191.325.636
1924	63.041	107.675.177	33.433	185.100.000	98.474	292.775.776
1925	57.324	132.566.409	48.625	154.871.706	105.949	287.438.125
1926	50.390	144.849.460	45.041	167.663.138	95.431	312.512.607
1927	75.482	157.590.795	45.250	182.299.044	120.741	339.889.839
1928			Année de cyclone			
1929	104.835	231.314.000	29.639	133.500.918	125.474	365.824.018
1930	76.615	229.058.698	42.907	192.719.308	119.522	421.778.006
1931	77.027	188.932.549	35.008	138.813.909	112.695	327.746.458
1932	77.543	166.563.000	77.227	189.679.000	154.770	356.242.000
1933	85.041	153.061.850	70.372	199.974.648	155.413	344.036.498

NAVIGATION

Répartition du frêt par pavillons (en valeur)

ANNÉES	ENTRÉES		SORTIES	
	Pavillon français	Pavillon étranger	Pavillon français	Pavillon étranger
1921	47.628.076	31.361.604	65.513.442	9.088.251
1922	46.590.812	25.086.415	73.031.599	11.898.674
1923	59.294.972	27.118.900	94.690.595	10.311.229
1924	71.065.976	36.669.201	172.937.791	12.162.000
1925	90.986.369	41.580.059	139.872.411	23.999.295
1926	111.395.030	33.454.439	164.588.315	3.074.823
1927	118.852.449	32.338.346	180.486.328	1.812.716
1928			Année de cyclone	
1929	163.412.722	67.901.378	132.893.506	1.616.022
1930	164.352.132	64.706.566	188.995.222	3.724.086
1931	112.273.359	54.290.382	171.317.708	18.561.636
1932				
1933	112.790.467	40.271.383	164.507.266	26.467.382

NOTA. — Les tableaux ci-dessus ne concernent que le trafic de la Colonie avec l'extérieur. Les mouvements entre la Guadeloupe et ses Dépendances n'y sont pas compris.

PRINCIPALES EXPORTATIONS

(en poids)

ANNÉES	Sucre (Kgrs)	Rhum (litres)	Café (Kgrs)	Cacao (Kgrs)	Vanille (Kgrs)	Coton (Kgrs)	Bananes (tonnes)
1921	25.406.291	9.107.396	668.319	715.661	32.543	»	»
1922	19.869.808	18.834.722	500.433	694.277	12.292	9.297	35
1923	23.401.198	11.384.430	533.286	623.724	11.262	1.192	514
1924	26.680.303	12.811.992	759.316	697.702	23.749	5.303	595
1925	37.792.595	12.343.214	978.717	652.824	21.404	25.126	904
1926	33.889.327	12.009.493	593.439	559.956	34.888	30.778	1.431
1927	24.609.069	12.340.048	816.419	722.792	12.854	28.464	1.341
1928	30.723.550	12.007.656	462.336	558.764	13.860	18.627	1.246
1929	963.400	12.554.897	155.716	63.492	2.660	3.169	527
1930	24.851.833	12.895.297	216.673	104.306	1.100	2.234	2.277
1931	17.301.599	11.561.720	494.863	154.191	1.495	»	4.290
1932	44.495.418	12.240.424	171.198	132.459	3.498	»	11.718
1933	43.954.105	11.592.000	293.479	124.370	4.849	»	16.429
1934	29.315.745	8.954.710	276.830	108.524	6.085	»	10.737

Il existait en outre en 1934 dans la Colonie 99 distilleries s'occupant uniquement de la fabrication du rhum. Ces établissements d'ailleurs ne sont pas tous en fonctionnement à l'heure actuelle.

Enfin les salines de Saint-Martin alimentent en sel la Guadeloupe et certaines îles voisines.

Le Commerce. — La Guadeloupe, pays de monoculture, entretient avec l'extérieur un commerce actif, elle vend surtout du sucre et du rhum et en outre du café, du cacao, de la vanille, des bananes, etc...

Elle achète des tissus, du vin, des conserves, de la morue, des objets manufacturés, du savon, de la farine, de l'huile, du tabac, du ciment, de l'essence, etc...

Le marché du rhum a été stabilisé, en ce qui concerne les quantités à importer dans la métropole et à consommer en Guadeloupe par des contingentements.

Le cours de ce produit a subi d'importantes variations. Parti de 47 francs l'hectolitre en 1914 (mercuriales des Douanes) il a atteint 250 fr. fin 1918 ; 350 fr. au milieu de 1919 ; 268 fr. en juin 1922 ; 600 fr. au début de 1925 ; 420 fr. en juin 1925 ; 770 fr. en décembre 1926 ; 640 fr. en mai 1928 ; 1.060 fr. en janvier 1929 ; 860 fr. en juin 1929 ; 1.100 fr. en janvier 1930 ; 820 fr. en mai 1930 ; 1.070 en novembre 1930 ; 490 fr. en mars 1932 ; 660 fr. en décembre 1932 pour descendre enfin à 400 fr. vers la fin de 1934. (Voir graphique ci-après).

Ce court exposé est en même temps un historique du budget de

la Colonie, pauvre jusqu'en 1927, puis prospère jusqu'en 1931 moins riche ensuite comme il sera indiqué dans le chapitre suivant.

Les cours du sucre présentent plus de régularité. Les cours maxima sont passés de 30 francs environ en 1914 ; à 60 fr. en 1915 ; 138 fr. en août 1922 ; 216 fr. en janvier 1928 ; 230 fr. en décembre 1929 ; 183 fr. fin 1930 et 202 fr. en décembre 1931.

L'institution des contingentements a eu pour effet de limiter la production des usines et distilleries au-dessous de leurs capacités de fabrication ; les usines particulièrement peuvent, à l'heure actuelle, après avoir extrait le sucre du jus de canne distiller les mélasses résiduelles et obtenir d'importantes quantités d'alcool à très bas prix. Des études ont été faites pour savoir comment cet alcool pourrait être utilisé et des essais sont présentement effectués sur des tracteurs routiers par l'Administration de la Colonie afin de vérifier s'il ne pourrait être mélangé à l'essence et employé comme carburant dans les moteurs à explosion ainsi qu'il est d'usage dans la Métropole. Comme les conditions de température ne sont pas les mêmes en Guadeloupe et que ces conditions jouent un rôle important pour la stabilité du mélange, la question mérite une étude particulière. Les premiers essais sur les tracteurs routiers n'ont pas donné encore de résultats concluants, d'autres essais doivent être tentés avec des hydrocarburateurs d'un modèle récent. La fabrication de l'alcool rectifié à utiliser dans les moteurs entraînera pour les usines des installations supplémentaires relativement coûteuses, elle ne pourra retenir l'attention des industriels que si les quantités d'alcool à produire sont suffisamment importantes. Il faut noter toutefois que l'usage de l'automobile se développant très rapidement en Guadeloupe la question de l'utilisation de l'alcool comme carburant mérite l'attention des pouvoirs publics et des producteurs.

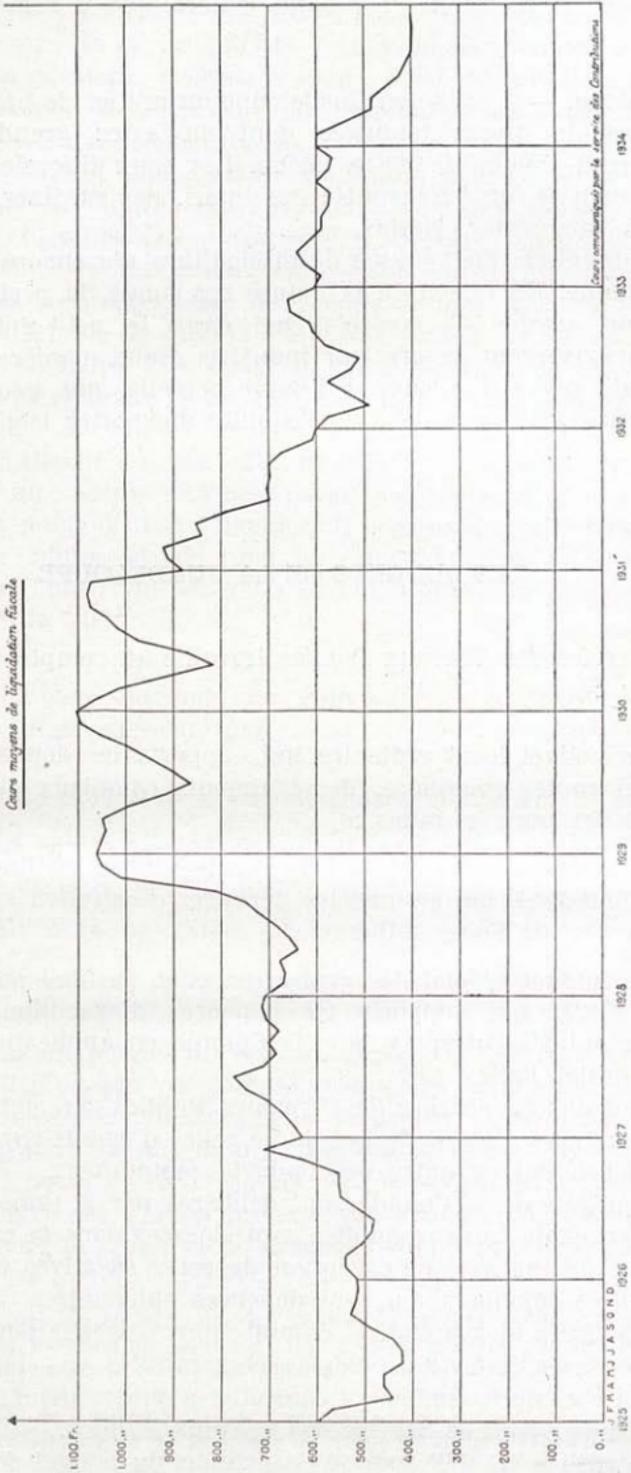
Le marché de la banane est en important progrès, de 35 tonnes en 1922, le chiffre des exportations est passé à 904 tonnes en 1925, à 2.277 tonnes en 1930, puis a subi une progression rapide à 4.290 tonnes en 1931, à 16.737 tonnes en 1934 et en 1935 ce chiffre même sera de beaucoup dépassé. En 1933, en effet, une loi est intervenue pour réduire les importations en France de bananes étrangères et permettre de délivrer aux exportateurs guadeloupéens des primes sur le produit des taxes prélevées dans la Métropole sur les fruits étrangers.

La banane est jusqu'à ce jour cultivée surtout dans la Guadeloupe proprement dite.

L'accroissement des exportations de ce fruit est survenu fort à propos en un moment où la diminution des cours du café ainsi que la ruine des industries de la vanille et du cacao risquaient de com-

GRAPHIQUE DES COURS DU RHUM

Cours moyens de liquidation fiscale



Cours communiqué par le Service des Contributions

promettre la situation économique générale de la région de Basse-Terre.

La pêche. — Il existe en Guadeloupe un millier de barques immatriculées, de divers tonnages, dont un assez grand nombre se consacre à l'industrie de la pêche. Les eaux littorales paraissent poissonneuses, on y rencontre des thons, des sardines, carangues, bonites, langoustes, lambis, etc...

Aucune étude méthodique de pisciculture n'a encore été faite en Guadeloupe. En raison de la nature des fonds, la pêche au chalut ne serait, semble-t-il, possible que dans le petit cul-de-sac. Les pêcheurs exercent encore leur industrie d'une manière fort primitive qu'il n'y a d'ailleurs, à l'heure actuelle, que peu d'intérêt à moderniser par suite de l'impossibilité d'exporter le poisson.

LES BUDGETS DE LA GUADELOUPE

Le Service des Travaux Publics travaille au compte de plusieurs budgets :

1° Le budget local ordinaire qui supporte les dépenses d'entretien des routes coloniales, des bâtiments coloniaux et du service général des ports et rades ;

2° Le budget annexe du port de Pointe-à-Pitre, institué par décret du 27 août 1924, qui assume les dépenses d'entretien et d'exploitation du port de Pointe-à-Pitre ;

3° Le budget spécial des grands travaux, institué par décret du 2 février 1932, qui supporte les dépenses d'exécution des grands travaux publics entrepris dans la Colonie en application de la loi du 10 juillet 1931.

Les agents du service des Travaux Publics qui cumulent avec leurs fonctions d'agent de la colonie celles d'agents-voyers communaux dépendent en outre des budgets communaux.

Les budgets de la Colonie sont délibérés par le Conseil Général, les dépenses de travaux publics sont classées dans la catégorie des dépenses facultatives à l'exception de celles relatives à l'entretien des édifices coloniaux qui sont dépenses obligatoires.

Les tableaux et graphiques ci-joints font ressortir pour plusieurs années consécutives les diverses composantes des budgets coloniaux et les efforts financiers consentis pour les divers services et en particulier pour le Service des Travaux Publics.

Ainsi qu'il a été déjà exposé l'exécution du budget dépend étroi-

lement du cours du rhum qui est sa base fiscale primordiale (1). Suivant le cours de ce produit les recouvrements varient dans de très fortes proportions. Comme l'usage s'est instauré en Guadeloupe d'attribuer aux travaux le disponible du budget, une fois réservées les dépenses des autres services, que ces dernières dépenses présentent une certaine continuité d'année en année, il en résulte que les crédits attribués au service des travaux varient dans de fortes proportions d'exercice en exercice. Aussi l'effort de la Colonie pour son équipement public est-il essentiellement discontinu. En 1859, le pourcentage de crédits alloués aux travaux par rapport à l'ensemble du budget s'est élevé à 33 %, en 1874 il n'était plus que de 20 %, en 1893 de 17 %, en 1904 de 11 %, en 1910 de 8 %, il s'est relevé ensuite à 20 et 22 % en 1916 et 1917 pour retomber à 10 % en 1924, se relever encore, etc. L'intérêt que la Colonie semble avoir attaché au bon état de ses voies de communication relativement aux autres services, paraît donc avoir été inégal tout au moins au point de vue financier. Il sera exposé ultérieurement à propos des routes et chemins les inconvénients majeurs qu'a présenté pour l'entretien des voies de communication cette absence de continuité de vue.

Le budget annexe du port de Pointe-à-Pitre a été institué le 27 août 1924 ; il est alimenté par :

- a) une part du produit de la taxe de consommation sur les sucres ;
- b) une part sur la majoration des taxes d'enregistrement et de transcription ;
- c) le produit de la majoration des droits de quai ;
- d) éventuellement par des emprunts ou des subventions du budget local.

L'institution du budget du port alimenté par des recettes affectées et dont il n'est pas possible de changer la destination a rendu de grands services au point de vue de l'entretien et de l'exploitation du port. De grands travaux de dragages ont pu même être entrepris dans la rade à partir de 1925. Depuis 1932, le budget du port subventionne le budget des grands travaux sur lequel sont effectués les travaux de murs de quais et de dragages supplémentaires en rade,

(1) Il est à remarquer, en effet, que les sources de recettes stables, l'impôt foncier, par exemple, n'entrent que pour une faible part dans l'exécution des budgets. Pour 1935, par exemple, le revenu escompté pour les propriétés bâties n'est que de 1.565.000 francs alors que la valeur totale des immeubles bâtis en Guadeloupe est estimée à plus de 1 milliard et demi (voir chiffres du dernier recensement qui paraissent encore au-dessous de la valeur actuelle). Le budget dépend donc d'un élément essentiellement variable : le cours du rhum.

travaux importants qui n'auraient pu être exécutés sur les seules ressources du budget du port.

Enfin, depuis 1932, la Colonie établit annuellement un budget spécial des Grands Travaux qui est doté dès le début de l'exercice de tous les crédits nécessaires et l'Administration dispose d'un procédé de financement souple et pratique.

En 1930, en effet, à la suite d'un inventaire général de l'équipement public, il est apparu que la Colonie ne pourrait sur ses seules

DÉPENSES POUR LES TRAVAUX PUBLICS

(y compris routes coloniales, édifices coloniaux, ports et rades)

EFFECTUÉES AU COMPTE DU BUDGET LOCAL

EXERCICES	ENSEMBLE DU BUDGET LOCAL	SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS		POURCENTAGE de dépenses de travaux publics par rapport à l'ensemble du budget	OBSERVATIONS
		Dépenses faites	Crédits ouverts au budget			Dépenses faites
1904	6.057.519		993.365	665.741	11
1905	4.866.601		749.557	490.414	10
1907	4.783.584		577.261	571.303	12
1909	4.526.057		588.176	427.845	9
1910	4.625.058		568.681	397.266	8
1911	4.626.852		515.100	521.890	11
1912	4.894.806		560.806	643.956	13
1913	5.131.803		598.125	600.436	12
1914	5.612.367		702.945	563.114	10
1915	5.858.037		532.143	610.818	10
1916	6.774.389		630.222	1.331.266	20
1917	7.529.566	1.013.740		1.699.491	22
1918	7.724.918	1.120.051		1.270.097	16
1919	13.175.067	1.164.941		2.295.539	17
1920	17.225.468	1.798.061		2.628.149	14
1921	17.105.228	3.517.696		2.458.546	14
1922	17.554.172	3.234.739		2.492.672	14
1923	18.937.905	2.984.515		2.192.527	11
1924	29.258.172	3.827.308		3.063.945	10
1925	31.255.211	6.560.287		5.832.474	19
1926	39.735.832	6.996.439		6.397.570	17
1927	45.730.192	7.051.964		6.986.412	15
1928	52.492.057	6.567.329		5.851.123	11
1929	61.575.297	8.084.012		7.752.987	12
1930	73.872.701	13.382.168		10.535.567	14
1931	71.698.152	14.442.758		14.201.978	20
1932	66.220.864	12.355.706 (1)			19
1933	61.594.585	10.891.754 (2)			18
1934	61.555.727	11.365.950 (3)			18
1935	59.144.659	8.979.196 (4)			15

NOTA. — Un budget des Grands Travaux sur Fonds d'Emprunt a été institué en 1932; les annuités des emprunts sont supportées par le budget local, ces annuités sont comprises dans les chiffres des crédits ouverts et des dépenses faites. La Colonie a acquis, d'autre part, des matériaux au titre des prestations Allemandes remboursables au Trésor Français en 30 ou 40 ans, le montant des annuités des matériaux de prestations utilisés par le Service des Travaux Publics est également compris dans les crédits ouverts et dépenses faites. Il en est de même pour les subventions du budget local au budget des Grands Travaux.

NOTA. — Les comptes définitifs de 1932 à 1935 ne sont pas encore publiés, les pourcentages pour ces années sont basés sur les crédits ouverts.

BUDGET ANNEXE DU PORT DE POINTE-A-PITRE
(institué par décret du 27 août 1924)

EXERCICES	CRÉDITS	DÉPENSES	
	OUVERTS	FAITES	
1924	1.105.000	152.365	
1925	1.425.000	2.334.552	
1926	3.672.979	2.631.854	
1927	3.820.450	3.437.888	
1928	3.886.231	2.512.955	
1929	1.851.188	1.395.913	
1930	3.100.344	2.286.120	
1931	4.019.520	2.558.506	
1932	2.375.000		
1933	1.325.000		
1934	1.420.000		
1935	1.215.000		

BUDGET DES GRANDS TRAVAUX
(institué par décret du 2 février 1932)

EXERCICES	CRÉDITS	DÉPENSES	
	OUVERTS	FAITES	
1931	6.000.000	4.959.421	
1932	9.600.000	18.697.201	
1933	35.249.000	29.950.603	

DÉPENSES POUR L'ENSEIGNEMENT
(y compris subventions et bourses d'études)
EFFECTUÉES AU COMPTE DU BUDGET LOCAL

EXERCICES	ENSEMBLE	DÉPENSES	POURCENTAGE	OBSERVATIONS
	du budget local	faites pour	des dépenses	
	Dépenses faites	l'Enseignement	d'Enseignement par rapport à l'ensemble du budget	
1904	6.057.519	364.580	6	
1905	4.866.601	325.810	7	
1907	4.783.584	289.001	6	
1909	4.526.057	284.941	6	
1910	4.625.058	242.447	5	
1911	4.626.852	267.580	6	
1912	4.804.806	248.954	5	
1913	5.131.803	326.641	6	
1914	5.612.367	308.877	5	
<hr/>				
1919	13.175.067	1.515.613	11	
1920	17.295.468	1.797.803	10	
1921	17.105.228	2.284.385	13	
1922	17.554.172	2.758.969	16	
1923	18.937.905	3.249.814	17	
1924	29.258.172	4.381.623	15	
1925	31.255.211	3.687.009	12	
1926	39.735.832	4.852.633	12	
1927	45.730.192	7.094.425	15	
1928	52.492.057	8.379.173	16	
1929	61.575.297	9.499.718	15	
1930	73.872.701	10.285.084	13	
1931	71.698.152	11.114.762	15	
1932	66.220.864	12.402.643	18	
1933	61.594.585	12.709.205	20	
1934	61.555.727	13.074.894	21	
1935	59.144.659	12.797.665	22	

} Prévisions budgétaires, les comptes définitifs ne sont pas encore publiés.

disponibilités budgétaires remettre en état un réseau routier à peu près ruiné et exécuter les grands travaux que le stade de développement du pays rendait indispensables pour les ports, l'assainissement et l'embellissement.

En effet, en travaillant sur ses seules ressources, la Guadeloupe n'aurait pu affecter annuellement à son rééquipement que des sommes insuffisantes et aurait dû attendre trop longtemps la réalisation de ces travaux.

C'est ainsi que la nécessité d'un emprunt d'équipement est apparue « le système des petits paquets ne convenant plus à l'effet « de masse, prompt et puissant qu'il faut porter sur la création du « grand outillage économique indispensable, si l'on veut obtenir « de robustes résultats dans un temps relativement rapide » (Sarraut, mise en valeur des Colonies Françaises).

LA RÉALISATION DES GRANDS TRAVAUX SUR FONDS D'EMPRUNT

L'emprunt présentait les avantages suivants :

1° l'éparpillement des crédits sur une trop longue durée de temps ne permet pas d'aboutir ; seul, l'emprunt permet d'obtenir « l'effet de masse » indispensable pour réaliser un programme de grands travaux lequel, nécessairement, ne doit pas s'établir sur une trop longue durée.

2° l'emprunt permet de réaliser immédiatement des grands travaux sans fiscalité excessive ; d'autre part, emprunter c'est introduire de l'argent frais dans le pays, faire marcher le commerce, augmenter la prospérité générale.

3° la réalisation rapide de grands travaux augmente les possibilités productrices du pays et sa capacité fiscale au fur et à mesure que l'outillage se perfectionne.

La Guadeloupe s'est donc décidée à faire appel au crédit et ceci d'autant mieux que le montant de sa dette était en 1931 peu conséquent, ainsi qu'il résulte du tableau ci-après faisant ressortir le montant des dettes de la Guadeloupe et de quelques-unes des îles Antilles voisines. Les chiffres sont donnés en francs français et correspondent en général à l'année 1928 (ils ont probablement augmenté depuis). Les chiffres de la Guadeloupe correspondent à l'année 1931.

ILES	POPULATION	MONTANT TOTAL		MONTANT APPROXIMATIF PAR TETE D'HABITANT	
		des dépenses publiques	des emprunts publiques	des dépenses publiques	des emprunts publiques
Barbade	167.000	58.000.000	76.000.000	350	455
Jamaïque	974.000	290.000.000	670.000.000	300	685
St-Kitts et Les du Vent	125.000	35.000.000	36.000.000	280	280
Trinidad	393.000	192.000.000	402.000.000	480	1.010
Porto-Rico	1.300.000	370.000.000	625.000.000	280	480
Guadeloupe	267.000	59.000.000	»	220	négligeable
		(dépenses d'ordre déduites)			

Ce tableau démontre à quel point nos voisins des Antilles ont été en matière d'emprunt plus hardis que nous. Aussi les pouvoirs locaux, sous l'impulsion du département des Colonies, décidaient-ils d'entrer dans la voie des grandes réalisations et en août 1930 un programme général d'équipement était soumis au Conseil Général et agréé par cette assemblée. La loi du 10 juillet 1931 autorisant la Guadeloupe à réaliser un emprunt de 125.000.000 de francs consacrait par la suite ce programme qui est actuellement en cours de réalisation.

Le programme d'août 1930 était établi sur les bases et hypothèses qui sont reproduites ci-après :

Le montant total des travaux devait s'élever à 343.500.000 réparti en 10 rubriques.

Routes et chemins	98.000.000
Port de Pointe-à-Pitre	32.500.000
Ports secondaires, éclairage et balisage des côtes	8.000.000
Assainissement et adduction d'eau	61.500.000
Hygiène et assistance	21.000.000
Immeubles administratifs	56.000.000
Enseignement	15.500.000
Electrification	22.000.000
Travaux neufs d'urbanisme et d'embellissement des communes	14.000.000
Divers	15.000.000
TOTAL	343.500.000

Les ressources pouvant être affectées à ces travaux étaient primitivement estimées comme suit :

1° Ressources ordinaires du budget

Les ressources ordinaires inscrites au budget et pouvant être affectées à des travaux neufs étaient estimées à 4 millions de francs, compte tenu des augmentations de traitement des fonctionnaires, des charges de remboursement de prestations allemandes, de la quote-part de la Colonie dans le paiement des intérêts dus au Crédit National et au crédit Foncier de France, etc.

Des ressources nouvelles qui se chiffraient à près de 12.000.000 étaient, par ailleurs, soumises aux pouvoirs métropolitains pour approbation ou devaient faire l'objet de délibérations de la part du Conseil Général.

Ces ressources supplémentaires se décomposaient comme suit :

A. — Délibérations déjà prises par le Conseil Général et soumises aux pouvoirs compétents de la Métropole :	
Droits de sortie sur le rhum	5.000.000
Taxes du service des P.T.T.	350.000
B. — Projets de délibérations soumis au Conseil Général :	
Service des Douanes, — Ensemble	5.396.283
Service de l'Enregistrement. — Ensemble	622.000
Service des Contributions. — Ensemble	550.000
	<hr/>
TOTAL GÉNÉRAL	11.918.283
Ramené à	10.000.000

Le programme de 1930 prévoyait donc que, dès 1931, le budget pourrait disposer d'une somme de 14.000.000 de francs pouvant être consacrée à des paiements directs ou à un service d'emprunts afférents à des travaux neufs.

Au taux de 5,1 %, intérêt et amortissement compris, le service d'un emprunt de 125 millions, entièrement réalisé exigeant une annuité de 6.375.000 francs, il devait rester un disponible de 14.000.000 — 6.375 000 = 7.625.000 francs pour paiement de travaux.

Et, au total, en envisageant un emprunt de 125.000.000 de francs réalisé par tranches au delà de la 2^e année, les ressources du budget local pouvant être affectées directement à des travaux neufs, pendant la durée de ces travaux, étaient estimées en définitive à : 28.000.000 + 86.500.000 = 114.500.000 francs.

2° Ressources provenant du compte cyclone et des prestations allemandes (1).

En ce qui concerne le compte cyclone les ressources envisagées étaient : 20 millions affectés aux travaux publics, 40 millions de rentrées escomptées sur prêts garantis, 13 millions de rentrées escomptées sur prêts d'honneur, 13 millions de rentrées escomptées sur fonds garantissant les prêts du Crédit Foncier et d'intérêts des prêts garantis consentis par l'Office des Prêts.

Le crédit de 20 millions affecté aux travaux n'était plus disponible en totalité (il avait servi, en partie, à financer des travaux déjà exécutés). Il ne restait de disponible, pour les travaux envisagés, qu'une somme de 16 millions.

En ce qui concerne les rentrées à escompter, qui se chiffraient théoriquement à l'époque, à 68 millions, non compris les intérêts des prêts de l'office il n'en était pas fait état dans leur totalité mais seulement pour 50 millions.

Enfin, les prestations allemandes dont la colonie avait fait l'acquisition en application du plan Young étaient estimées pour les travaux envisagés à 40 millions.

En résumé, les ressources provenant du « Compte Cyclone » et des prestations en nature, étaient donc estimées à $16.000.000 + 40.000.000 + 50.000.000 = 106$ millions. En ajoutant aux ressources de l'emprunt de 125 millions les ressources ordinaires du budget pendant 10 ans et les ressources provenant du compte cyclone et des prestations allemandes, on arrivait donc au total de ressources suivant :

$114.500.000 + 106.000.000 + 125.000.000 = 345.500.000$ de francs pour un montant de travaux de 343.500.000 francs.

Telles étaient les prévisions du programme de 1930 qui ne se sont réalisées qu'en partie seulement.

En effet, par suite de la crise subie par l'économie locale, du fait aussi de certaines modifications apportées dans la répartition des fonds du cyclone, le total des excédents des recettes sur les dépenses du budget local qui était estimé à 114.500.000 a été considérablement réduit.

La taxe à l'importation prévue pour 4.500.000 francs a reçu au Conseil Général d'importantes réductions qui limitent à 3.200.000 francs environ son revenu annuel. Pour ce qui concerne le Compte Cyclone, les rentrées sur prêts escomptées à 50 millions ont été supprimées du fait de la dispense de remboursement intervenue par la suite. Enfin, le chiffre des prestations allemandes a dû

(1) A la suite du cyclone de septembre 1928 qui a passé sur la Guadeloupe, l'Etat Français a alloué à la Colonie une subvention de 130 millions de francs dont une partie devait être consacrée aux Grands Travaux publics.

être réduit à 34 millions environ, l'Administration ayant dû encourager, par la livraison à titre remboursable de certains matériaux de prestations, l'œuvre considérable de reconstruction entreprise par les communes sur presque tous les points du Territoire.

Si aucune modification n'est apportée à la fiscalité telle qu'elle existe actuellement, le programme arrêté à 343.500.000 devra donc être réduit de cent cinquante millions environ mais une grosse partie des travaux les plus urgents pourra néanmoins être exécutée.

LA MAIN D'ŒUVRE

C'est un élément essentiel dans l'exécution d'un programme de grands travaux ; les problèmes qui le concernent sont nombreux et difficiles à traiter particulièrement aux Colonies où les possibilités du marché de la main-d'œuvre sont parfois mal connues. En effet, la plus grande partie des dépenses occasionnées par les travaux consiste en salaires à payer aux ouvriers du pays. Si la demande dépasse l'offre, le taux des salaires s'élève, le prix des travaux augmente et il en résulte une dépense plus grande pour la collectivité. D'autre part, l'industrie locale est atteinte, obligée de consentir des salaires au moins égaux à ceux payés sur les chantiers de travaux, elle voit ses prix de revient augmenter et se trouve vis-à-vis de ses concurrents dans une position amoindrie. En période de crise économique particulièrement, une hausse artificielle dans les salaires locaux peut entraîner l'arrêt de l'industrie et diminuer, en définitive, la richesse générale. Si l'on ajoute que l'économie guadeloupéenne est soutenue presque exclusivement par l'industrie du rhum et du sucre, que la plus grande part de ces produits n'est pas consommée sur place mais exportée dans la Métropole et que l'industriel doit nécessairement produire sur place à un prix inférieur au cours du marché métropolitain. Si l'on considère encore que la Guadeloupe ayant une très petite superficie, les réserves de main-d'œuvre peuvent être assez vite absorbées en imprimant, par exemple, au programme des grands travaux une exécution trop rapide, on peut se rendre compte de l'importance du problème. Aussi a-t-il retenu toute l'attention des services compétents.

Il a été dit que la Guadeloupe manquait de main-d'œuvre, c'est là, sans doute, une appréciation fondée sur des expériences particulières et objectives, mais dont on ne peut tirer une conclusion générale d'un caractère aussi définitif.

La Guadeloupe, en effet, comme il a été déjà exposé précédemment est un pays à population dense ; le nombre d'habitants varie généralement entre 100 et 300 habitants et dépasse même 400 habitants au kilomètre carré dans certaines régions. D'après le dernier recensement, sur 267.000 habitants, la population agricole qui constitue le réservoir de main-d'œuvre, dépasse 160.000 unités et le

pourcentage de population comprise entre 15 et 60 ans serait d'environ 63 %. En gros (ces chiffres n'ont d'autre prétention que de fixer un ordre de grandeur approximatif) on peut donc estimer, que dans les circonstances les plus favorables, l'effectif de la main-d'œuvre guadeloupéenne comprend environ 100.000 individus au maximum. Or, il a été exposé précédemment que la superficie cultivée en Guadeloupe était à l'heure actuelle d'environ 60.000 hectares au maximum. En estimant à 200 en moyenne (1), le nombre de journées d'ouvriers nécessaires par an pour la culture d'un hectare, la terre guadeloupéenne absorberait donc par an environ 12 millions de journées. Les effectifs maxima, appréciés plus haut à 100.000 individus environ, ne trouveraient donc d'emploi dans la culture qu'un jour sur trois, ce qui est un pourcentage relativement faible. Encore ces chiffres ne tiennent-ils pas compte d'une partie des effectifs de la grosse industrie (près de 20.000 individus) qui ne trouvent d'embauche dans les sucreries ou distilleries que pendant la partie de l'année où ces établissements fonctionnent (6 mois environ).

Les bras ne manquent donc pas, les possibilités en main-d'œuvre sont même relativement grandes ; mais ce ne sont que des possibilités, encore faut-il que le manœuvre désire s'employer ; la population rurale, en effet, a fort peu de besoins, une partie de son alimentation consiste en bananes et en racines ou tubercules (igname, malanga, patate, manioc, etc.) qui poussent en abondance. En raison de la douceur du climat (nous avons dit précédemment que la température la plus basse relevée à Pointe-à-Pitre en 1931 a été de 18°5 et la plus haute de 35°) la population peut également se loger sommairement et se soustraire aux intempéries à très peu de frais. Il est donc possible de subsister en Guadeloupe avec peu d'argent, sans avoir à louer quotidiennement ses services à autrui.

Si l'on ne peut dire, à parler littéralement, que le pays manque de bras, nous avons vu qu'il a au contraire en réserve des possibilités considérables actuellement inemployées, on ne peut donc nier que le manœuvre n'offre, en fait, ses services que d'une manière intermittente et que les demandes d'emploi en travail manuel sont relativement réduites eu égard à l'importance de la population.

Cet état de choses est-il susceptible de se modifier dans l'avenir ? La question est d'importance, si l'on rappelle qu'il y a en Guade-

(1) Le nombre des journées de manœuvres nécessaires pour cultiver un hectare de cannes à sucre peut s'établir approximativement comme suit :

1 ^{re} Période (18 mois)	260 jours en grande culture et 215 en petite culture.		
2 ^e — (12 mois)	190 jours	80	—
3 ^e — (12 mois)	190 jours	80	—

Pour un hectare de café.

Etablissement de la plantation	400 jours
Entretien et récolte par an	120 jours
Pour les cultures vivrières par an	200 jours (sous réserves)

loupe, à l'heure actuelle, plus de 70.000 hectares de terres cultivables encore inoccupées, qu'une bonne partie de la surface cultivée l'est dans des conditions insuffisantes, et que le standard de vie de la population (logement, nourriture) est relativement bas. Répondre à cette question, c'est escompter deux facteurs d'ordre psychologique difficile à apprécier :

- 1° le désir de la population d'améliorer ses conditions d'existence;
- 2° ses capacités internes d'action.

Il faut tenir compte toutefois du milieu particulier où se trouve l'individu susceptible de louer son travail. La Guadeloupe, en effet, ne présente pas les commodités, le confort et l'étalage de richesses des pays dotés d'équipements modernes ; les mœurs y sont demeurées en quelque sorte patriarcales. La plus grande partie de la population est née dans l'île (près de 96 % d'après le dernier recensement) et y demeure le plus souvent sans jamais voyager à l'extérieur. Jusqu'à ces dernières années, elle voyageait assez peu dans le pays même et le nombre des habitants qui ont fait le tour de l'île par exemple est beaucoup plus réduit qu'on ne pourrait le penser à première vue, pour un territoire d'étendue aussi restreinte. Ces habitudes s'expliquent d'ailleurs si l'on considère les difficultés qu'il y avait auparavant à se déplacer sur un réseau routier presque complètement ruiné.

Mais la réfection des routes coloniales entreprise depuis 1931 a contribué puissamment à modifier les habitudes sédentaires de la population. Les transports routiers en commun par cars automobiles se sont développés d'une manière considérable. (Le nombre des voitures poids lourds mises en service annuellement a doublé de 1931 à 1933) et l'usage qui se généralise rapidement de venir de la campagne à la ville pour y faire le plus souvent des achats, paraît être le début d'un mouvement qui est appelé à prendre une grande importance. Faut-il voir dans ce changement d'habitudes séculaires les prémices d'un accroissement général des besoins de la population rurale et par conséquent la nécessité, pour elle, d'utiliser davantage ses possibilités de travail ?

Nous croyons pouvoir l'affirmer. Et ce ne sera pas un des moindres résultats de la remise en état des voies terrestres que d'avoir contribué à développer parmi la population qui vit de ses bras le désir, la nécessité même, de les mieux employer pour améliorer son standard de vie.

D'ailleurs, et les faits le prouvent, les Grands Travaux s'ils ont contribué à l'élargissement du marché de la main-d'œuvre n'ont entraîné qu'une hausse minime des salaires par rapport à l'indice de vie chère ainsi qu'il a été exposé dans le présent chapitre à propos de la démographie.

Comme il avait été prévu au moment de la mise en train du

programme, l'exécution des Grands Travaux qui occupent en moyenne 3.000 hommes en permanence sur les chantiers, n'a donc apporté aucun trouble sérieux dans le marché du travail.

Les entrepreneurs. — Pour exécuter son programme, l'Administration a été amenée à favoriser l'installation dans le pays de plusieurs entreprises de travaux publics. Il ne pouvait, en effet, être question d'exécuter en régie un aussi important volume de travaux, et il fallait, de toute nécessité, créer au plus vite un corps d'entrepreneurs qualifiés. Les efforts faits dans ce sens ont été couronnés de succès et il existe à l'heure actuelle en Guadeloupe sept entreprises de grosse et moyenne importance : la Société Française-Diligenti-Payot, Kahn et Farcy-Baudin-Vincent-Tissot, Curiss Pras et Lombard, et une trentaine de petits entrepreneurs et tâcherons.

La plupart des ouvrages ont donc pu être confiés à des entrepreneurs compétents et l'Administration ne s'est résignée à exécuter des travaux en régie que dans des cas très particuliers, en 1932, par exemple, alors que la concurrence ne jouait pas encore et que les entrepreneurs refusaient de traiter aux prix proposés par l'Administration. Les 95 % des ouvrages effectués à ce jour ont donc fait l'objet de marchés de travaux. Dès le début, l'Administration a cherché à faire la part de la grosse et moyenne entreprise et aussi celle des petits entrepreneurs. Dans ce but les travaux ont été divisés en deux catégories :

1° les travaux de réfection des routes, les gros bâtiments, les travaux du port et les travaux d'assainissement de Pointe-à-Pitre à confier aux entreprises de grosse et moyenne importance ;

2° les petits ouvrages d'art (ponts, appontements des ports secondaires, petits lots de terrassements, etc.) et en général tous les travaux ne dépassant pas 300.000 francs à confier aux petits entrepreneurs et tâcherons.

Les entrepreneurs ont adopté naturellement et sans heurts cette division ; les petits entrepreneurs ne se présentent pas aux grosses adjudications, les gros et moyens entrepreneurs ne soumissionnent généralement pas pour les travaux de peu d'importance. Par ailleurs une sélection s'est faite d'elle-même parmi les petits entrepreneurs, l'Administration acceptant volontiers leurs soumissions, mais appliquant sans faiblesse les mesures coercitives s'ils ne tiennent pas leurs engagements.

L'organisation du corps des entrepreneurs a permis de poursuivre l'exécution du programme de Grands Travaux dans des conditions économiques et satisfaisantes. Composé d'individualités sérieuses et compétentes, ce corps a rendu à l'occasion des travaux de grands services.

CHAPITRE II

LES ROUTES ET CHEMINS

GENERALITES SUR LE RESEAU ROUTIER

Le réseau des voies de communication terrestres comprend en Guadeloupe, environ 370 kilomètres de routes coloniales et 844 kilomètres de chemins vicinaux et de grande communication, soit environ 1.214 kilomètres de voies régulièrement classées. Comme la loi du 20 août 1881 n'a pas encore été promulguée dans la Colonie, les chemins ruraux ne font pas l'objet d'arrêtés de classements et n'ont pas été compris, quoique fort nombreux, dans les chiffres ci-dessus.

La longueur moyenne de voies classées atteint donc 0 km. 68 par kilomètre carré de territoire, chiffre élevé si on le compare à celui de l'Indochine où il n'était en 1923 que de 0 km. 04 et à celui de la Métropole même où il n'a pas dépassé 1 km. 1 en 1929. Le réseau guadeloupéen est donc relativement très étendu ; constitué de mailles serrées, il paraît pouvoir suffire, quant à son développement linéaire, pendant de longues années encore, aux besoins du pays.

Mais sa totalité n'est pas en état de viabilité et sur 844 kilomètres de voies secondaires, 509 seulement, à l'heure actuelle, peuvent être considérées comme carrossables. Quant aux routes coloniales, certaines d'entre elles, la route n° 2 entre Pointe-Noire et Deshaies et la route n° 3 entre Blondeau et Vieux-Fort n'offrent encore qu'une viabilité précaire.

Aussi le réseau guadeloupéen, malgré les grands travaux effectués récemment pour le remettre en état, ne correspond-il pas encore sur le terrain, à ce qu'il paraît être sur le papier et une bonne partie des chemins vicinaux, ainsi que certains tronçons de routes coloniales, pourraient être plus exactement désignés sous le nom de « pistes ».

Le réseau colonial comprend 12 routes numérotées comme ci-après :

Route Coloniale n° 1,	de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre (par la côte du Vent)	65 km.
— n° 2,	de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre (par la côte Sous-le-Vent)	87 km.
— n° 3,	de Trois-Rivières à Vieux-Fort ...	9 km.
— n° 4,	de Pointe-à-Pitre à Saint-François par Sainte-Anne	36 km.*
— n° 5,	de Pointe-à-Pitre à Saint-François par le Moule	44 km.
— n° 6,	de Crippon à l'Anse-Bertrand, par Petit-Canal et Port-Louis	26 km.
— n° 7,	de Delisle vers le Moule	12 km.
— n° 8,	de Moule vers Sainte-Anne	8 km.
— n° 9,	(Marie-Galante) de Grand-Bourg à Saint-Louis	13 km.
— n° 10,	(Marie-Galante) de Grand-Bourg à Capesterre	21 km.
— n° 11,	de Basse-Terre à Saint-Claude et le Matouba	9 km.
— n° 12,	de Delisle à l'Anse-Bertrand	16 km.
Diverses annexes		23 km.

Les dix premières voies sont classées depuis le 26 février 1841, date à laquelle a été mis au point le premier programme méthodique d'établissement d'un réseau routier. C'est d'ailleurs ce programme inachevé dont nous poursuivons encore la réalisation aujourd'hui.

Les chemins vicinaux et de grande communication sont répartis comme il est indiqué dans le tableau ci-joint. Le plus grand nombre ont été classés dans la période de 1852 à 1900.

64°10'

64° Ouest du Méridien de Paris

50'

40'

30'

63°20'

16°30'
20°
10°
16°
15°50'

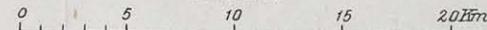
16°30'
20°
10°
16°
15°50'

MER DES ANTILLES

Carte des Routes, Chemins et Voies ferrées.

-  Routes
-  Chemins
-  Voies ferrées privées (Usines).

Echelle



ATLANTIQUE

Petite Terre Terre d'en Bas Terre d'en Haut

MARIE-GALANTE

NOTA

La présente carte comprend, en outre des chemins vicinaux et grande communication, quelques chemins ruraux parmi les plus importants.

64°10'

64°

50'

40'

CAUSES DU MAUVAIS ETAT DU RESEAU DANS LE PASSE

Les voies de communication terrestres sont donc pour la plupart relativement anciennes, elles semblent avoir été, à plusieurs époques, l'objet de la préoccupation des pouvoirs publics, mais leur mauvais état est demeuré permanent et l'on peut affirmer que depuis 80 ans, on s'est plaint des routes sans pouvoir cependant y apporter d'amélioration.

Il ressort en effet des rapports administratifs et compte rendus des débats de l'Assemblée locale, que l'état des voies de communication a fait, depuis fort longtemps, l'objet de vives critiques.

En 1858, déjà l'Administration fait savoir elle-même qu'elle reçoit de nombreuses plaintes sur la mauvaise exécution des constructions, que « c'est là un signe évident du gaspillage de la fortune publique ».

En 1874, pour ne pas citer successivement toutes les années, l'entretien des routes a été donné à l'entreprise sans que la nouvelle méthode ait produit de meilleurs résultats que la régie administrative : « plus on va, plus les routes se dégradent ».

En 1878, le conseiller général Rollin propose même de supprimer le service des Ponts et Chaussées considéré par lui comme inutile et de voter une somme de 110.000 francs pour permettre à l'Administration d'assurer ses fonctions sur des bases entièrement nouvelles ; il ajoute que l'entretien de la route n° 11 absorbe annuellement 3.000 francs au kilomètre, mais qu'elle est néanmoins à refaire d'un bout à l'autre bien que placée sous les yeux du Gouverneur et du chef du Service des Ponts et Chaussées, et si celle-là n'est pas en bon état que dire des autres ! Il renouvelle pendant 15 ans de suite sa proposition de supprimer le service chargé des routes et, à l'occasion d'une session, sa motion n'est repoussée que d'une voix.

En 1900, après un retour à la régie, l'entretien est à nouveau donné à l'entreprise, mais le nouvel essai ne paraît pas plus heureux.

En 1905 l'Assemblée demande la suppression du poste de chef de chef de Service des Ponts et Chaussées.

Exposer toutes les critiques, toutes les accusations et toutes les tentatives infructueuses qui ont été faites dépasserait le cadre de ces pages.

CHEMINS VICINAUX au 1^{er} février 1935

DESIGNATION DE LA COMMUNE	Longueur totale en mètres	Longueur carrossable en mètres
Deshais	60	60
Pointe Noire	27.048	5.500
Bouillante	5.436	1.400
Vieux-Habitants	57.767	12.500
Baillif	16.774	5.500
Saint-Claude	11.502	3.780
Basse-Terre	1.000	1.000
Gourbeyre	7.685	380
Vieux Fort	0	0
Trois-Rivières	24.507	10.000
Capesterre (G)	40.484	30.000
Goyave	11.890	3.000
Petit-Bourg	38.211	15.000
Baie-Mahault	34.101	25.000
Lamentin	23.100	23.100
Sainte-Rose	25.005	25.000
Pointe-à-Pitre		
Gosier	44.512	15.000
Abymes	23.394	20.000
Morne-à-l'Eau	37.361	20.000
Petit-Canal	34.300	30.000
Port-Louis	10.120	10.000
Anse-Bertrand	5.472	5.472
Moule	43.048	40.000
Sainte-Anne	18.375	8.000
Saint-François	23.500	15.000
Désirade	22.722	10.000
Grand-Bourg	52.688	30.000
Capesterre (M-G)	24.424	15.000
Saint-Louis	25.489	10.000
Terre-de-Haut (Saintes)	1.300	500
Terre-de-Bas (Saintes)	4.500	500
Saint-Martin	15.906	10.000
Saint-Barthelemy	24.100	10.000
Totaux	715.871	410.692

CHEMINS DE GRANDE COMMUNICATION du 1^{er} février 1935

Abymes	21.671	21.671
Anse-Bertrand	10.009	7.849
Baie-Mahault	3.151	0
Gourbeyre	1.210	900
Grand-Bourg (M-G)	6.098	5.000
Lamentin	2.739	2.739
Moule	21.475	21.475
Petit-Bourg	2.480	1.000
Petit-Canal	5.429	0

DESIGNATION DE LA COMMUNE	LONGUEUR totale en mètres	LONGUEUR carrossable en mètres
Port-Louis	3.956	3.956
Saint-Claude	3.890	3.340
Saint-François	4.272	0
Sainte-Anne	29.705	25.000
Vieux-Fort (M-G) ou Saint-Louis	12.500	6.000
Totaux	128.585	98.930
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE		
Chemins vicinaux ordinaires	715.871	410.692
Chemins de grande communication	128.585	98.930
Totaux	844.456	509.622

Pendant plus de trois quarts de siècle, d'année en année, ce n'est qu'une longue doléance qui se poursuit sans interruption, avec plus ou moins de vivacité, jusque tout récemment ; et la discussion du chapitre des routes au Conseil Général est un instant critique où l'Administration ne peut qu'enregistrer les nombreuses et violentes protestations qui se font entendre de toutes parts, dans l'impuissance où elle se trouve d'apporter une amélioration quelconque à la situation.

À quelles causes attribuer cette carence inexplicable à première vue ? Elles paraissent multiples.

La plupart des voies actuelles ont été ouvertes à la circulation antérieurement à 1880 et jusqu'à cette époque les pouvoirs publics semblent s'être attachés davantage au percement de routes nouvelles, qu'à l'amélioration des chaussées déjà existantes. Aussi l'entretien de ce réseau, médiocre et relativement très étendu, a-t-il depuis, pesé lourdement sur le budget local et excédé probablement ses disponibilités. La Colonie, en effet, tenue de faire face à des dépenses d'administration très élevées, n'a pu consacrer au service des routes que des crédits insuffisants s'élevant à 10 % en moyenne du montant total des budgets. Des efforts paraissent, certes, avoir été faits en 1858, en 1916 et 1917 et depuis 1925 par exemple, mais ces efforts, isolés et de courtes durées, ont été insuffisants pour

remettre en état les chaussées qui s'étaient ruinées pendant les années creuses.

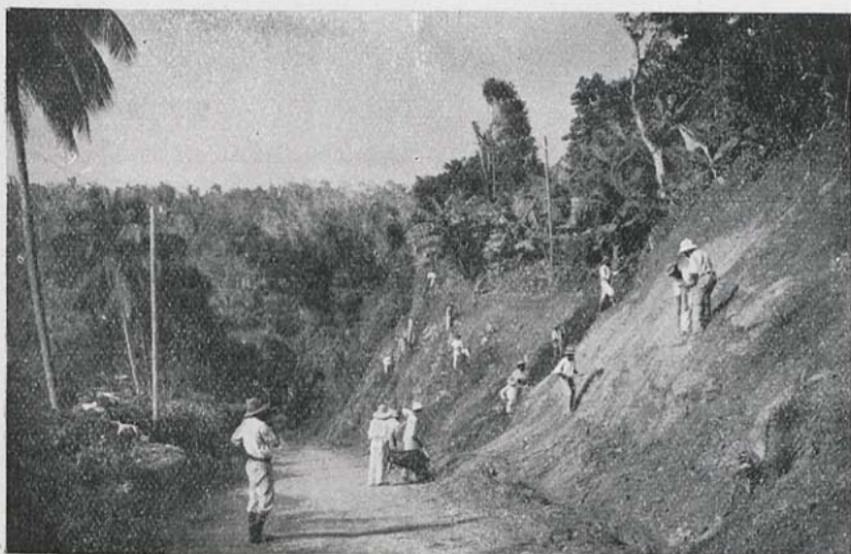
Pour entretenir une chaussée avec un minimum de frais il est en effet essentiel de pouvoir intervenir à temps. Aussitôt que des flaches se sont formées sur une chaussée neuve, il faut sans retard pouvoir prendre des dispositions pour consolider les points défectueux, sinon, ces flaches s'élargissent, l'empierrement se désorganise rapidement et le moment où l'on aurait pu intervenir à peu de frais étant dépassé, il faut, ultérieurement, pour remettre la chaussée en état, de coûteuses réparations. Faute d'un crédit relativement peu important accordé en temps voulu, la route nécessitera plus tard, pour être remise en état, des frais beaucoup plus considérables.

C'est là, pour les empierrements ordinaires tout particulièrement, un enseignement de l'expérience qu'on ne saurait trop rappeler : une petite flache dans une chaussée se sépare avec un seul manœuvre et des outils à main ; si l'on tarde, le trou s'agrandit rapidement, dans quelques semaines il faut une équipe d'ouvriers pour remédier au mal et dans quelques mois c'est du matériel lourd, des camions, des rouleaux, des bitumeuses, etc..., qu'il faut amener à pied-d'œuvre, l'ère des grosses et coûteuses réparations est ouverte.

En matière d'entretien de routes le service technique doit donc, tous les ans sans exception, pouvoir disposer, pour faire en temps voulu les réparations nécessaires, d'un minimum de crédits au-dessous duquel on ne peut descendre sans entraîner rapidement la ruine de la voie et rien ne sert d'avoir tous les 3 ou 4 ans de gros crédits d'entretien s'il faut les utiliser sur des chaussées usées jusqu'à la fondation et réparables seulement avec des crédits bien plus importants de grands travaux.

Des ressources stables, régulières doivent donc être affectées tous les ans sans exception au service de l'entretien.

Or ce n'est pas ce qui s'est produit, semble-t-il, dans le passé où les crédits affectés annuellement aux routes ont varié dans des proportions considérables (dans la proportion de 1 à 50 dans la période 1910-1930). Aussi le réseau qui s'est ruiné pendant les années creuses n'a-t-il pu être remis en état pendant les années plus favorables où pourtant les sommes allouées auraient pu suffire à l'entretenir et même à l'améliorer s'il avait été conservé en état normal. C'est ainsi qu'en 1930 encore, alors qu'il était accordé plus de 16.500 francs au kilomètre pour leur entretien, les routes restaient dans le même état de délabrement. Parvenues, en effet, au dernier degré de leur ruine, irréparables avec les ressources ordinaires, il ne restait plus qu'à les refaire complètement, de bout en bout, comme un immeuble qui s'est écroulé parce que son propriétaire n'a pu engager en temps opportun les quelques frais que réclamait sa bonne conservation.



ELARGISSEMENT DE LA ROUTE COLONIALE



CONCASSAGE DE PIERRES POUR CHAUSSEES

A l'origine du mauvais état du réseau il y a donc une cause d'ordre financier : le service chargé de l'entretien a été trop souvent insuffisamment doté et tous ses efforts ont été impuissants contre cette raison majeure. Et ces crédits insuffisants qui lui ont été ouverts, le service n'a même pas pu les utiliser dans de bonnes conditions.

Le budget de la Guadeloupe présente en effet la particularité d'être établi sur des bases fiscales très instables, les impôts sur la propriété foncière ne constituent qu'une infime partie des recettes et la plupart d'entr'elles proviennent surtout de droits de douane et de taxes de fabrication et de consommation sur les sucres et rhums. Comme les cours de ces produits, bases des perceptions, sont très variables, ceux du rhum surtout, la réalisation des prévisions budgétaires reste toujours incertaine.

Or, les dépenses de personnel présentent peu d'élasticité et la totalité des compressions, lorsque la baisse des rhums les a rendues obligatoires, ne peuvent être supportées que par les crédits de matériel dont relève l'entretien des routes ; aussi ces dernières ne sont-elles dotées en général au début de l'année, que d'un crédit provisionnel, la somme définitive n'étant connue qu'après le vote du budget supplémentaire vers la fin juin. Mais à ce moment, la saison des pluies est survenue, la récolte des cannes à sucre est en cours et les travaux doivent être exécutés hâtivement sur des voies recouvertes de boue et encombrées par une circulation charretière intense. Aussi les résultats obtenus ne sont-ils pas ce qu'ils pourraient être. La mauvaise répartition des crédits pendant le courant de l'année n'a donc pas été sans nuire grandement au rendement des chantiers.

Aucune tentative efficace ne paraît avoir été faite dans le passé pour remédier à ces graves inconvénients.

Objet d'importantes discussions et de critiques qui ne paraissent jamais avoir abouti à un effort financier réel et durable, le mauvais entretien des routes est demeuré à l'état endémique, comme un mal dont on a souffert certes, mais auquel on n'a jamais opposé en définitive une volonté ferme et persévérante de le guérir. Traité en parent pauvre, doté comme on le pouvait et après tous les autres, le service d'entretien, privé de moyens d'action suffisants, objet de critiques abusives, a fini par prendre son parti de ce rôle d'organisme défaillant qu'on lui a fait jouer pendant trois quarts de siècle. Ne croyant plus à sa mission, privé de la foi indispensable et du désir de créer, le personnel a fini par accepter comme une fatalité inéluctable les dures critiques qu'on lui a faites et ce facteur moral n'a pas été pour améliorer la situation.

Il paraît y avoir eu également au mauvais état des routes des raisons d'ordre technique.

La Guadeloupe proprement dite, ainsi qu'il a été exposé à propos de la géologie, est de constitution volcanique ; les pierres que l'on trouve au Sud de la ligne passant par Goyave et Lamentin sont des basaltes et des labradorites, désignées dans le pays sous l'appellation générique de « roches volcaniques ». Ces pierres sont généralement très dures et peuvent constituer de bons matériaux d'empierrement, à la condition expresse d'être convenablement mises en œuvre. Au Nord de la ligne Goyave-Lamentin, au contraire, le sous-sol est constitué presque exclusivement de pierres calcaires de dureté très inégale et dont les conditions d'emploi sont entièrement différentes de celles des roches volcaniques.

Les procédés utilisés avant 1931 pour la mise en œuvre de ces deux catégories de matériaux présentaient les inconvénients ci-après :

La Roche volcanique, très dure, donne très peu de déchets sous le rouleau et l'agglomération des éléments nécessite un cylindrage particulièrement poussé avec un arrosage abondant et une bonne matière d'agrégation. Ces conditions ne paraissent pourtant pas avoir été remplies dans le passé. Pendant longtemps la compression des chaussées a été faite à la dame à main et si des cylindres à moteur ont été introduits dans le pays en 1916, ceux-ci étaient d'un poids insuffisant pour assurer une bonne agglomération de pierres aussi dures. La résistance précaire de la plupart des ouvrages d'art interdisait d'ailleurs l'emploi des cylindres très lourds qui auraient été nécessaires.

D'autre part, omission regrettable, la compression s'effectuait à sec ce qui, dans l'exécution des chaussées dites « à l'eau » constituait un vice redhibitoire. Enfin, pour liaisonner les joints de cette pierre particulièrement dure et difficile à comprimer, on n'a jamais pu trouver dans la Colonie de matière d'agrégation convenable malgré tous les essais qui paraissent avoir été tentés (sable de mer, pouzzolane, latérite, etc...).

Cylindrage insuffisant, pas d'arrosage, matière d'agrégation inadéquate, pierre très dure, aussi les empierrements ne faisaient ils jamais prise. Ils étaient placés par ailleurs sur des voies de montagne, à fortes pentes, très arrosées par des pluies violentes ; malgré cela, la route n'avait généralement pas de fossés dont l'importance primordiale paraît avoir échappé aux agents chargés de l'entretien. C'est pourquoi l'empierrement neuf se désorganisait en quelques semaines sous l'action des eaux de pluie qui se rassemblaient sur la route et la ravaient dans sa longueur du haut en bas de la déclivité, en emportant la matière d'agrégation. Désormais sans cohésion, les éléments de l'empierrement étaient rejetés par les roues des véhicules de chaque côté de la voie. Ainsi s'explique l'aspect que les routes de la Guadeloupe proprement

gite offraient en permanence avant les grands travaux de réfection exécutés depuis : une chaussée désorganisée, avec deux ravines profondes au droit du passage des roues et un cordon de pierres déchaussées bordant les accotements.

La roche calcaire, que l'on rencontre en Grande-Terre, est beaucoup moins dure que la roche volcanique ; aussi les cylindres légers ont-ils suffi généralement pour obtenir une chaussée compacte. Ces pierres, d'ailleurs, donnent du déchet à la compression et l'addition de matière d'agrégation n'est pas indispensable. Enfin le pays est relativement plat, les déclivités sont rares et le ruissellement cause peu de dégâts. Par contre, les matériaux d'empierrement sont de qualité inférieure. Les pierres de carrière, extraites de bancs compacts, sont en effet de dureté très inégale, le plus souvent très tendres et leur emploi a dû être prohibé dans l'exécution des chaussées à l'eau. Les pierres dites « des champs », que l'on rencontre dans la couche de terre végétale en fragments dont la grosseur varie de celle du gravier à celle du moellon, présentent moins d'éléments tendres et ont donné de meilleurs résultats ; mais ramassées tout venant, en recherche et employées telles quelles sans être concassées, elles offraient encore beaucoup d'inconvénients. Sous l'action du roulage, en effet, la chaussée s'usait inégalement, les grosses pierres résistaient et constituaient des têtes de chat, les voisines plus petites s'écrasaient sous les bandages des charrettes et la circulation devenait bien vite cahoteuse sur une route recouverte, pendant la belle saison, d'une épaisse couche de poussière et, pendant l'hivernage, d'une carapace de boue.

Si les cylindrages étaient donc effectués en Grande-Terre dans des conditions à peu près satisfaisantes, l'emploi de matériaux hétérogènes de grosseurs très différentes a néanmoins empêché d'obtenir des chaussées durables et roulantes.

Tels sont les défauts constatés dans l'entretien des chaussées, ainsi qu'il était assuré anciennement. A l'insuffisance des crédits s'ajoutait donc l'insuffisance des procédés techniques et ce sont là les deux causes principales de la ruine dans le passé des routes guadeloupéennes.

A titre documentaire, signalons toutefois, parmi les nombreuses tentatives pour mettre au point une méthode de confection des empierrements, un essai heureux, en 1924, de chaussée en madrépores. Ces madrépores extraits avec des barques de pêche sur les récifs littoraux faiblement immergés, fournissent une pierre cassée très tendre, mais qui durcit à l'air. Sous l'action du cylindre, les éléments s'enchevêtrent et forment un monolithe à peine perméable, qui deviendra peu à peu très dur. Les chaussées ainsi constituées ont une bonne tenue, elles résistent parfaitement aux

ravinements et protègent de l'humidité les fondations argileuses. En outre, un essai de revêtement bitumeux effectué en 1930 a permis de constater que le bitume s'y accroche parfaitement.

Mais la pêche des madrépores est difficile, le prix de revient de la pierre est élevé et son emploi n'a pu se généraliser.

Les ressources étant déjà très insuffisantes pour maintenir les chaussées en bon état, l'infrastructure des routes a du être quasiment abandonnée et aucune étude méthodique de tracé ne paraît jamais avoir été faite, jusque tout récemment, sur le réseau.

Il est à remarquer toutefois, sauf en ce qui concerne la route n° 2 entre Bouillante et Deshaies, les routes n° 3 de Trois-Rivières à Vieux-Fort et n° 11 de Basse-Terre à Saint-Claude, qu'un certain souci d'éviter les pentes excessives paraît avoir dominé l'établissement des voies. Par contre, les tracés en plan ont été sacrifiés et se brisent en multiples courbes et contre courbes.

L'unique effort concernant l'assiette des routes, s'est porté sur quelques ouvrages d'art dont la plupart remontent à plus de 70 ans.

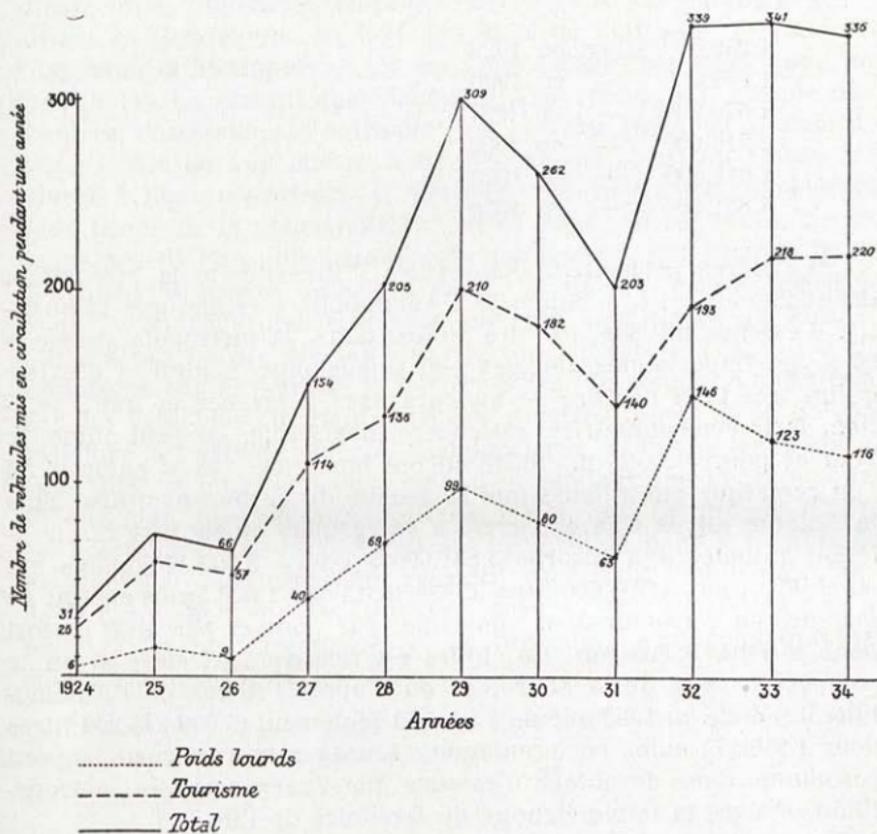
Ces ouvrages anciens, mais solidement bâtis, témoignent du souci qu'on eût à une certaine époque de doter la Colonie d'un réseau satisfaisant. Leur maçonnerie bien dressée contrastait, avant la réfection récente des routes, avec les chaussées avoisinantes, chaussées dans l'état lamentable que l'on sait, laissant ainsi l'impression d'une œuvre d'organisation en bonne voie, mais qui s'est brusquement trouvée interrompue pendant de longues années.

INTENSITE DE LA CIRCULATION

Sur ce réseau déficient, sur ces routes trop étroites, trop sinueuses, la plupart du temps usées jusqu'à la fondation, la circulation sous la poussée des besoins du pays n'a cessé de s'accroître.

Le développement de l'automobilisme enfin, comme partout, a imposé des exigences nouvelles et le mauvais état du réseau est devenu bientôt une gêne d'autant plus intolérable que le nombre des autos a augmenté très rapidement ainsi que le fait ressortir le graphique ci-joint, donnant le nombre de véhicules mis annuellement en circulation depuis dix ans. Alors qu'en 1924 il n'était mis en circulation que 6 poids lourds et 25 voitures, ces chiffres en

Contingent automobile mis en circulation par année
de 1924 à 1934.



effet, étaient respectivement de 146 et 193 pour l'année 1932. Le nombre des véhicules pendant une année a donc plus que décuplé, à 8 ans d'intervalle.

L'accroissement pour les poids lourds est encore plus remarquable ; il a varié dans le même temps comme de 1 à 24, proportion qui met en relief l'intérêt porté par les industries du pays au nouveau moyen de transport.

La consommation d'essence en Guadeloupe a augmenté, elle aussi d'une manière considérable.

Elle a été de :

1.249.000	kilog.	en 1929
1.669.000	—	en 1930
1.670.000	—	en 1931
2.716.000	—	en 1932
2.611.000	—	en 1933
3.831.000	—	en 1934

Ces chiffres permettent d'apprécier l'intensité de la circulation dans la Colonie : L' « Argus de l'Automobile » estime que la quantité d'essence utilisée par les autos dans la métropole s'élève à 90 % des importations globales ; en Guadeloupe, comme il n'existe qu'un très petit nombre de moteurs fixes à essence et que l'aviation, forte consommatrice, est encore inexistante, on peut admettre pour ce pourcentage un chiffre encore plus élevé, 95 % environ. Si l'on remarque par ailleurs que la densité du carburant utilisé dans la Colonie est de 0,78 on arrive à ce résultat qu'en 1934 la circulation automobile a absorbé $3.831.000 \times 0,95 = 3.639.450$ kilogs ou, en chiffre rond, 4.700.000 litres d'essence pour 1.900 autos en état de marche. La consommation moyenne par jour et par auto ressort donc à 6 lit. 8 environ. Ce chiffre est relativement élevé si on le compare à celui de la Métropole ou d'après l'Argus de l'Automobile, il n'a été en 1933 que de 4 lit. 575 seulement (3.099.245.200 litres pour 1.855.174 autos en circulation). L'utilisateur moyen guadeloupéen consomme donc davantage d'essence que l'utilisateur moyen métropolitain, malgré la faible étendue du territoire de l'île.

Cette particularité n'a rien de surprenant, étant donné que l'automobile constitue encore à l'heure actuelle, en Guadeloupe, le seul moyen de circulation à grande vitesse en l'absence de chemins de fer assurant un trafic de voyageurs. Par ailleurs le tracé des routes est relativement accidenté et la consommation moyenne d'essence aux 100 kilomètres parcourus doit être estimée encore à 14 litres environ, alors que d'après l'Argus, la même consommation ne serait que de 11 litres dans la Métropole.

Ramenées au kilomètre carré de pays, les densités relatives du roulage peuvent s'établir comme suit :

Dans la Métropole, 1.855.174 autos effectuant chacune par an 15.000 kilomètres (d'après l'Argus) font ensemble environ 27.800.000.000 kilomètres annuellement soit, par kilomètre carré de territoire, 50.000 kilomètres de parcours en chiffre rond.

En Guadeloupe, 1.900 autos effectuant chacune 17.500 kilomètres, font ensemble 33.300.000 kilomètres annuellement soit, par kilomètre carré de territoire, 20.000 kilomètres de parcours environ.

Ramenée au kilomètre de voie ouverte à la circulation, en rappelant que la longueur de voie automobile au kilomètre carré de pays est à peu près le double dans la Métropole de ce qu'il est en Guadeloupe, l'intensité moyenne de la circulation automobile a atteint en Guadeloupe en 1934, les 80 % de l'intensité moyenne en 1933 dans la Métropole. C'est un pourcentage très élevé pour une Colonie (1). Le réseau guadeloupéen n'est donc pas, comme dans d'autres possessions d'outre-mer, un réseau riche de possibilités certes, mais où l'on circule assez peu encore, c'est un réseau très chargé à l'heure présente, il occupe déjà une place considérable dans la vie de la collectivité (2) ; et sa ruine, si les routes neuves ne pouvaient être entretenues convenablement, entraînerait immédiatement de graves désordres dans l'économie générale du pays. Nous reviendrons ultérieurement sur cette importante question.

Il n'a pas encore été fait dans la Guadeloupe (à l'exception des comptages sur le pont de la Rivière-Salée) de dénombrement régulier des véhicules circulant sur les diverses routes de la Colonie, toutefois le service de la Gendarmerie, pendant le mois de mars 1933, a procédé à des comptages pendant une heure et quart chaque jour. Les tableaux ci-dessous, qui ont été dressés d'après ces opérations, s'ils ne donnent pas l'indication pour le nombre des passages par 24 heures, font ressortir cependant l'intensité relative de la circulation sur les diverses artères. On constatera que les secteurs les plus fréquentés et de beaucoup, sont ceux qui avoisinent Pointe-à-Pitre.

(1) Le roulage en Guadeloupe en 1929, avant la réfection des routes, a été estimé à 8.000.000 de kilomètres (1.400.000 litres d'essence pour une consommation moyenne dépassant 17 litres aux 100 kilomètres). Le roulage a donc quadruplé de 1929 à 1934. Ce développement extraordinaire, dû pour une grosse part à la remise en état des voies à grande circulation, démontre la faveur dont jouissent auprès de l'usager les routes restaurées.

(2) Il existait en outre en Guadeloupe au 1^{er} janvier 1935 environ 2.900 charrettes à bœufs

RELEVÉ

du nombre de véhicules ayant circulé sur les routes principales
de la Colonie entre le 1^{er} mars et le 31 mars 1933

BRIGADES	Camions	Camionnettes	Touristes	Transports en commun	Motocyclettes	Cabrouets	Totaux	OBSERVATIONS
ROUTE COLONIALE N° 1								
Basse-Terre	71	14	330	79	5	1	500	Poste Basse-Terre Maison de Meynard.
Trois-Rivières	26	18	117	97	10	1	269	Postes Km. 10 Km. 13 Km. 15
Capesterre	15	9	51	98	4	6	183	Postes Km. 22,150 Km. 26
Petit-Bourg	27	21	115	155	9	48	375	Postes Km. 46,200 Km. 52,300
Pointe-à-Pitre	239	70	462	577	33	409	1.790	Postes Km. 58,400 Km. 64,300

BRIGADES	Camions	Camionnettes	Touristes	Transports en commun	Motocyclettes	Cabrouets	Totaux	OBSERVATIONS
ROUTE COLONIALE N° 2								
Pointe-à-Pitre	30	8	80	45	11	12	186	Postes Km. 83 Km. 85
Lamentin	9	3	55	32	4	37	140	Postes Km. 73,500 Km. 74
Sainte-Rose	8	1	30	2		1	42	Poste Km. 65
Vieux-Habitants	5	1	11	2	3		22	Poste Km. Maison Grenadin
Basse-Terre	13	2	13	6	1		35	Poste Km. 6
ROUTE COLONIALE N° 4								
Gosier	12	3	40	51	7	18	131	Poste Km. 8,900
Saint-François	4		42	26	5	14	91	Poste Km. 33,500
Sainte-Anne	2	3	18	9	1	13	46	Poste Km. 23
ROUTE COLONIALE N° 5								
Pointe-à-Pitre	87	34	399	101	19	165	735	Postes Km. 5,300 Km. 6,800 Km. 8
Morne-à-l'Eau	157	15	331	152	15	93	763	Postes Km. 11,700 Km. 14,600 Carrefour routes Cles 5 et 6. Km. 19,800
Moule	21	1	116	26	13	32	209	Postes Km. 22,300 Km. 25
ROUTE COLONIALE N° 6								
Morne-à-l'Eau	6		22	10	2	15	55	Poste Km. 3
Petit-Canal	4	8	56	22	2	58	150	Postes Km. 10 Bifurcation des routes Cles 6 et 7.
Port-Louis	1		51	5		9	66	Poste Km. 16
ROUTE COLONIALE N° 11								
Saint-Claude	1	26	31	111	1	2	170	Poste Km. 2,500
TOTAUX	738	237	2.300	1.606	145	932		Total général, 5.958 véhicules.

DEPENSES FAITES POUR LES ROUTES COLONIALES

(Petit entretien et grosses réparations)
(Extrait des comptes annuels du budget local)

EXERCICES	Dépense faite	Crédit budgétaire	DEPENSE par kilomètre de route entretenue (350 Kms au total)
	Frs	Frs	Frs
			(arrondi en dizaines de fraucs)
1904	309.298	494.680	880
1905	145.925	345.435	420
1907	219.160	227.300	630
1909	116.338	257.322	330
1910	117.203	225.100	330
1911	228.657	200.060	650
1912	285.373	205.700	810
1915	378.583	270.014	1.080
1916	839.590	748.708	2.400
1917	845.023	707.715	2.410
1920	1.518.870	1.429.520	4.340
1921	1.417.996	1.455.580	4.050
1922	1.475.046	1.519.500	4.200
1923	1.429.091	1.732.500	4.100
1924	1.714.016	2.078.550	4.900
1925	2.689.894	2.855.690	7.680
1926	3.148.502	3.240.500	9.000
1927	3.808.021	3.449.800	10.880
1928	3.454.096	3.172.472	9.800
1929	5.702.899	5.197.115	16.290
1930	5.797.619	6.633.600	16.560
1931	4.741.539	5.293.150	13.540
1932		3.683.500	} Le compte annuel n'est pas publié. Les chiffres donnés depuis 1932 concernent les crédits ouverts au budget.
1933		3.256.615	
1934		3.353.705	
1935		2.410.480	

UTILITE DE LA REFECTION DES ROUTES

Les travaux de réfection des routes en Guadeloupe sont-ils des travaux rentables dont le pays peut tirer annuellement des avantages directs qui correspondent au moins aux annuités du capital investi pour ces réfections ? La question s'est posée lors de l'établissement du programme de 1930 et a été tranchée par l'affirmative. Les résultats constatés après 4 ans de travaux permettent de dire que les prévisions de 1930 ont été largement dépassées, ainsi que le fait ressortir le développement ci-après :

En 1929, avant la réfection des routes, on estimait que la valeur d'une voiture automobile tombait à zéro au bout de 60.000 kilomètres de parcours (voiture moyenne entre la 8 HP et le camion). A l'heure actuelle, ce même chiffre peut être fixé à 100.000 kilomètres environ. Pour un parcours annuel moyen de 17.500 kilomètres et 4.900 voitures en circulation (1) dont la valeur d'achat moyenne peut être évaluée à 22.000 francs (tiré des statistiques douanières) l'économie réalisée sur l'amortissement est donc annuellement, de 4.800.000 francs environ (amortissement annuel, par voiture, réduit de 6.400 à 3.850 francs).

L'économie sur l'essence est estimée à 20 % (chiffre observé sur voitures de tourisme) soit pour 4.700.000 litres de consommation annuelle et un prix moyen de 1 fr. 20 le litre, une économie globale de 1.100.000 francs environ ; l'économie sur l'huile n'est pas portée en compte aucun chiffre précis ne pouvant être donné pour 1929, il en est de même pour les réparations accidentelles (ruptures de pièces, accidents dus au mauvais état des routes) (2).

Les économies sur les pneus sont évaluées comme suit :

Avant la réfection des routes un train de pneus faisait 6.000 kilomètres environ au lieu de 18.000 actuellement (3). Si le train

NOTA (1). — Dont 680 camions de 1 t. 5 et au-dessus.

NOTA. — (2) Des renseignements fournis par un des principaux garages de Co'onic, il résulte que ce garage a vendu :

En 1929 environ	250	ressorts de voiture automobile
En 1931	225	—
En 1932	125	—
En 1933	80	—
En 1934	45	—

Alors que le chiffre d'affaires de la maison a triplé de 1929 à 1934.

Les économies, non chiffrées ci-dessus, sur les bris accidentels sont donc fort importantes.

(3) Ces chiffres sont confirmés par les statistiques douanières reproduites ci-après :

En 1929 il a été importé dans la Colonie 1.548.000 fr. de pneus et chambres à air, etc.

1930	—	1.446.000	—	—
1931	—	1.718.000	—	—
1932	—	1.309.000	—	—
1933	—	1.316.000	—	—
1934	—	1.296.000	—	—

Or le cours des pneus a varié comme suit :

Juin 1929	le pneu de 14x45 ou équivalent se payait	370 francs
Août 1930	—	325 —
Sept. 1933	—	290 —
Nov. 1934	—	235 —

Calculée sur la base de 235 francs, l'importation de 1929 représente donc

$$1.548.000 \times \frac{235}{370} = 983.000 \text{ francs environ.}$$

En 1929 980.500 francs de pneus faisaient 8.000.000 de km.

En 1934 1.290.000 francs de pneus faisaient 33.300.000 de km.

Le pneu a donc effectué en 1934 un parcours moyen qui est plus de trois fois celui qu'il effectuait en 1929 (comme 8 et 25,2).

La seule économie réalisée par l'usager sur les pneus (4 millions de francs environ) suffit donc à rémunérer le capital investi pour la réfection du réseau routier (38 millions de francs) à raison de 10 % environ.

de pneus est évalué à 1.200 francs, pour 1.900 autos, parcourant annuellement 17.500 kilomètres chacune, l'économie globale annuelle est de 4.400.000 francs environ.

Au global, si les usagers des véhicules automobiles, au lieu de circuler sur le réseau dans l'état où il se trouve actuellement, après réfection partielle, avaient dû effectuer sur le réseau de 1929 les mêmes parcours qu'en 1934, toutes choses étant égales par ailleurs (prix des pneus, de l'essence, des autos, etc...) ils auraient dû dépenser une somme de 4.800.000 + 1.100.000 + 4.400.000 soit 10.300.000 francs en plus de ce qu'ils ont dépensé réellement. Encore cette évaluation, qui semble au-dessous de la vérité, ne tient-elle pas compte des économies réalisées sur les réparations, l'huile, la casse, la perte de temps et les ennuis de toutes sortes que l'on rencontre sur un réseau routier dans un état de ruine aussi avancée que l'était le réseau de 1929.

Or, les dépenses de réfection des routes au titre des Grands Travaux s'élèvent en chiffre rond à 30 millions de francs, y compris les dépenses administratives d'ordre général et l'amortissement du matériel de confection des routes, chiffre auquel il faut ajouter 8 millions de grosses réparations effectuées depuis 1929 au titre du budget local sur les secteurs où il n'était pas prévu de grands travaux. On peut donc évaluer à 38 millions de francs au total les dépenses d'amélioration depuis 1929 sur les routes coloniales. A raison de 6 % par an pour rémunérer le capital investi, l'annuité ressort à 2.280.000 francs. Compte tenu de toutes les dépenses, les transformations apportées au réseau routier depuis 1929 coûtent donc annuellement 2.280.000 francs à la collectivité et rapportent à l'usager plus de 10.000.000 de francs d'économies.

Le rapprochement de ces chiffres, évalués avec modération, démontre l'intérêt très grand des travaux effectués sur le réseau. Il convient d'ajouter toutefois que la Colonie s'est attachée à réparer, jusqu'à ce jour, les tronçons de route les plus fréquentés et que, de ce fait, les travaux ont eu le maximum de rendement, la plus grosse part de la circulation automobile s'effectuant sur les grandes artères actuellement remises en état. La réfection des routes secondaires, où la circulation est beaucoup moins importante, sera vraisemblablement moins profitable, quoique avantageuse encore dans la plupart des cas pour la collectivité. Il est à souhaiter à cet égard que des intérêts régionaux ne viennent pas déranger le bon équilibre que le programme routier a conservé, jusqu'à ce jour, au point de vue financier.

Pour préciser en outre l'incidence de l'amélioration des routes sur le prix des transports de voyageurs ou de marchandises, nous rappellerons que les travaux effectués ont permis l'utilisation de véhicules lourds, dont l'emploi s'est développé très rapidement dans le pays. Comme le prix de la tonne kilométrique diminue lorsque le port en lourd du camion augmente, le prix des trans-

ports routiers en Guadeloupe s'en est trouvé de beaucoup réduit. Alors que le prix de revient de la tonne kilométrique était en 1931 sur le parcours Pointe-à-Pitre-Basse-Terre, de 4 fr. 50 environ, il n'est plus que de 2,10 à l'heure actuelle. Pour les voyageurs, la diminution est encore plus sensible : le tarif sur le parcours ci-dessus ayant passé de 25 francs en 1931 à 8 francs à la fin de 1934 (1). A la faveur de ces tarifications libérales, les transports se développent, des courants commerciaux se créent, c'est ainsi que dès 1934 ont été transportés par camions et vendus sur la place de Basse-Terre des charbons de bois en provenance de Petit-Canal et de l'Anse-Bertrand. Par ailleurs, les populations agricoles, de mœurs sédentaires dans le passé, commencent à voyager et viennent volontiers à la ville faire leurs achats. Cette transformation dont les avantages sont indirects, inchiffrables a priori, mais très importants cependant, est la conséquence de la réfection des voies de communication.

Nous terminerons enfin cette estimation de l'utilité de la réfection des routes, par une considération d'ordre général : Ainsi qu'il ressort des constatations faites dans le chapitre précédent, à propos du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, la Guadeloupe est une Colonie de monoculture, à commerce extérieur très actif (344 millions en 1933 pour 1.780 kilomètres carrés de territoire). Elle se consacre presque exclusivement à la production du sucre et du rhum, du café et de la banane, et ne consomme sur place qu'une faible partie de ces produits. La petite industrie locale est, par ailleurs, presque inexistante, et beaucoup d'articles de consommation doivent venir de l'extérieur. Les produits de son sol et de son industrie, le rhum, le sucre, etc..., à l'exportation, de même que les autres articles de consommation à l'importation, doivent subir des déplacements par mer et par terre, aussi les mouvements d'échanges sont ils particulièrement actifs.

Le bon état du réseau routier, condition indispensable pour permettre ces échanges à peu de frais entre les champs de cannes et le port maritime, est donc un facteur d'une importance capitale pour l'économie générale du pays.

Le programme de travaux d'août 1930 en ce qui concerne les routes coloniales

Dès 1922, le Congrès de l'outillage colonial (Section des vieilles Colonies Françaises), reconnaissant l'importance de la réfection du réseau routier de la Guadeloupe, émettait le vœu suivant :

(1) Ces réductions sont dues également à la baisse du prix des matières de consommation (essence, pneus, etc...).

« Le Congrès estime que l'outillage de la Colonie devrait être ainsi complété :

« a) Amélioration du réseau des routes coloniales.

« L'entretien de ce réseau de 366 kilomètres de développement est rendu très onéreux, par les conditions climatologiques du pays, par la nature défectueuse des matériaux et par les profils accidentés de la région montagneuse de l'île. Un rechargement général s'impose sur presque toute la longueur du réseau.

« b) Amélioration du réseau des chemins vicinaux.

« Le développement des chemins vicinaux et de grande communication atteint 595 kilomètres. L'état de délabrement dans lequel se trouve le réseau routier paralyse le transport des produits du sol. D'importantes réfections de chaussées et le remplacement d'ouvrages provisoires en bois par des ouvrages d'art définitifs s'imposent.

« c) Voies de pénétration dans la région Sous-le-Vent.

« Les trois communes situées sur la côte Ouest ne sont desservies que par la mer et par la route coloniale n° 2 qui est encore à l'état de sentier muletier sur 50 kilomètres environ. Il convient d'améliorer les voies de pénétration dans cette région fertile de la Colonie. »

Le programme d'août 1930 s'est inspiré du vœu exprimé par le Congrès en tenant compte des récents progrès réalisés dans le domaine de la technique routière dans l'emploi des revêtements bitumeux et de la nécessité de redresser les tracés tortueux, pour satisfaire aux exigences de la circulation à grande vitesse. Le programme adopté prévoit donc en ce qui concerne les routes coloniales :

a) La construction de variantes pour améliorer le tracé.	13.120.000
b) L'élargissement, redressement, aménagement de la plateforme et l'exhaussement des virages dans les sections sans variantes	6.560.000
c) Le rechargement général sur une largeur moyenne de 4 m. 50	19.188.000
d) Le revêtement moderne, tapis à 2 couches d'émulsion ou d'huile asphaltique	10.332.000
e) La plus-value de revêtement moderne pour emploi de béton asphaltique ou revêtement équivalent sur les chaussées très fréquentées (Pointe-à-Pitre-Morne-à-l'Eau, Pointe-à-Pitre-Baie-Mahault)	6.000.000

f) Les ouvrages d'art. Construction de ponts définitifs en remplacement de ponts en bois, réfection d'ouvrages existants, reconstruction d'ouvrages supplémentaires y compris le pont de la Rivière-Salée 7.200.000

Soit un total pour les routes coloniales existantes de .. 62.400.000

Et en ce qui concerne les voies nouvelles :

a) La construction de la route Sous-le-Vent (route coloniale n° 2 de Marigot à Deshaies) plateforme et ouvrages d'art 10.000.000

L'empierrement et le revêtement (émulsion) sur 4 m. de largeur 3.200.000

b) Les voies de pénétration à rétablir ou à créer par exemple : (chemin de Belle-Hôtesse, chemin Victor-Hugues, trace Merwart, etc.) 5.000.000

c) Les chemins forestiers 1.000.000

Total pour construction de voies nouvelles 19.200.000

PROCEDES TECHNIQUES EMPLOYES POUR LA REFECTION DES ROUTES COLONIALES

Pour procéder rationnellement et méthodiquement à la réfection du réseau, les routes coloniales ont été classées par ordre d'importance en :

Routes à grand trafic :

- Basse-Terre-Pointe-à-Pitre (N° 1)
- Pointe-à-Pitre-le-Moule (N° 5)
- Pointe-à-Pitre-Gosier (N° 4)
- Destrellan-la-Boucan (N° 2)
- Basse-Terre-St-Claude (N° 11)

Routes principales :

- Basse-Terre-Vieux-Habitants (N° 2)
- La Boucan-Sainte-Rose (N° 2)
- Gosier-Sainte-Anne (y compris l'annexe du Gosier (N° 4)
- Morne-à-l'Eau-Port-Louis (N° 6)

Routes ordinaires :

- Vieux-Habitants-Pointe-Noire (N° 2)
- Sainte-Anne-Saint-François (N° 4)
- Moule-Saint-François (N° 5)
- Moule-Sainte-Anne (N° 8)
- Port-Louis-Anse-Bertrand (N° 6)
- Delisle-l'Anse-Bertrand (N° 12)
- Saint-Louis à Capesterre (M-G) (N° 9 et 10)

Les autres routes coloniales devant être considérées, momentanément, comme des routes d'importance secondaire bien que susceptibles de prendre ultérieurement un grand intérêt.

La nécessité d'adopter un plan méthodique d'aménagement du réseau s'est fait sentir dès le début des travaux, une émulation très compréhensible se manifestait en effet, parmi les représentants cantonaux, beaucoup d'entr'eux désirant que les travaux commencent d'abord dans les communes de leur ressort, parfois sur des secteurs de route d'importance secondaire. Or, il convenait pour la Colonie de porter d'abord son effort sur les routes les plus fréquentées.

Eparpiller les crédits et les efforts du personnel sur tout le pays à la fois eût présenté, en outre, de graves inconvénients, les moyens d'action du service d'exécution étaient, en effet, des plus réduits, et de toute nécessité, il fallait pour aboutir, concentrer les agents disponibles et aussi le gros matériel sur un petit nombre de secteurs, afin d'y achever complètement les travaux avant de passer aux secteurs voisins.

Aussi, a-t-il été décidé de poursuivre l'aménagement des routes coloniales, non par fragments de routes dispersés, mais « à l'avancement » en partant des deux principaux ports : Pointe-à-Pitre et Basse-Terre et en s'avançant méthodiquement dans l'intérieur du pays. C'est selon cette ligne de conduite dont l'Administration s'est toujours refusée à s'écarter qu'a pu être poursuivie, avec ordre et méthode, la réfection du réseau colonial.

Les secteurs avoisinant les grands ports étant les plus fréquentés, la Colonie a pu ainsi donner satisfaction assez vite à un grand nombre d'usagers et soulager au maximum le budget local qui assurait l'entretien de ces secteurs, entretien particulièrement onéreux lorsqu'ils n'étaient pas encore revêtus au bitume.

La réfection des routes a été confiée généralement à des entrepreneurs.

Les marchés du modèle habituellement adopté dans les services de Travaux Publics sont soumis aux clauses et conditions générales applicables aux entreprises locales, clauses qui sont la reproduction, à quelques modifications près, de celles des Ponts et Chaussées de la Métropole. Les marchés comprennent générale-

ment tous les travaux nécessaires pour remettre la route en état : les terrassements, la confection des fondations, la fourniture et la mise en œuvre de la pierre cassée, le nettoyage de la chaussée, le revêtement de bitume, etc... Chaque nature d'ouvrage fait l'objet d'un prix unitaire ; le cahier des charges fixe les caractéristiques principales de la route ; la durée du délai de garantie est d'un an après la réception provisoire. Les lots sont donnés à l'adjudication dans les formes ordinaires ; l'Administration s'attache à écarter les entrepreneurs incompétents ou sans moyens d'action.

Les règles techniques appliquées pour la réfection des routes sont exposées ci-après :

Les routes remises en état ne comportent pas de déclivité de plus de 10 p. 100 (à l'exception de la route n° 11 de Basse-Terre à Matouba). Pour les déclivités de plus de 8 p. 100, on a eu soin de ne les appliquer que sur des parcours d'un kilomètre au plus et de couper le profil en long, de sections de quelques centaines de mètres en palier ou en faible déclivité ; dans les courbes de rayon égal ou inférieur à 30 mètres sur l'axe et dans les lacets, on s'efforce de limiter la déclivité à 5 p. 100.

Les chaussées ont 6 mètres de large, en voie courante, sur les routes à grand trafic et les routes principales. Pour les routes coloniales ordinaires, cette largeur est réduite à 5 mètres et, pour les routes secondaires, à 4 mètres. La largeur de l'accotement est de 1 mètre. Dans les courbes de rayon inférieur à 150 mètres, la chaussée reçoit du côté du grand rayon une sur-largeur d'autant plus forte que le rayon est plus faible ; dans les courbes de rayon inférieur à 15 mètres la sur-largeur peut atteindre 1 mètre. Le Service Technique s'efforce de supprimer toutes les courbes de moins de 30 mètres de rayon. Le bombement de la chaussée est de 1/60 en général et de 1/80 en montagne, les virages sont relevés jusqu'à 8 p. 100 suivant la situation des lieux et le rayon de la courbe ; il n'a pas été possible d'admettre un devers plus élevé en raison de l'importance relative de la circulation à faible vitesse (chats à bœufs, etc...).

Le Service Technique poursuit la suppression des cassis ; il n'en existe plus, à l'heure actuelle, que sur certaines routes ordinaires ou secondaires. Des fossés ont été creusés sur tout le réseau colonial pour assurer l'assainissement des routes. Enfin, celles-ci sont kilométrées et signalisées au fur et à mesure de leur réfection ; les modèles de bornes kilométriques et de signaux sont ceux adoptés dans la Métropole.

En un mot, l'Administration s'est attachée à réaliser un réseau homogène, sans déclivités ou courbes anormales qui conditionneraient les chargements, avec des ouvrages d'art permettant le passage des camions de 16 tonnes.

Enfin, les routes sont redressées en de nombreux points avant

d'être revêtues au bitume. Dès 1932, en effet, est apparue la nécessité de rectifier leur tracé, particulièrement sinueux, pour faciliter le développement de l'usage des véhicules poids lourds, pour éviter une source d'accidents et pour diminuer enfin la longueur des parcours et par conséquent les dépenses des usagers.

L'Administration s'attache d'ailleurs, non à redresser les routes de bout en bout, travail qui serait hors de proportion avec le résultat à obtenir, mais à supprimer aux points les plus favorables, les sinuosités excessives dont une étude préalable a montré qu'elles pourraient être rectifiées sans trop grands frais.

En outre, le réseau guadeloupéen a été l'objet dans le passé de nombreux empiétements de la part des particuliers. Le Service Technique s'est donc attaché à rechercher et provoquer au besoin toutes les occasions d'atténuer ou de faire disparaître les obstacles ou empiétements. Les propriétaires d'ailleurs se sont généralement prêtés de bonne grâce aux reprises de possession des terrains du domaine public rendues nécessaires par la réfection des routes. En montagne, du côté remblai, il a été établi, toutes les fois que cela a été possible à peu de frais, une banquette chasse-roue de dimensions suffisantes. Enfin, pour ce qui concerne la visibilité dans les tournants, une servitude d'élagage instituée par le décret colonial du 26 février 1841 qui avait été perdue de vue a été remise en vigueur.

Le bitumage des routes donne lieu aux opérations suivantes, qui se succèdent, méthodiquement et dans l'ordre, sur la longueur à reconstruire.

1° Ouverture des chantiers de terrassements. Le tracé de la route est rectifié de manière à présenter une configuration correcte, composée de courbes de courbures uniformes, séparées par des alignements bien dégauchis ; la plateforme est, en outre, élargie à 10 mètres ou 9 mètres, suivant les cas, y compris l'emplacement des futurs fossés. Ces travaux ont pour effet de « tendre le tracé de la voie » dans la mesure compatible avec les possibilités financières, ainsi que de l'élargir au gabarit normal.

2° Ouverture des chantiers d'élargissement des ouvrages d'art et de confection des fondations de la chaussée. Pendant que les terrassements se poursuivent plus loin, à l'avancement, il est procédé à l'exécution de chaque côté de la chaussée ancienne d'une fouille de 0,15 de profondeur et d'une largeur suffisante pour porter la chaussée à 6 mètres de large (ou 5 mètres suivant le cas). Dans cette fouille, est placé immédiatement un hérisson de fondation. Ce hérisson est cylindré sommairement et parfois, pour les routes particulièrement défoncées, des moellons sont ajoutés sur la chaussée ancienne pour lui redonner un bombement convenable.

3° La pierre, cassée aux anneaux de 3 à 6 centimètres pour la

Pierre volcanique et de 4 à 7 centimètres pour la pierre calcaire, est ensuite approvisionnée en cordon le long de la route à raison de 120 litres par mètre carré de chaussée neuve ; elle est obtenue généralement par concassage mécanique pour la pierre volcanique et transportée du lieu de concassage à pied-d'œuvre, par camions automobiles ou parfois par charrettes à bœufs ;

4° La chaussée ancienne est alors scarifiée à l'aide de piocheuses mécaniques ou même à la pioche ordinaire, les déchets, s'il en existe d'utilisables, sont criblés, ceux ayant passé à l'anneau de 0,02 sont enlevés, les autres sont utilisés à nouveau dans l'empierrement. Cette scarification est d'ailleurs assez souvent inutile, en raison du degré d'usure très avancé des chaussées anciennes.

5° La pierre cassée est répandue sur la route et cylindrée avec des rouleaux de 10 tonnes pour la pierre volcanique et de 8 tonnes pour la pierre calcaire (le cylindrage de la pierre calcaire doit être modéré celle-ci donnant sous le cylindre beaucoup de déchets). Il n'est pas répandu de matière d'agrégation pour les empierrements calcaires. La matière utilisée pour les empierrements volcaniques est du sable de concassage. Le cylindrage des pierres volcaniques doit être poussé assez loin mais sans excès ; s'il faut éviter, en effet, que le bitume ne s'infilte trop avant dans l'empierrement, il convient aussi que la mosaïque superficielle ne soit pas trop serrée, pour permettre un bon accrochage du tapis de bitume. Ce cylindrage nécessite donc un tour de main particulier et une surveillance attentive et compétente.

6° Des lignes de bordures, en moellons volcaniques ou calcaires, sont mises en place des deux côtés de la chaussée neuve, les moellons, sommairement taillés, doivent présenter une largeur d'environ 15 centimètres. Le but de ces bordures est d'éviter l'épauffrement de la chaussée sous l'action des bandages en fer des nombreuses charrettes qui circulent sur le réseau.

7° Il est procédé ensuite à l'approvisionnement le long de la route des fûts de bitume et du gravillon volcanique qui doit être incorporé dans le revêtement bitumeux. Ce gravillon est obtenu par concassage mécanique, sa grosseur est de 15 à 25 mm. pour la première couche de revêtement.

8° Les deux dernières opérations doivent être menées assez rapidement, le chantier de bitumage ne devant pas être en retard de plus d'une dizaine de jours sur le chantier de cylindrage.

Après brossage et lavage, sous une pression de 3 à 6 kilogs, de la chaussée neuve, une première couche d'émulsion de bitume est immédiatement répandue, avec une pulvérisatrice à main ou à moteur, à raison de 3 litres 5 d'émulsion par mètre carré de chaussée. Presqu'aussitôt après, et en tout cas, avant la rupture

de l'émulsion (rupture qui se reconnaît au changement de couleur du liquide qui vire du brun au noir) du gravillon est répandu sur la couche de bitume, à raison de 15 litres par mètre carré de chaussée. Il est effectué, aussitôt après, quelques passages de cylindre sur le revêtement encore frais.

L'émulsion employée est de l'émulsion à 50 ou 55 p. 100 de bitume; l'Administration n'impose pas une marque spéciale. Les entrepreneurs utilisent généralement du « Seigol » produit qui est fabriqué dans une usine de Pointe-à-Pitre appartenant à M. Louis Pravaz. Cette marque a donné, jusqu'à présent, satisfaction.

Le gravillon est répandu, le plus souvent, à la pelle, l'emploi de gravillonneuses mécaniques s'étant révélé, surtout en montagne, moins pratique qu'on l'avait espéré tout d'abord.

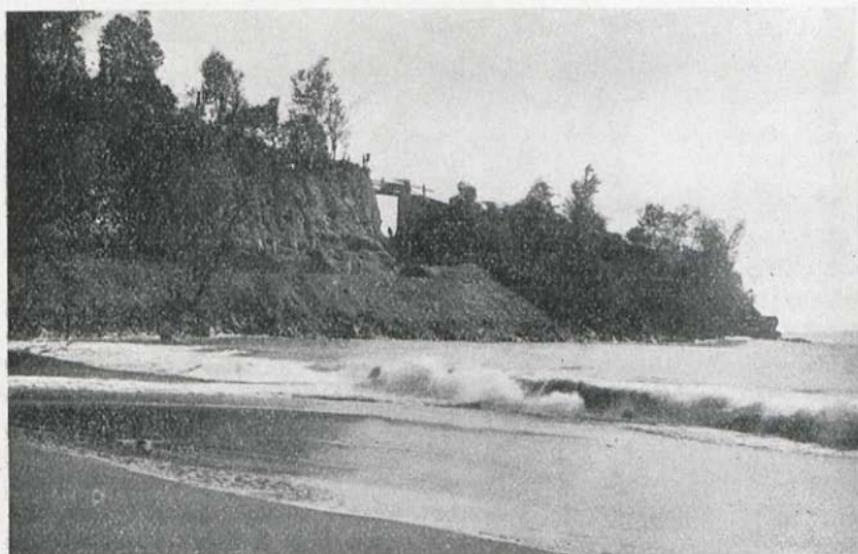
9° Après répandage de la première couche d'émulsion, la chaussée est livrée au roulage pendant au moins trois mois et ce délai est le plus souvent prolongé bien au delà. Durant cette période d'épreuve, les points faibles du revêtement se révèlent, le tapis bitumeux se soulève ou se craquelle en certains points; l'entrepreneur doit remédier à ces défauts avant de poursuivre les travaux. L'Administration surveille tout particulièrement la tenue de cette première couche et s'attache à faire supprimer la cause des défauts constatés. Un des plus fréquents est le craquellement de la surface du tapis que l'on constate parfois lorsque la route est construite sur un terrain argileux, particulièrement sur certaines routes où il n'a pas été établi de fondations; l'argile détrempée remonte, en effet, dans l'empierrement sous l'action du roulage des véhicules et vient, par en dessous, désorganiser la couche bitumeuse. Le remède employé dans ce cas consiste à établir un drain de pierres sèches sous la chaussée afin de l'assainir avant de reprendre le revêtement.

10° Lorsque la première couche de revêtement donne satisfaction en tous ses points, une deuxième couche d'émulsion est répandue sur la chaussée à raison de 1 litre 5 d'émulsion et de 7 à 8 litres de gravillon de 5 à 15 mm. par mètre carré de chaussée. Le répandage est suivi d'un cylindrage comme pour la première couche. La quantité de bitume est portée à 2 litres pour certains empierrements calcaires soumis à une circulation charretière intense.

La méthode indiquée ci-dessus a donné assez vite de bons résultats pour les empierrements volcaniques. Sur les calcaires friables de la Grande-Terre les premiers essais ont été moins heureux; toutefois le Service Technique a pu mettre au point une recette de construction de chaussée qui donne maintenant satisfaction. Elle est analogue à celle indiquée plus haut, l'expérience ayant démontré toutefois :



CYLINDRAGE ET BITUMAGE DE CHAUSSEE
(Route coloniale n° 1)



DEVIATION DE LA ROUTE COLONIALE AU MORNE BATTERIE
(Route Sous le Vent)

Pendant les travaux la circulation sur l'ancien tracé a été assurée par le pont provisoire que l'on aperçoit au-dessus de la tranchée

1° qu'il était nuisible de pousser la compression aussi loin que pour la pierre volcanique ;

2° qu'il était indispensable de procéder à un lavage à l'eau sous pression particulièrement soigné ;

3° que la 2^e couche d'émulsion devait être de 2 litres par mètre carré sur les sections supportant une circulation intense de charrettes à bœufs.

Enfin, la réfection des plateformes et des chaussées est complétée par l'élargissement ou la réfection et même la reconstruction de certains ouvrages d'art trop étroits ou insuffisamment résistants. Les types de ponts adoptés sont du modèle « Annam » en béton armé, ils sont à une ou deux voies de circulation suivant les cas et comportent 2 trottoirs de 0,90 de largeur. Les travées sont du genre à poutres inférieures droites. Les appuis sont des culées du modèle ordinaire lorsque le sol de fondation est de bonne qualité et des culées palées, constituées par 4 ou 6 pieux en béton armé réunis à la partie supérieure par une plateforme constituant appui, lorsque le sol de fondation est vaseux ou même argileux.

La réfection des routes coloniales, comme il est dit ci-dessus, est revenue en moyenne à 210.000 francs au kilomètre. Ce prix s'est élevé à 260.000 francs dans la région montagneuse, en raison des gros terrassements qui ont dû être effectués dans ces secteurs. Par contre, il a pu être réduit à 170.000 francs dans la Grande-Terre.

Les routes nouvelles.

Elles paraissent, à un certain point de vue, moins intéressantes que les autres parce que, d'ici quelque temps, elles ne permettront pas de rémunérer les capitaux considérables qui seront nécessaires pour leur établissement. La Colonie ne s'est pas désintéressée toutefois de cette partie du programme et d'importants efforts ont été faits sur la route n° 2 dans sa partie dite « Sous-le-Vent ». Cette route classée depuis 1841 est longtemps restée à l'état de sentier mulefier sur lequel M. Marcel Rigotard a pu écrire dans « La Dépêche Coloniale ».

« Ce serait simple (de gagner Basse-Terre), si la route coloniale qui suit le rivage était accessible aux voitures ; malheureusement, la dite route se réduit le long de la côte Sous-le-Vent à un sentier raboteux, tortueux, escaladant les falaises, tombant dans les bois... La meilleure façon de voyager étant de partir à pied

« on ne doit pas redouter une longue marche fut-elle au soleil. Il est facile cependant de la rompre en empruntant le canot du pêcheur. A force de rame, il descendra la côte... etc. ».

Depuis que ces lignes ont paru, la route Sous-le-Vent a été améliorée ; un tiers de sa longueur a été réparé et revêtu au bitume ; sur un autre tiers les travaux de terrassements et d'ouvrages d'art sont en cours et l'accès jusqu'à Pointe-Noire est déjà relativement aisé. Sur le dernier tiers, Pointe-Noire-Deshaies, l'Administration, en attendant les grands travaux qui doivent s'exécuter dans ce secteur, a effectué néanmoins les réparations indispensables pour permettre le passage des voitures automobiles de moyenne puissance. Ainsi se trouve réalisé, dès maintenant, le déblocage économique par la voie routière de la région Sous-le-Vent. Il est à remarquer, d'ailleurs, qu'à l'encontre de ce qui a lieu pour les autres secteurs du réseau déjà remis en état, l'importance des travaux effectués sur la route Sous-le-Vent dépasse le degré actuel de développement économique de la région.

En se plaçant au point de vue général de la collectivité, la route ne fait donc pas encore ses frais mais la fertilité des terres, la densité relativement importante de la population intéressée permettent d'escompter un développement rapide de la circulation sur cette nouvelle artère tout au moins entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre, port qui doit desservir la région.

Pour terminer, enfin, avec les routes coloniales, il y a lieu de signaler à titre documentaire des levées d'itinéraire effectués par le Service Technique entre Pointe-Noire et la Boucan, en passant par la montagne. Ce tracé qui est réalisable avec des rampes maxima de 10 p. 100 emprunte un col, à l'altitude de 525 mètres environ, entre le piton Guyonneau et la Couronne. Il y a donc là pour l'avenir une possibilité intéressante, dont la réalisation aurait pour effet de placer Pointe-Noire dans l'intherland de Pointe-à-Pitre et de mettre en valeur la région traversée.

Les chemins vicinaux et de grande communication.

Le réseau des voies secondaires comprend 128 kilomètres de chemins de grande communication, dont 99 environ sont carrossables et 716 kilomètres de chemins vicinaux dont 410 sont carrossables ; au total 844 kilomètres de voies classées, dont 509 praticables aux véhicules. L'entretien des voies secondaires est à la charge des budgets communaux. Les ressources affectées aux chemins sont les suivantes, d'après les textes applicables en Guadeloupe, à l'heure actuelle.

RESSOURCES ORDINAIRES { Ressources ordinaires des budgets communaux.
Prestations en nature (arrêté du 4 avril 1851).
Centimes spéciaux ordinaires (Loi du 4 janvier 1920 et délibération du Conseil Général fixant le maximum de centimes).
Centimes spéciaux extraordinaires (Loi du 5 avril 1884, article 141).

RESSOURCES EXTRAORDINAIRES { Impositions extraordinaires autorisées par des décisions ou des lois spéciales.
Emprunts.
Allocations sur les fonds libres ou sur les produits de coupes extraordinaires de bois, de ventes de terrains, etc...
Souscriptions particulières.
Subventions industrielles (Loi du 23 avril 1918, article 4).

RESSOURCES EVENTUELLES { Subventions de la Colonie (Article 9 de l'arrêté du 4 avril 1851 et article 5 de la loi du 12 mars 1880).

A ces ressources doivent s'ajouter les restes en caisse ou à recouvrer à la clôture de chaque exercice, sur les fonds affectés aux chemins vicinaux pendant l'année précédente.

En pratique toutefois, le principe de l'affectation des ressources vicinales paraît ne pas avoir été toujours respecté et certaines communes ont marqué souvent à leur réseau de voies secondaires un intérêt inégal. Dans l'ensemble toutefois les chemins ont été proportionnellement mieux dotés le plus souvent que les routes coloniales, ainsi que le fait ressortir le tableau ci-après :

En 1927 il a été dépensé pour les chem. pour l'ensemble des communes 1.755.758 fr. p. un total de 11.438.103 fr. payé par les budgets commun.

En 1928	—	—	—	1.828.219	—	11.887.523	—	1928
En 1929	—	—	—	1.881.641	—	14.574.432	—	1929
En 1930	—	—	—	2.814.542	—	16.782.363	—	1930
En 1931	—	—	—	3.154.640	—	37.104.749	—	1931
En 1932	—	—	—	2.488.585	—	33.936.194	—	1932
En 1933	—	—	—	2.937.623	—	25.614.139	—	1933

Soit 3.450 francs par kilomètre de chemin carrossable et 15 % du montant total des budgets en 1927

Soit 3.500	15 %	—	1928
Soit 3.700	13 %	—	1929
Soit 5.530	17 %	—	1930
Soit 6.200	8 %	—	1931
Soit 4.890	7 %	—	1932
Soit 5.770	11 %	—	1933

Mais, l'effort financier, pour certaines communes prises en particulier, a été trop inégal et pour certains exercices même aucune somme n'a été consacrée aux chemins vicinaux. Les inconvénients signalés pour les routes coloniales se sont donc reproduits pour les voies secondaires : effort financier trop discontinu, pratique défectueuse et onéreuse qui consiste à attendre que la voie soit complètement ruinée de bout en bout pour y effectuer des grands travaux alors que de simples réparations, faites en temps voulu, auraient pu, avec de bien moindres frais, maintenir la voie en bon état de viabilité.

Aussi les chemins vicinaux et de grande communication sont ils demeurés le plus souvent en mauvais état d'entretien, ce qui n'a pas été sans gêner l'exploitation des terres.

L'Administration de la Colonie a établi un programme général de réfection des voies secondaires, programme qui est exposé ci-après, dans ses directives essentielles :

Les ressources qui doivent y être affectées sont les suivantes :

1° Les participations du budget des grands travaux : Aux termes du programme d'août 1930, consacré par la loi du 10 juillet 1931, la Colonie doit, en effet, contribuer sur le budget des grands travaux, à la réfection des voies secondaires jusqu'à concurrence de 9.400.000 francs.

2° Les participations de la caisse des bananes, par application de l'article 10 du décret du 11 février 1932 qui dispose que « Des sommes pourront être affectées par le compte spécial des bananes à l'amélioration des conditions de transports terrestres dans la Colonie ».

3° Les subventions que le budget local accorde annuellement aux communes pour les grosses réparations des chemins vicinaux et de grande communication.

4° Enfin les ressources ordinaires et extraordinaires que la loi a consacrées aux voies secondaires ainsi qu'elles ont été énumérées précédemment.

Ces sources de recettes groupées sous un contrôle centralisé, qui suivra strictement les recouvrements et les dépenses, suffiront pour l'exécution des travaux envisagés.

La Colonie enfin, dispose de gros matériel et de moyens d'action (personnel, ateliers, etc...) qui deviendront disponibles dès l'achèvement des travaux des routes coloniales et pourront alors être attachés aux réfections envisagées.

La mise à exécution du programme proposé pour les chemins devra cependant être précédée d'une réorganisation administrative.

En effet, la loi du 21 mai 1836 qui est le texte organique des

chemins vicinaux et de grande communication dans la Métropole, n'a pas été promulguée dans la Colonie ; aussi les municipalités jouissent-elles en matière de vicinalité d'une autonomie de fait. Ce régime qui s'adapte aux travaux d'entretien réalisés jusqu'à ce jour ne se prête pas à l'exécution des grands travaux sur l'ensemble du réseau, grands travaux qui exigent une coordination des moyens de financement énoncés plus haut, des vues d'ensemble, une unité de doctrine et des méthodes techniques uniformes pour l'ensemble du territoire. Il faut donc instituer en Guadeloupe un service vicinal centralisé identique à ceux des départements de la Métropole. Il existe, d'ailleurs, dans la collection des textes applicables dans la Colonie, à défaut de la loi du 21 mai 1836, les éléments nécessaires à cette fin, ainsi qu'il est exposé ci-après :

Le texte organique de la voirie, en Guadeloupe, est le décret colonial du 26 février 1841 modifié par le décret colonial du 21 juillet 1842. Ces décrets ont été rendus en vertu de la loi du 24 avril 1833 qui faisait du Conseil Colonial une véritable assemblée législative en certaines matières et en particulier, en ce qui concerne la voirie. Ils divisent les voies terrestres de la Colonie en routes coloniales, chemins vicinaux ou de grande communication, chemins communaux (1) et chemins ruraux. Ils stipulent que les routes coloniales seront à la charge du Trésor ; les chemins vicinaux et communaux, à la charge des communes ; les chemins ruraux à la charge des particuliers.

Mais ces décrets sont relatifs surtout aux routes coloniales et la législation sur les voies secondaires doit être recherchée dans deux arrêtés du gouvernement local : le premier en date du 4 avril 1851 sur le régime des chemins vicinaux, le deuxième du 8 avril 1853 sur la nomination des agents voyers.

Ces arrêtés présentent une particularité remarquable : ils ne constituent pas de simples règlements édictés par le pouvoir exécutif pour l'application des lois, ce sont de véritables textes législatifs.

On sait, en effet, que le Conseil Colonial avait pouvoir de légiférer en matière de voirie ; or, le 27 avril 1848 au moment de sa suppression, un décret a stipulé que « Les Commissaires généraux de la République dans les Colonies sont autorisés à statuer par arrêtés sur les matières (voirie comprise), énumérées dans l'article 3, §§ 2, 3, 4 et 8 et dans les articles 4, 5 et 6 de la loi du 24 avril 1833. »

Quelques temps après, les Gouverneurs remplaçaient les Commissaires généraux dont ils prenaient toutes les attributions, y compris celles dont ils avaient hérité des Conseils Coloniaux, notamment, en matière de voirie, où ils ont eu ainsi pouvoir de légiférer

(1) Cette terminologie est abandonnée en ce qui concerne les chemins communaux depuis l'arrêté d'avril 1851.

jusqu'au 3 mai 1854 date du Sénatus-Consulte sur la constitution de la Guadeloupe.

L'arrêté du 4 avril 1851 présente une autre particularité : c'est la reproduction textuelle, dans la plupart de ses dispositions, de la loi du 21 mai 1836 qui se trouve ainsi, indirectement mais valablement, rendue applicable en Guadeloupe.

Le nouveau régime paraît d'ailleurs avoir été effectivement mis en application : une instruction du Directeur de l'Intérieur a réglementé le 26 février 1855 le fonctionnement du service vicinal et un arrêté du 26 janvier 1869 a institué enfin un nouveau compte dans les écritures du Trésor dénommé : « Contingents des chemins de grande communication et vicinaux ». Mais, pour des raisons mal connues, ces dispositions ont été perdues de vue par la suite.

La question de la réfection des voies secondaires ayant été posée encore une fois ces vieux textes furent remis à l'ordre du jour et complétés par les lois ci-après :

a) La loi du 23 avril 1918 relative aux chemins vicinaux et ruraux dans les vieilles colonies qui réserve au Conseil Général les pouvoirs dévolus déjà, en matière de vicinalité, aux Conseils Généraux de la Métropole par les articles 44, 46, 47, 86 et 88 de la loi du 10 août 1871 et entr'autres la désignation du service chargé de l'entretien des chemins de grande communication ;

b) La loi de douzièmes provisoires du 31 mars 1919 dont l'article 8 est ainsi conçu : « Les Conseils Généraux des Colonies pourront, dans les conditions où s'exercent leurs prérogatives financières, créer des ressources spéciales destinées aux dépenses d'établissement, de réfection et d'entretien des chemins vicinaux de toute catégorie » ;

c) La loi du 4 janvier 1920 dont l'article 3 modifie, aux Colonies, certaines dispositions des articles 133 et 141 de la loi du 5 avril 1884 « Les Conseils Municipaux... votent également les centimes additionnels dont la perception est autorisée par les délibérations du Conseil Général à la Guadeloupe, à la Martinique et à La Réunion » et « Les recettes du budget ordinaire se composent... dans les colonies des ressources dont la perception est autorisée par les lois où les délibérations du Conseil Général... ».

Mais cette tentative pour instituer à nouveau le service vicinal, restait encore sans résultat.

Or, comme il a été déjà exposé, les arrêtés de 1851 et 1853 ont la valeur de véritables lois que la loi municipale du 4 avril 1884, promulguée ultérieurement en Guadeloupe, n'a pu modifier, pas plus qu'elle n'a modifié dans la Métropole la loi du 21 mai 1836

ETAT DES SOMMES PAYEES AU

1° Pour l'ensemble du budget

DESIGNATION DES COMMUNES	SOMMES PAYEES en 1927		SOMMES PAYEES en 1928		SOMMES PAYEES en 1929		SOMMES en
	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	Total des budgets
Deshaies	91.967	555	108.966	1.580	83.061	néant	82.932
Pointe-Noire	112.587	15.901	126.367	20.144	204.455	18.029	141.634
Bouillante	198.230	16.824	165.857	15.121	149.711	18.159	253.784
Vieux-Habitants	178.540	75.854	129.739	37.770	208.054	34.638	162.144
Ballif	67.397	7.458	90.943	32.872	81.908	3.581	93.098
Saint-Claude	208.121	60.321	235.165	56.708	298.274	43.673	253.679
Basse-Terre	386.906	42.839	425.794	72.880	584.440	178.777	482.989
Gourbeyre	65.744	13.777	80.012	2.546	76.014	1.652	101.229
Vieux-Fort	58.692	18.000	109.516	1.800	45.237	3.100	»
Trois-Rivières	161.000	51.735	223.544	60.409	148.214	1.963	194.266
Capesterre (G.)	442.384	105.888	595.553	162.991	705.542	116.699	891.380
Petit-Bourg	159.721	22.380	99.454	12.008	109.478	12.051	110.975
Baie-Mahault	420.451	48.963	373.031	87.016	567.963	61.200	597.808
Lamentin	621.430	193.855	490.307	71.988	392.910	114.955	703.366
Sainte-Rose	609.486	162.588	510.920	163.394	795.112	228.088	562.580
Pointe-à-Pitre	512.852	119.866	743.111	274.003	1.187.448	199.804	1.303.754
Gosier	1.448.817	163.126	1.589.865	156.803	1.948.025	233.847	1.942.577
Abymes	158.143	25.368	139.442	14.665	226.766	23.955	625.241
Morne-à-l'Eau	895.698	104.228	1.012.468	94.658	1.092.576	117.386	843.256
Petit-Canal	570.883	106.500	677.888	131.540	918.016	294.116	1.055.659
Saint-Louis	337.510	31.771	495.683	64.268	590.501	112.144	654.764
Anse-Bertrand	346.909	9.131	642.841	74.313	939.942	67.774	1.455.546
Moule	156.818	32.279	174.128	40.697	128.540	5.403	189.964
Sainte-Anne	1.255.534	173.005	712.150	143.710	916.651	152.590	1.114.957
Saint-François	542.973	161.898	555.260	107.522	487.943	66.115	992.622
Désirade	270.164	12.288	367.367	61.851	343.292	17.528	476.848
Grand-Bourg	24.464	4.184	22.096	1.435	93.601	1.364	128.590
Capesterre (G.)	414.184	65.791	327.571	29.115	442.003	81.994	634.522
Saint-Louis	169.690	30.647	180.838	23.879	216.568	36.837	207.799
Terre-de-Haut	229.143	41.272	196.942	14.581	168.358	17.099	222.781
Terre-de-Bas	48.722	2.989	37.385	7.576	151.842	2.716	55.063
Saint-Martin	43.791	8.723	98.962	16.598	26.322	6.136	98.945
Saint-Bartelemy	193.984	30.898	121.577	1.042	153.245	11.501	151.041
	37.258	821	26.781	500	92.420	9.382	66.559
TOTAUX	11.438.103	1.961.723	11.887.523	2.057.992	14.574.432	2.294.265	16.782.363
A déduire voirie urbaine		205.965		229.773		412.624	
Reste pour chemins vicinaux et de grande communication		1.755.758		1.828.219		1.881.641	

TITRE DES BUDGETS COMMUNAUX

2° Pour les chemins vicinaux

PAYÉES 1930	SOMMES PAYÉES en 1931		SOMMES PAYÉES en 1932		SOMMES PAYÉES en 1933		OBSERVATIONS
	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	Total des budgets	Chemins vicinaux et de G.-Comm.	
Chemins vicinaux et de G.-Comm.							
5.794	»	6.310	229.240	1.719	156.136	7.392	
23.615	361.805	64.013	515.509	16.102	240.188	105	
109.264	421.250	22.944	437.217	60.441	200.726	33.311	
17.635	244.099	32.989	223.724	47.156	180.692	8.417	
4.710	309.152	21.854	228.059	27.249	309.024	24.957	
19.113	668.672	249.785	636.840	17.226	393.229	79.756	
74.261	1.138.227	135.407	1.393.254	71.257	922.976	112.492	
11.172	203.204	5.739	166.900	41.372	277.583	513.910	
»	53.290	néant	113.786	néant	52.414	1.800	
33.949	735.145	39.140	757.282	116.920	695.036	51.365	
196.340	2.520.576	268.411	1.279.385	137.300	1.306.650	304.967	
7.267	220.935	12.237	298.446	80.576	217.739	47.214	
129.876	1.823.183	230.092	1.683.686	216.759	1.004.734	147.425	
néant	1.608.794	144.367	1.002.646	63.765	886.776	231.835	
244.031	1.726.359	407.691	3.159.993	478.730	2.486.497	1.042.244	
397.689	1.388.130	342.255	2.386.319	374.883	978.759	187.582	
170.501	4.889.781	90.666	2.497.149	152.912	2.758.461	147.856	
63.934	551.991	20.008	354.243	14.394	358.231	7.926	
161.404	1.388.214	62.527	1.722.540	83.238	1.879.246	87.910	
361.134	3.144.961	162.553	1.407.059	140.193	2.052.552	116.485	
146.749	947.343	50.340	1.033.950	19.903	722.538	6.498	
113.161	2.456.999	160.387	1.427.408	32.509	1.077.709	24.753	
7.733	686.068	19.606	544.841	38.896	381.137	113.712	
262.984	3.623.447	237.689	2.140.530	179.071	1.792.740	151.877	
160.982	1.928.962	167.235	1.621.489	47.922	1.251.521	6.686	
27.986	1.393.875	217.780	2.674.508	68.440	632.159	24.870	
2.025	62.996	2.742	35.481	2.807	35.478	néant	
128.571	1.371.613	17.125	1.634.360	84.968	1.265.550	9.917	
47.793	454.308	126.712	1.028.626	28.452	357.760	18.901	
91.329	324.431	9.948	933.034	13.203	446.550	60.628	
4.000	138.170	26.429	32.508	616	69.159	6.218	
22.173	51.301	4.834	44.450	2.148	47.986	2.516	
12.129	140.596	20.498	223.511	49.810	105.144	16.434	
néant	126.872	400	58.221	4.817	71.059	12	
3.059.304	37.104.749	3.380.713	33.926.194	2.712.754	25.614.139	3.197.971	
244.762		226.073		224.169		260.348	
2.814.542		3.154.640		2.488.585		2.937.623	

NOTA : Les chiffres donnés pour Basse-Terre et Pointe-à-Pitre concernent la voirie urbaine.

dont l'arrêté de 1851 n'est que la reproduction dans ses parties essentielles. Il est donc hors de doute que si le service vicinal n'existe pas en fait, il a été du moins valablement institué en Guadeloupe. Dans ces conditions, il ne lui reste qu'à se manifester et à exercer ses attributions.

Diverses mesures ont été prises récemment dans ce but.

Par délibération en date du 10 juin 1933, le Conseil Général a chargé (en application de l'article I de la loi du 23 avril 1918) le Service des Travaux Publics de la Colonie, de la construction et de l'entretien des chemins de grande communication.

Par décret en date du 6 février 1934, approuvant une délibération du Conseil Général il a été institué des centimes ordinaires de vicinalité dont le maximum a été fixé à 5.

Enfin, il a été établi, pour arrêter dans le détail le fonctionnement du service vicinal, un projet d'instruction générale comprenant 316 articles sur le modèle de l'instruction générale métropolitaine de 1871. Ce projet a été soumis à l'approbation des pouvoirs compétents.

Ainsi se trouve amorcée une réforme d'un intérêt capital qui aura pour effet d'assimiler la Guadeloupe aux départements de la Métropole en ce qui concerne le service vicinal et de permettre la réfection particulièrement souhaitable des voies secondaires.

Les directives techniques envisagées pour cette réfection peuvent s'énoncer sommairement comme suit :

a) Proportionner la largeur de la voie aux services qu'elle doit rendre suivant l'importance de la circulation, limiter en conséquence la largeur des chaussées entre 3 m. 50 au minimum et 5 mètres au maximum (dans les parties les plus fréquentées). Il convient en effet de réduire autant que possible les dépenses d'entretien qui sont fonction, dans une certaine mesure, de la largeur de la voie.

b) Améliorer les tracés dans les limites compatibles avec les possibilités financières dans les secteurs les plus fréquentés ou les tournants à très petit rayon.

c) Admettre des déclivités de 10 p. 100 dans la Grande-Terre, de 12 p. 100 dans les parties les plus fréquentées du réseau de la Basse-Terre et de 16 p. 100 dans la partie montagneuse (il y a lieu de remarquer à cet égard que le trafic en charge a lieu généralement dans le sens de la pente.

d) Dans la Basse-Terre établir des chaussées avec revêtement bitumeux (à raison de 5 litres d'émulsion au mètre carré de chaussée) ou bien en pavés de petit échantillon.

Dans la Grande-Terre, en raison du trafic charretier particulièrement intense, procéder à des rechargements ordinaires en cal-

caire, cassé régulièrement et de dureté uniforme, mais faire des essais de revêtements au bitume sur les secteurs les plus chargés.

e) Etablir un plan d'action pour chaque commune, commencer la réfection par les secteurs les plus fréquentés.

L'entretien des voies de communication terrestres.

Rien ne sert de bâtir si l'on n'entretient ensuite ; c'est une formule raccourcie qui s'applique tout particulièrement aux routes, lesquelles nécessitent pour rendre les services que l'on attend d'elles, des soins constants. Nous avons signalé précédemment que la circulation s'était accrue depuis 1929 dans des proportions considérables, le réseau routier a donc pris dans la vie du pays une place capitale et sa ruine aurait de graves conséquences économiques. Il importe donc au plus haut point de le maintenir au moins dans l'état où il se trouve à l'heure actuelle.

La Colonie a d'ailleurs un souvenir encore vivace des résultats des errements du passé en la matière (1) et elle s'appliquera certainement à les éviter dans l'avenir. Pour cela, il faut, en outre d'un personnel compétent, des ressources financières suffisantes et utilisables en temps opportun, dès que le service technique le jugera utile, ainsi qu'il a été exposé précédemment.

Pour une situation du marché du travail et des matières caractérisée comme suit :

Emulsion de bitume à 1 franc le litre rendue sur place.

Essence à 1 fr. 20 le litre rendue sur place.

Prix de tâche pour la coupe et la mise en bolle d'une tonne de canne fixée à 5 francs.

Pour une circulation globale des automobiles dans la Colonie évaluée à 33 millions de kilomètres et pour une route comportant une chaussée bitumée de 6 mètres de large, 2 accotements de un mètre et des fossés de 1 m. 20 d'ouverture, le coût de l'entretien d'un kilomètre de route coloniale doit être estimé à 8.000 francs (2) par an y compris toutes dépenses : surveillance, salaires, petites

(1) Rappelons ici une phrase de M. le Gouverneur Pauvergne prononcée en 1911 : « Le long abandon dont ont souffert nos voies de communication nous crée la nécessité d'opérer presque une réfection totale des routes qu'un entretien plus régulier aurait préservé avec moins de dépenses de l'état lamentable dans lequel je les ai trouvées, état que nous ne pouvons renoncer à améliorer promptement sans un grave dommage à la prospérité économique du pays ».

(2) Le budget de 1934 pour la métropole prévoit pour l'entretien des routes nationales un crédit de 897 millions. Le réseau national comprenant 40.000 kms de voie la dépense annuelle d'entretien par kilomètre ressort à 22.000 francs environ.

réparations des ouvrages d'art, frais d'ateliers, etc... à l'exception des frais de personnel de Direction (ingénieurs, adjoints techniques et frais de bureau).

Les crédits devront, en outre, être ouverts par tranches égales, par trimestre ou par mois, régulièrement depuis le début de l'année. La conservation du bien de la Colonie ne pourra être assurée si ces conditions expresses ne sont pas satisfaites.

Or, les dépenses des routes sont encore inscrites au budget local au titre des dépenses facultatives et nous avons signalé déjà les inconvénients majeurs qui en résultaient en raison de l'instabilité budgétaire pour l'entretien des chaussées; aussi est-il indispensable de trouver un mode de financement plus régulier. Plusieurs solutions peuvent-être envisagées, une d'entr'elles, très efficace, consisterait à affecter spécialement certaines recettes à l'entretien des routes, par exemple : les produits des taxes sur l'essence, les pneus, les autos, etc... et en général les ressources créées directement par la route elle-même. Ainsi le réseau se trouverait-il doté tous les ans de crédits :

a) Stables : puisque les rentrées d'essence et de pneus etc... se répartissent assez régulièrement dans le courant de l'exercice et que les ressources en résultant ne pourraient être détournées de leur affectation.

b) Proportionnels à l'intensité de la circulation, les ventes d'essence de pneus etc. étant fonction du nombre de kilomètres parcourus.

Enfin la route se suffirait à elle-même sans emprunter aux sources extérieures de recettes, l'impôt sur le revenu ou autres... ; l'exploitation de la voie se trouverait en quelque sorte industrialisée, le service d'entretien ayant intérêt à développer la circulation pour percevoir davantage de recettes; et celles-ci, ne retombant plus dans la masse du budget, profiteraient en totalité à la route.

Sans doute le principe de l'affectation des recettes publiques est-il discutable en général mais il y a lieu de rappeler qu'un budget spécial a été déjà créé pour le port de Pointe-à-Pitre et donne de bons résultats. Aussi n'est-ce pas, à proprement parler, une innovation que d'instituer un fonds spécial des routes.

D'ailleurs le projet de loi déposé le 21 juin 1923 au Parlement, pour la création en France d'un Office des routes, allait même jusqu'à prévoir un organisme doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Sans aller aussi loin dans la voie des réformes, l'institution d'un budget spécial des routes, délibéré et contrôlé comme le budget local lui-même, suffirait dans le cas présent à remédier aux difficultés signalées plus haut.

Aux termes de l'article 63 du décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des Colonies, la création des budgets spéciaux

concernant l'exploitation des grands services publics relève du pouvoir exécutif métropolitain ; c'est donc par voie de décret simple que le budget spécial des routes pourrait être institué.

Sommaire de la législation des routes, chemins et rues en Guadeloupe

Nous terminerons enfin le présent chapitre par un exposé sommaire de la législation des voies de communication terrestres en Guadeloupe.

Classements et déclassements.

Les routes coloniales sont classées et déclassées par le Conseil Général en application du Sénatus-Consulte du 4 juillet 1866, article I. « Le Conseil Général statue... sur le classement la direction et le déclassement des routes ». Aucune autre formalité n'est exigée, la loi du 15 février 1835, ordonnant une enquête préalable dans les conditions de l'Ordonnance du 18 février 1834, n'ayant pas été promulguée en Guadeloupe. Il semblerait néanmoins difficile de prendre une décision de classement ou de déclassement sans ouverture d'une enquête administrative.

Aux termes du décret colonial du 26 février 1841 modifié par le décret colonial du 21 juillet 1842, les routes coloniales dans la traversée des villes, bourgs et villages ne cessent pas d'appartenir à la voirie coloniale.

Les chemins de grande communication sont classés et déclassés par le Conseil Général (en application de la loi du 23 avril 1918, article 1) sur l'avis des conseils municipaux.

Les chemins vicinaux ordinaires sont classés et déclassés par la commission coloniale (arrêté du 4 avril 1851, article 2 et loi du 23 avril 1918, article 9), le classement ou déclassement doivent être précédés d'une enquête publique et de l'avis des conseils municipaux (décret colonial du 21 juillet 1842, article 9, arrêté du 4 avril 1851, article 1 et 2, lois du 5 avril 1834, article 68). Le classement ou le déclassement des chemins vicinaux peut être prononcé sur la demande des communes, ou de tout intéressé (arrêté du 4 avril 1851, article 2). Toute rue qui est reconnue être le prolongement d'un chemin vicinal ou de grande communication en fait partie intégrante et est soumise aux mêmes lois et règlements (décret colonial du 21 juillet 1842, article 3). Les rues et les places sont classées et déclassées après enquête par le conseil municipal (loi du 5 avril 1884, article 68), la délibération doit être approuvée par le Gouverneur. La plupart des rues et places n'ont jamais fait, en Guadeloupe, l'objet de décision de classement ; leur caractère

de voie publique est cependant établi, à défaut d'acte formel, par une sorte de prescription résultant d'un usage prolongé ainsi que l'admet la jurisprudence pour les voies urbaines.

Délimitation des routes et chemins.

Les limites des routes et chemins résultent de l'acte administratif de délimitation.

Pour les routes coloniales non encore élargies, l'acte de délimitation est le décret colonial du 26 février 1841 qui fixe la largeur des routes entre les fossés à 7 mètres en pays de plaine ou peu accidentés, à 6 mètres en pays de montagne et à 5 mètres lorsque la route est entièrement en déblai entre deux bornes de rochers « escarpés au vif ».

Pour les routes coloniales élargies récemment, la délimitation résulte des devis de travaux approuvés par le Conseil général, devis qui portent généralement à 8 mètres la largeur de la plateforme.

Pour les chemins vicinaux et de grande communication, les délimitations résultent des actes particuliers de classement qui doivent indiquer la largeur de la voie. A défaut d'acte de délimitation, ou si ces actes sont incomplets ou contradictoires, les limites du domaine public doivent être déterminées d'après l'état actuel des lieux ainsi que l'admet la jurisprudence.

La réglementation sur les alignements a été introduite en Guadeloupe, en ce qui concerne les routes coloniales, par le décret colonial du 26 février 1841 art. 58 à 61 : « Il est défendu à tout propriétaire de construire ou réparer aucune partie des maisons « édifiées, murs de clôture ou bâtiments quelconques, ni d'établir « aucune échoppe, ajoupa, abat-jour, perron ou autres saillies le « long des routes coloniales soit en pleine campagne, soit dans les « rues des villes, bourgs et villages qui en font partie, sans en « avoir obtenu l'alignement ou l'autorisation écrite de l'ingénieur « en chef des Ponts et Chaussées approuvée par le directeur de « l'Administration intérieure ».

« Lorsque des bâtiments seront susceptibles, d'après les alignements arrêtés par le Gouvernement, de reculer ou d'avancer, il « ne sera point permis aux propriétaires de réparer les murs de « face, ni de faire aux murs latéraux aucun ouvrage qui tendrait « à consolider les premiers. En cas de contravention, les bâtiments « ou saillies seront démolis, etc... ».

Dans la Métropole, il n'existe de textes créant les servitudes d'alignement que pour les routes nationales et les rues des villes (loi de 1807) ; la jurisprudence admet cependant qu'un plan général

d'alignement peut être établi pour toutes les autres voies publiques. Aucun obstacle ne paraît s'opposer à ce que cette jurisprudence soit valable pour la Guadeloupe. On peut donc considérer que les réglementations d'alignement s'appliquent à toutes les voies publiques de la Colonie.

Enfin, pour ce qui concerne les routes coloniales, il y a lieu de signaler l'article 62 du décret colonial de 1841 qui interdit aux propriétaires riverains des routes de planter des arbres, haies, cannes à sucre ou autres cultures à moins d'un mètre de distance de la crête extérieure des fossés ou du pied du talus et les articles 63 et 64 qui instituent, le long des routes, des servitudes de taillage des haies et d'élagages en général.

Circulation sur les routes, chemins et rues.

Le Code de la route métropolitain a été rendu applicable en Guadeloupe, dans la plupart de ses dispositions, par l'arrêté local du 14 décembre 1929.

En raison de la largeur insuffisante des chaussées, avant la réfection des routes, le gabarit des véhicules a dû être réduit à 2 mètres ; toutefois, sur la demande de transporteurs, cette dimension a dû être portée exceptionnellement à 2,25 pour les véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 3 tonnes, à la condition que ces véhicules comportent un appareil limitant leur vitesse à 25 kilomètres à l'heure. L'état d'avancement des travaux de réfection des routes coloniales permet d'envisager pour un avenir prochain une réglementation moins étroite en ce qui concerne le gabarit transversal ; ainsi se trouvera favorisée l'utilisation des poids lourds qui permettent d'effectuer des transports avec le minimum de frais.

Empiètements sur les voies publiques

Aux termes des ordonnances des 21 août 1825 et 9 février 1927 c'est le conseil du Contentieux administratif qui est compétent pour connaître des empiètements sur les propriétés publiques en général ; sa compétence n'est donc pas restreinte comme l'est en France celle du conseil de Préfecture à la matière de la grande voirie, elle s'étend aussi à la petite voirie dont dépendent les chemins vicinaux et de grande communication, les rues, les places... etc.

Il faut entendre par empiètement, tous les faits qui portent atteinte soit à l'intégrité ou à la conservation du domaine public, soit à son affectation exclusive aux usages auxquels il est destiné. Les principaux textes répressifs concernant les empiètements de

voiries sont, en Guadeloupe, le décret colonial du 26 février 1841 modifié le 21 juillet 1842 et le Code pénal (article 471).

Les occupations temporaires sur les voies publiques

L'occupation privative et temporaire du sol et des dépendances des voies publiques est autorisée, en Guadeloupe, dans les mêmes conditions que dans la Métropole ; l'autorité compétente pour délivrer les autorisations sur les routes coloniales et les chemins de grande communication est le Gouverneur et le Maire pour les chemins vicinaux et les voies purement urbaines.

Tels sont les principes essentiels de la législation des routes, chemins et rues en Guadeloupe, principes d'ailleurs analogues en de nombreux points à ceux de la Métropole.

CHAPITRE III

LE PORT DE POINTE-A-PITRE

GÉNÉRALITÉS

Pointe-à-Pitre est le principal port de la Guadeloupe, c'est aussi l'un des plus importants des petites Antilles. Situé au fond d'une baie abritée et d'accès relativement facile quel que soit l'état de la mer, il constitue avec la rade des Saintes (Terre-de-Haut) le seul mouillage de la région où les navires soient vraiment en sécurité par mauvais temps. La baie est, en effet, protégée par une épaisse ceinture de récifs coralliens en partie noyés à faible profondeur et émergeant en plusieurs endroits sur la ligne générale jalonnée par les îlets à Cochons, Boissard, la Chasse et Cassin. Pour une houle venant du Sud-Ouest, dans la direction où le port peut paraître le moins bien protégé, et passant entre l'îlet à Cochons et l'îlet à Boissard, la rade est défendue successivement : par les îlets des Frégates, le banc du Mazarin immergé sous 1 ou 2 mètres et enfin par des hauts fonds recouverts de 0 m. 30 à 1 mètre d'eau où la lame vient s'user sur un parcours d'au moins 1 kilomètre. Ainsi la plus forte houle se trouve-t-elle brisée par cette série d'obstacles et la rade de Pointe-à-Pitre, selon l'expression d'un navigateur éminent, est « un bassin en toute saison ».

Il est à remarquer toutefois que les récifs n'ont pu arrêter le raz-de-marée qui a sévi dans le Port à la suite du cyclone de septembre 1928 mais le centre de l'ouragan a passé sur la rade même

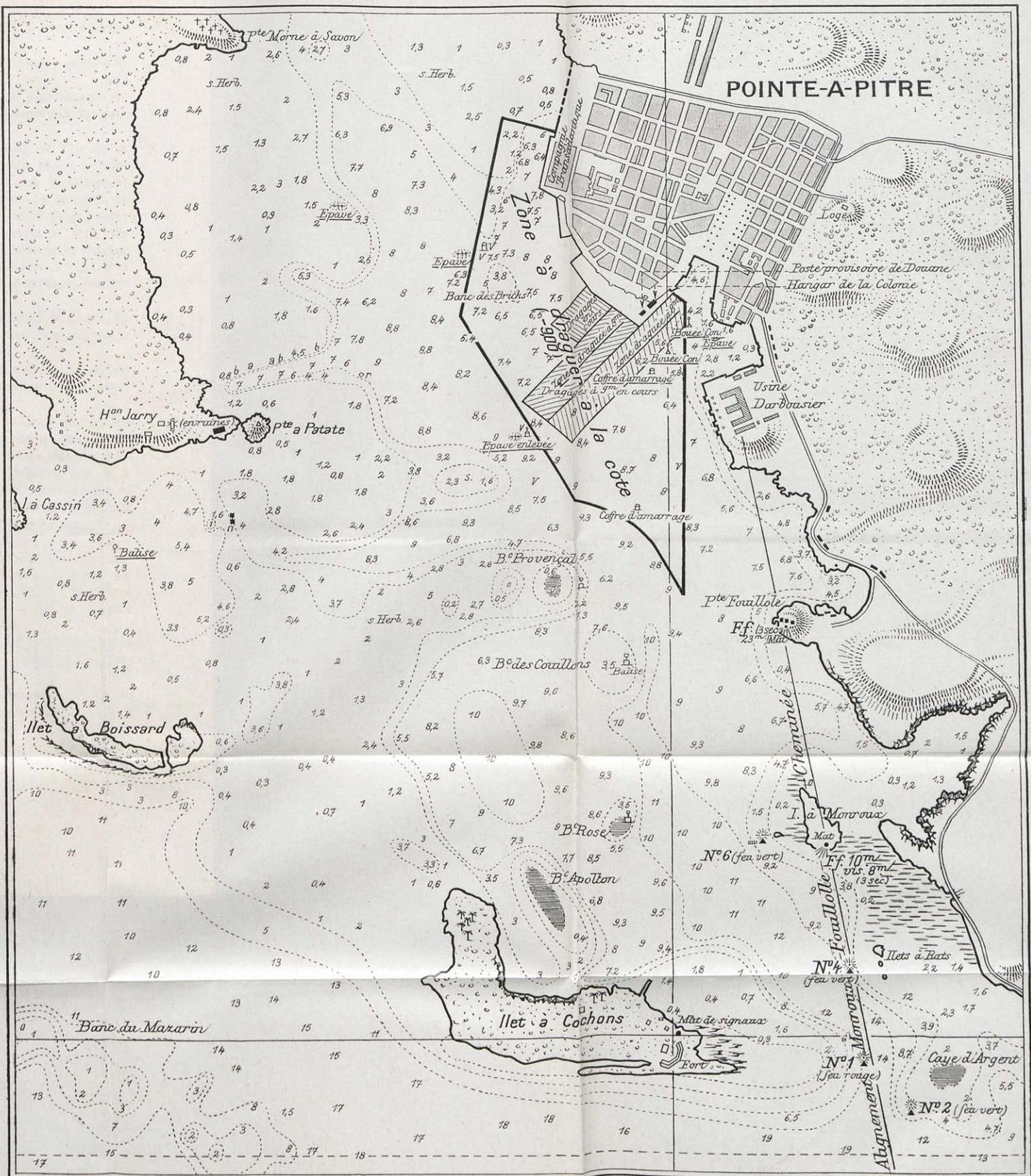
et sa violence était exceptionnelle. Hormis le cas du grand raz-de-marée, catastrophe qui ne se produit certainement pas une fois par siècle, la rade de Pointe-à-Pitre peut donc être considérée comme un mouillage très sûr dont la bonne réputation à cet égard est d'ailleurs bien établie parmi les marins qui fréquentent les parages. Si la rade semble, en effet, largement ouverte au vent du Sud-Est, les hauts fonds qui la protègent dans cette direction opposent à la houle la plus forte un obstacle infranchissable.

L'entrée et la sortie du Port s'effectuent par une passe relativement étroite dont la profondeur minimum est de 9 mètres sous les plus basses mers. Son tracé présente, au droit de la bouée N° 1 un coude assez prononcé; il faut donc évoluer dans le chenal ce qui n'offre quelque difficulté que pour les grands bâtiments.

Pour entrer en rade, les navires doivent s'engager suivant l'alignement déterminé par le mat de Monroux et le mat de Fouillole signalés de nuit par des feux à occultation; ils viennent ensuite sur la gauche au droit de la bouée N° 1 en laissant sur tribord les îlets à Rats et l'îlet à Monroux, puis doivent revenir sur la droite pour parer le banc Rose, le banc des Couillons et le banc Provençal. Le navire a donc à suivre trois alignements; le seul point un peu délicat est le coude de l'entrée qui doit être pris de bonne heure et à demie vitesse. Le balisage actuel, constitué des deux feux d'alignement de Fouillole et Monroux, de trois bouées lumineuses à tribord entrant et d'une bouée lumineuse à bâbord, jalonne d'une manière suffisante l'accore du chenal; et l'entrée aussi bien que la sortie de Pointe-à-Pitre se font à l'heure actuelle avec une relative facilité.

Le chenal s'ouvre vers l'extérieur sur le Petit-Cul-de-sac lequel est limité au Nord-Est par les côtes de la Grande-Terre et à l'Ouest par celles de la Basse-Terre. Cette baie est largement ouverte sur l'Océan mais elle est parsemée de quelques écueils : un banc de corail couvert de moins de 5 m. 50 d'eau qui s'étend à 0,3 mille à l'Ouest de l'îlet du Gosier, le banc du Mouchoir Carré situé à 2,5 milles au S. W. de l'îlet à Gosier et qui s'étend sur 0,3 mille (il présente plusieurs têtes recouvertes de 4 à 5 m. 50 d'eau.) Un banc couvert de 7 m. 8 d'eau à environ 0,45 mille au N.W. de la bouée lumineuse du Mouchoir Carré, un peu à l'Est de l'alignement d'entrée. La Caye Plate recouverte de 6 mètres d'eau à 0,5 mille environ à l'Ouest du Mouchoir Carré. Le Mouton Vert formé de plusieurs pâtés de corail couvert de moins de 7 mètres d'eau. La Caye à Dupont avec deux têtes à fleur d'eau et la Caye Martinique située au Sud-Ouest du Mouton Vert.

Un banc presque à fleur d'eau s'avance à 2,25 milles au S.E. de la pointe à Bacchus avec les îlets de la Frégate de Haut et de la Frégate de Bas, l'îlet à Nègres, l'îlet à Cabrit et l'îlet à la Hache.



POINTE-A-PITRE

Zone à danger

la cote

Cheminée

Alignement

pt Morne à Savon
s. Herb.
Epave 3.3
Banc des Bruits
Zone à danger
Cafre à amarage
Dragages à 9m en cours
Epave élevée
B° Provençal
B° des Couallons
B° Rose
B° Apollon
Pte Fougilole
Ff. (feu vert)
Ilet à Monrouva
Mat
Ff. 10m vis. gm (13 sec)
Ilets à Bats
Mise à signaux
Eort
N° 6 (feu vert)
N° 4 (feu vert)
N° 1 (feu rouge)
N° 2 (feu vert)
Caye d'Argent
Ff. (feu vert)

Un autre banc borde la côte au Nord de la pointe à Bacchus avec l'îlet à l'Anglais.

Enfin le banc du Mazarin couvert de 0 m. 90 d'eau couvre la rade au Sud-Ouest.

Le chemin maritime vers Pointe-à-Pitre étant de jour comme de nuit parfaitement balisé, ces obstacles quoique nombreux ne présentent pas de dangers pour la navigation.

Arrivant de l'Est, le navire peut reconnaître d'abord l'île de la Désirade, visible de 30 milles par beau temps. Un phare à éclat a été installé récemment sur la Pointe Nord-Est. De la Désirade, le navire relève le phare de Petite-Terre, îlot situé au Sud-Est de la Pointe-Est de la Grande-Terre; il fait ensuite route pour passer à 2 milles environ au Sud de l'îlet à Gosier, couvert de nuit par un phare à deux éclats rouges, et continue son chemin pour trouver les bouées lumineuses qui couvrent le Mouchoir Carré à l'Est et à l'Ouest et enfin l'alignement d'entrée de la passe déterminé comme il est dit plus haut.

Arrivant du Sud, le navire doit reconnaître d'abord le phare du Gosier et le relever sous un angle qui ne doit pas être supérieur à 40° avant d'avoir celui de l'îlet Monroux à 15°.

Tous les feux sont alimentés au gaz oil ou à la vapeur de pétrole et l'accès du Port, aux dires de certains navigateurs, est aussi facile de nuit que de jour.

Enfin le Petit-Cul-de-sac offre aux navires de trop fort tirant d'eau pour entrer en rade plusieurs emplacements de mouillage; le principal est celui de Fleur d'Épée à l'Ouest de la Grande Baie à 0,5 mille au Sud de la Caye d'Argent. On mouille par 9 à 11 mètres de fond. Par vent de Sud l'endroit est inhospitalier et les navires doivent pousser jusqu'au mouillage de l'îlet à l'Anglais qui se trouve à 0,5 mille au Nord de l'îlet du même nom.

En outre de la grande passe du Sud, le port de Pointe-à-Pitre possède vers le Nord une sortie par la Rivière Salée, bras de mer qui sépare la Guadeloupe proprement dite de la Grande-Terre. La profondeur de ce chenal est variable et atteint jusqu'à 6 mètres mais l'accès n'en est possible, à toute heure de la marée, qu'aux navires de 2 m. 20 de tirant d'eau au maximum.

Il a été projeté à diverses époques, d'approfondir la Rivière Salée pour faire de Pointe-à-Pitre un port à deux passes, accessibles toutes deux aux grands bâtiments.

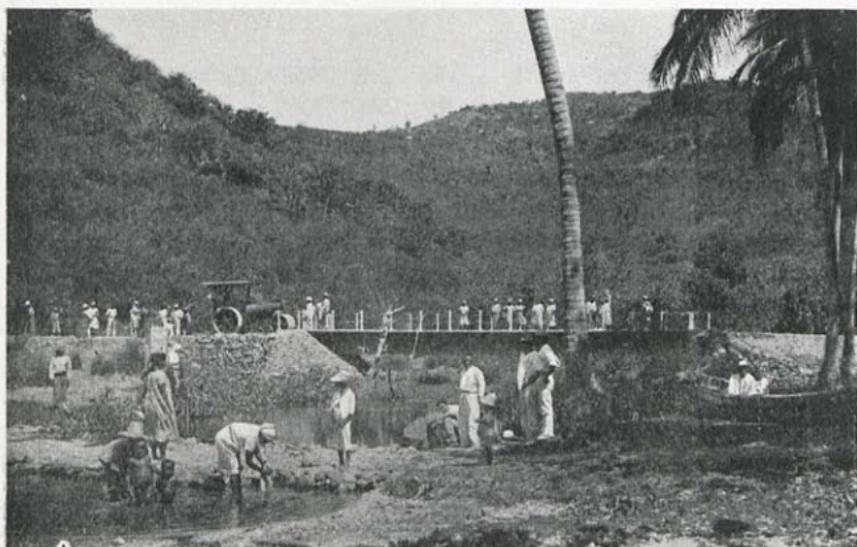
Comme les fonds sont constitués de vases aisément dragables, ce projet est parfaitement exécutable et sa réalisation donnerait incontestablement des facilités nouvelles, surtout aux grands voiliers dont la sortie par la passe du Sud est malaisée par vent de Sud-Est. Mais la Rivière Salée aboutit au Nord dans le Grand-Cul-de-sac qui resterait toujours, même convenablement balisé, de

navigation difficile pour les grands navires. En effet, cette baie pourtant largement ouverte est barrée par un banc de corail qui s'étend de l'îlet à Kahouane jusqu'aux environs de la Grande-Terre en passant par l'îlet blanc, l'îlet à Caret, l'îlet à Fajou et l'îlet à Colas. Les passes, celles de la Grande Coulée entre la Tête à l'Anglais et l'îlet Blanc avec 10 mètres d'eau, celle de Fajou entre l'îlet du même nom et l'îlet Caret avec 10 mètres d'eau et celle de Colas entre les îlets Fajou et Colas, sont profondes mais sinueuses. Enfin et surtout le Grand-Cul-de-sac est encombré d'un très grand nombre d'écueils pour la plupart immergés à faible profondeur et difficiles à reconnaître. Aussi la baie se prête-t-elle assez mal à la navigation et n'est-elle accessible qu'aux marins du pays avec de petites embarcations.

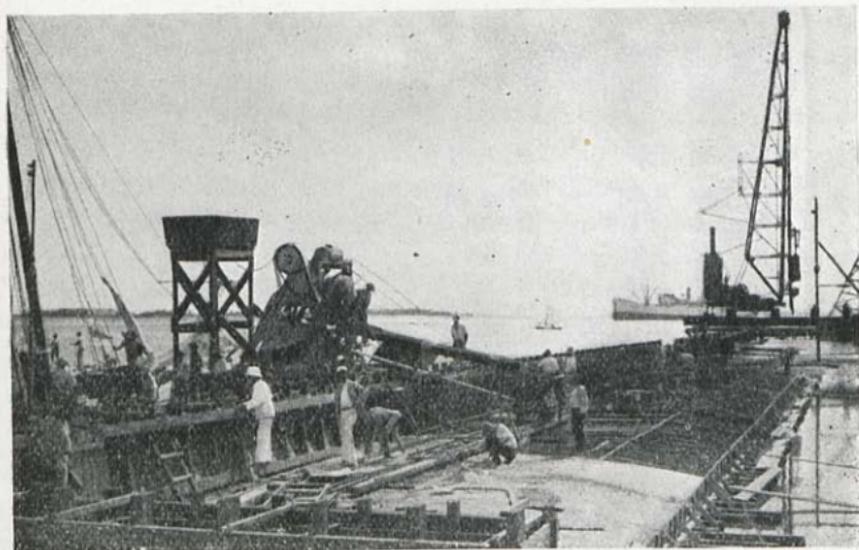
Mais s'il faut renoncer à l'espoir de faire un jour de la Rivière Salée une passe à grande profondeur empruntée par les longs courriers, il n'est pas niable que son approfondissement à la cote (— 4 m. 00) ou (— 5 m. 00) présenterait de grands avantages pour les petits caboteurs faisant le service des Antilles du Nord. Et c'est dans ces limites plus modestes mais mieux adaptées aux circonstances locales qu'il convient, semble-t-il, d'envisager l'avenir de ce canal maritime naturel, qu'un examen superficiel de la carte pourrait laisser supposer plus intéressant pour la navigation qu'il ne l'est en réalité.

Ainsi qu'il résulte des descriptions précédentes, le Port de Pointe-à-Pitre a donc été doté par la nature de grands avantages au point de vue nautique, la rade est bien protégée contre les vagues, le chenal du Sud est profond et, quoique tortueux, relativement facile à franchir, le Petit-Cul-de-sac par ailleurs se trouve protégé, dans une certaine mesure, contre la houle venant généralement du Nord-Est par la côte Sud de la Grande-Terre; certes, la baie est parsemée d'un certain nombre d'écueils, mais un balisage complet et bien entretenu assure la sécurité de la navigation.

Enfin, au point de vue des communications terrestres, Pointe-à-Pitre se trouve, grâce à la configuration particulière de l'île, à peu près au centre de gravité du territoire. Ce sont là de très grands avantages pour un Port, malheureusement la rade qui paraît vaste ne présente cependant qu'une petite superficie accessible aux navires calant plus de 8 mètres; elle est, par ailleurs, encombrée de nombreux bancs qui gênent les évolutions des bâtiments dans le Port : le banc Rose, le banc des Couillons, le banc Provençal et enfin le banc des bricks au droit des quais de la Colonie. Aussi la nécessité de faire des dragages s'est-elle fait sentir depuis fort longtemps et à plusieurs reprises la Colonie a dû se préoccuper d'améliorer le Port à ce point de vue. Nous reviendrons dans les pages suivantes sur cette importante question.



PONT EN BETON ARMÉ DE L'ANSE A LA BARQUE
(Route Sous le vent)



CONSTRUCTION DES MURS DE QUAI DE POINTE-A-PITRE
(Procédé Christiani et Nielsen)



MOUVEMENT NAUTIQUE ET TRAFIC

Au point de vue commercial, aussi bien qu'au point de vue nautique, Pointe-à-Pitre est de beaucoup le Port le plus important de la Colonie. En 1933, par exemple, pour un mouvement commercial de 344 millions de francs en chiffre rond pour l'ensemble de la Guadeloupe, le trafic en valeur du Port de Pointe-à-Pitre s'est élevé à 293 millions, soit 85 % du mouvement commercial total.

Les importations pendant l'année 1933 se sont élevées à 131 millions en chiffre rond, elles se sont réparties en valeur comme ci-après, suivant le lieu de provenance :

- 67 % environ de la Métropole,
- 3 % — des Colonies Françaises,
- 30 % — de l'étranger.

Sur les marchandises en provenance de l'étranger :

- 48 % sont venues des Etats-Unis,
- 28 % — des Colonies, Anglaises d'Amérique,
- 5 % — de Belgique,
- 19 % — de divers pays.

Les importations consistent en produits pour l'alimentation et en objets manufacturés. Les poissons salés, les légumes secs, les vins, les tissus, chaussures, etc... viennent, en majeure partie, de la Métropole; les viandes salées, les farines de froment, les bois, proviennent surtout des Etats-Unis ou du Canada. Il arrive, en outre, du riz des Colonies anglaises et un peu de farine de la Métropole.

Les exportations se sont élevées en 1933 à 162 millions de francs; 97 % des exportations ont été dirigées sur la Métropole et 3 % sur l'étranger et les Colonies françaises.

Les principales marchandises exportées par le Port sont les sucres pour 83 millions de francs en 1933 et les rhums pour 67 millions en 1933. Ces seules marchandises participent donc pour 93 % dans le total des exportations.

Le commerce de transit est encore presque inexistant aussi bien

à Pointe-à-Pitre que dans les autres ports de la Colonie. Pour un commerce général de 344 millions en 1933, le commerce spécial s'est élevé, en effet, à 338 millions. Le rôle des ports de la Guadeloupe et, en particulier, de Pointe-à-Pitre est donc de très peu d'importance au point de vue du transit. Etant donné la position géographique du Port au croisement de plusieurs lignes de navigation, cette constatation ne manque pas de surprendre quelque peu.

A l'heure actuelle, sept Compagnies fréquentent Pointe-à-Pitre d'une manière régulière.

Françaises

1° La Compagnie Générale Transatlantique avec 2 lignes de navigation :

la ligne Métropole-Colon avec un aller et retour tous les 15 jours, la ligne Métropole-Haïti avec un aller et retour tous les mois.

2° Les Messageries Maritimes avec une ligne entre Marseille et Nouméa : un aller et retour tous les 45 jours;

3° La Société Générale des Transports maritimes à vapeur qui s'occupe exclusivement des transports de marchandises sans horaires fixés à l'avance;

Anglaises

4° La Furness Bermuda Line de New-York à Trinidad, un navire tous les 15 jours vers le Sud (1);

5° La Canadian National steamship du Canada au Venezuela, un navire tous les mois vers le Sud (2);

Américaines

6° L'American Caribbean Line de New-York à Demerara, un navire tous les 15 jours vers le Sud (3);

7° L'Océan Dominion Steamship Corporation de New-York à Demerara, un navire tous les mois vers le Sud (4);

8° L'Aluminium Line de la Nouvelle-Orléans à Demerara, un navire tous les 15 jours vers le Sud (5).

(1) Descend du Nord par la côte Sous-le-Vent, touche Basse-Terre, remonte à Pointe-à-Pitre et redescend directement vers la Dominique. Au voyage de retour touche seulement Basse-Terre (irrégulier).

(2) Même trajet que la Furness Bermuda au voyage aller. Au voyage retour ne touche plus la Guadeloupe.

(3) Même trajet que la Furness Bermuda à l'aller et au retour.

(4) Même trajet que la Canadian National Steamship.

(5) Au voyage aller touche seulement Pointe-à-Pitre. Au retour ne touche plus la Guadeloupe.

ENTRÉES. — POINTE-A-PITRE

NOTA. — Ces relevés sont tenus par le Service du Port.

ANNÉES	LONG COURS en jauge brute	CABOTAGE en jauge brute	LONG COURS NOMBRE DE NAVIRES				* CABOTAGE NOMBRE DES NAVIRES	
			de plus de 6.000 t.	de 2.001 à 6.000		de 501 à 2.000		de 500 et au-dessous
				74	70				6
1924	617.116	6.901	34	132	69	5	131	
1925	873.412	7.033	56	8.462	210	2	139	
1926	887.106	4.952	52	9.970	919	9	142	
1927	962.873	5.691	55	74	218	4	131	
1928	Cycloone de 1928, —	Disparition des archives du port	60	190	73	2	161	
1929	1.051.482	13.169	60	172	80	0	132	
1930	1.297.055	8.462	58					
1931	1.389.530	9.970	60					
1932	1.526.802	9.994	74					
1933	1.383.877	10.971	84					
1934	1.523.955	8.205	75					

NOTA. — Les bâtiments au bornage ne sont pas compris dans les présents relevés. Le cabotage s'entend des petits navires faisant la navigation d'Ile à Ile dans les Antilles, cette définition n'est d'ailleurs pas la même pour le service de la Douane.

Les bâtiments qui font le service entre la Guadeloupe et Marie-Galante les Saintes, la Désirade, Saint-Martin et Saint-Barthelémy sont décomptés au bornage.

PASSAGERS DÉBARQUÉS OU EMBARQUÉS A POINTE-A-PITRE (longs courriers)

ANNÉES	Embarqués sur long courrier	Débarqués de long courrier
1933	2.073	2.281
1934	2.192	2.377

Enfin Pointe-à-Pitre est situé approximativement sur l'arc de grand cercle qui relie le détroit de Gibraltar au Canal de Panama. D'autre part, la route la plus courte de Bordeaux à Colon, entrée du Canal, passe entre Haïti et Porto-Ricco à proximité de la Guadeloupe. Comme la distance de Bordeaux à Colon avec escale à San Juan de Porto-Rico est de 4.629 milles, tandis qu'avec escale à la Guadeloupe elle ne dépasse pas 4.724 milles, la différence entre les deux itinéraires n'est donc que de 95 milles.

Eu égard à la longueur totale du trajet les navires peuvent par conséquent s'écarter, au profit de la Guadeloupe, de leur route la plus directe, même pour des quantités de fret minimales sans que ce détour entraîne pour eux des dépenses supplémentaires élevées.

C'est à cette situation privilégiée, sur le chemin de Panama, que Pointe-à-Pitre doit vraisemblablement l'accroissement remarquable constaté depuis l'ouverture du Canal dans son mouvement maritime.

En effet, tandis que le tonnage flottant en jauge nette n'était que de 557.386 tonnes en 1913, il est passé à 1.772.748 tonnes en 1933 alors que le poids total des marchandises embarquées et débarquées n'a augmenté que de 90.628 tonnes en 1913 à 127.290 tonnes en 1933. L'accroissement du mouvement nautique ne peut donc trouver sa seule explication dans l'augmentation du trafic. Cet accroissement d'ailleurs s'est surtout fait sentir pour le cabotage qui comprend la navigation entre le parallèle de Montréal environ et celui de Cayenne (1), ce cabotage en jauge nette ayant passé de 304.184 tonnes pour 23.562 tonnes de marchandises en 1913 à 1.125.126 tonnes pour 43.506 tonnes de marchandises en 1931.

Le mouvement maritime du port est donc caractérisé par le chiffre élevé du tonnage flottant par rapport au trafic relativement réduit des marchandises embarquées et débarquées.

L'examen des tableaux ci-joints donnant le mouvement et le trafic depuis 1913 est particulièrement instructif à cet égard. Il en résulte que Pointe-à-Pitre doit être considéré comme un Port où un grand nombre de bâtiments entrent pour prendre ou laisser un tonnage de fret relativement réduit.

(1) D'après la définition du service de la Douane qui inscrit au cabotage les navires longs courriers sortant de Pointe-à-Pitre pour aller dans les Antilles et vice-versa.

MOUVEMENT GÉNÉRAL DU PORT DE POINTE-A-PITRE

(Entrées et sorties)

ANNÉES	NOMBRE des navires	EFFECTIF des équipages	TONNAGE en jaugé nette	MARCHANDISES débarquées		MARCHANDISES embarquées		MARCHANDISES débarquées et embarquées	
				tonnage	valeur	tonnage	valeur	tonnage	valeur
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1913	432	17.225	537.386	47.569	18.904.813	43.119	15.446.660	90.628	34.551.473
1914	554	22.222	713.213	43.538	17.541.308	63.492	26.187.172	107.031	43.728.540
1916	548	18.425	581.765	52.062	24.021.081	52.344	30.595.368	104.406	63.616.449
1917	526	14.374	457.570	53.582	37.852.023	49.340	49.159.215	102.922	87.011.238
1918	561	12.740	353.075	36.054	38.103.650	41.338	45.322.506	77.392	83.426.156
1919	600	13.693	458.272	47.060	61.651.822	52.671	101.540.853	90.731	163.152.185
1920	546	13.991	580.755	51.854	112.617.555	48.992	133.975.076	100.056	246.622.631
1921	499	17.096	649.384	35.714	74.284.651	37.455	67.237.839	73.169	141.522.490
1922	601	21.558	829.092	49.749	67.243.501	43.739	79.045.620	93.488	146.289.121
1923	562	21.334	882.165	48.321	81.427.086	38.569	97.833.374	86.830	179.290.460
1924	517	22.688	905.644	69.737	100.050.621	31.966	169.702.487	92.733	269.513.108
1925	495	20.733	805.126	54.925	130.206.053	44.798	130.990.625	99.713	250.196.678
1926	461	19.175	768.727	47.143	131.655.074	40.307	148.205.486	87.510	279.869.560
1927	579	23.062	982.851	79.288	139.709.927	41.820	159.509.345	114.108	299.350.272
1929	774	35.992	1.199.400	94.686	208.933.428	19.514	130.699.048	114.200	339.632.476
1930	764	42.187	1.417.887	67.865	198.280.350	39.727	184.718.098	107.592	382.968.378
1931	823	43.651	1.627.517	68.431	168.082.934	29.593	121.809.822	98.024	389.892.756
1932	798	56.296	1.545.400	66.617	141.779.311	64.632	168.176.820	131.269	309.956.141
1933	897	59.879	1.772.748	71.865	159.918.898	55.425	162.407.423	127.290	293.326.321

Statistiques du Service des Douanes pour les navires accomplissant des opérations de débarquement ou d'embarquement de marchandises. | Les chiffres des colonnes 2, 3 et 4 donnent le total des entrées et des sorties.

PROGRAMME DES TRAVAUX — HISTORIQUE

Pointe-à-Pitre, au point de vue des travaux d'aménagement, doit donc être traité en Port de vitesse où toutes les facilités possibles devront être données aux navires pour réduire au minimum la durée de l'escale; sans s'attacher à prévoir un développement linéaire exagéré des installations d'accostage, l'effort devant se porter sur l'amélioration de la rapidité des mouvements et des manutentions, plutôt que sur l'augmentation du nombre des postes au mur de quai. Il faut donc à Pointe-à-Pitre :

1° Porter son effort sur le balisage afin de permettre aux navires de rentrer dans des conditions optima de sécurité et de rapidité à toute heure de jour et de nuit.

2° Poursuivre des dragages en rade pour faciliter au maximum les évolutions des navires et leur permettre de trouver sans manœuvres compliquées une place à quai.

3° Redresser la passe dans la mesure compatible avec les possibilités financières pour attirer les navires par des conditions de sécurité encore plus grandes.

4° Construire une petite longueur de quai en eau profonde d'accès très facile et équiper ces quais d'engins modernes en vue de la manutention rapide des marchandises.

5° Chercher à faire progressivement de Pointe-à-Pitre un point de ravitaillement et aussi de transit pour les Antilles du Nord, rôle auquel le destine sa position géographique puisque c'est le premier port que rencontre un navire venant de la Métropole après avoir traversé l'Atlantique et qu'il est situé ainsi qu'il a été dit plus haut au croisement de lignes de navigation. A cet effet, porter son effort, à défaut d'un dépôt de charbon, sur l'alimentation en eau qui est généralement insuffisante dans les îles voisines.

En un mot, chercher à attirer les navires nombreux qui passent sur les grandes voies maritimes à proximité de la Guadeloupe, par des conditions optima de sécurité, de vitesse des opérations et de ravitaillement.

Telle paraît être l'orientation qu'il convient de donner au développement du Port pour obtenir le maximum de rendement.

Pointe-à-Pitre a retenu depuis fort longtemps, avant même que le percement de l'isthme de Panama eût accru son importance, l'attention des autorités métropolitaines et locales, aussi un grand

nombre de projets, dont la liste est donnée ci-après, ont-ils été dressés pour son aménagement.

Le premier d'entr'eux remonte à 1829; il concernait le curage de la rade. Neuf ans après, des études plus complètes étaient entreprises dont le résultat n'était soumis aux pouvoirs métropolitains qu'en 1843. En 1852 le projet était repris sous les auspices du Gouverneur Aubry Bailleul et depuis 1853 les travaux faisaient l'objet d'inscriptions de crédits au budget local, pendant plusieurs années de suite, mais sans amener un résultat tangible. En 1858, le Capitaine de vaisseau Touchard Gouverneur, sur le rapport du Commandant du Fulton, rassemblait et complétait les résultats des études précédentes pour en faire le projet définitif qui a été repris de nos jours, après avoir été complété en raison de l'importance plus grande du port et adapté, bien entendu, aux possibilités des constructions modernes et aux exigences actuelles des navigateurs.

Le projet de Touchard comprenait :

- 1° Le creusement de la rade et l'amélioration des quais.
- 2° L'élargissement et le redressement de la passe.
- 3° L'établissement d'une cale de halage (abandonnée de nos jours).
- 4° L'alimentation en eau douce du Port.

Pour réaliser ces travaux, il était prévu l'achat d'une cure mole et de six bateaux porteurs, le programme devait s'exécuter en vingt années sur les fonds de la Colonie et les subventions du pouvoir Impérial.

Touchard rappelait déjà à cette date que depuis trente ans, l'amélioration du Port était à l'étude, que les travaux envisagés étaient des plus urgents, qu'il convenait de passer immédiatement à leur exécution et « qu'ils feraient de la ville la première station maritime, commerciale et militaire de ces contrées ».

Sous son énergique impulsion des travaux de dragage paraissent effectivement avoir été poursuivis depuis cette date avec des alternatives d'arrêts et de reprises, sur des ressources locales et aussi sur les subventions accordées par la Métropole, mais le projet de Touchard était bientôt perdu de vue sans avoir été mené à bonne fin.

En 1871, le Ministre de la Marine et des Colonies transmettait un nouveau projet, celui de M. Ploix, Ingénieur hydrographe et M. Boucarut, Capitaine de Frégate, pour l'éclairage et le balisage de Pointe-à-Pitre. Ces officiers avaient travaillé précédemment à la Mission hydrographique chargée de dresser la carte de la Guadeloupe.

Le projet comportait un feu de 4^e ordre à secteur coloré sur la pointe Est de l'îlet à Cochons, deux amers, l'un sur la Pointe à Bacchus, l'autre à l'extrémité Est de l'îlet à la Hache, un voyant sur l'îlet à Monroux, un autre à Jarry.

Ces propositions, pourtant bien modestes, étaient repoussées par l'assemblée locale pour des raisons d'ordre financier.

En 1874, sur la demande de la Compagnie Transatlantique, le Conseil Général reprenait la question et décidait de compléter le balisage du Port par la construction d'un phare au Gosier et d'un feu de six à sept milles de portée sur le moulin de Jarry; la Compagnie demandait, en outre, l'installation dans la passe d'un coffre signalant l'accote des fonds de 7 mètres.

Ces travaux de balisage ne furent réalisés qu'en 1883.

Entre temps, en 1879, de Lesseps étant passé en Guadeloupe et les travaux de Panama ayant reçu un commencement d'exécution, la question de l'aménagement du Port s'était à nouveau posée. Des crédits étaient donc votés dès 1880 pour procéder à des études sur la canalisation de la Rivière Salée et la construction d'un bassin de radoub.

Mais en 1888, ces derniers projets étaient abandonnés à leur tour et les dragages du Port revenaient à l'ordre du jour.

Postérieurement à 1858, en effet, les travaux de curage s'étaient poursuivis par intervalles avec trois vieilles dragues, dont la « France » et deux autres de plus petites dimensions, quelques chalands et un remorqueur, mais rien de bien effectif ne paraissait encore avoir été obtenu en raison de l'allure discontinue imprimée à ces travaux abandonnés et recommencés à plusieurs fois.

En 1889 donc, les dragages étaient repris en rade avec une certaine rapidité; mais en 1892, une Commission nommée par le Gouverneur pour étudier à nouveau les améliorations à apporter au port, demandait à faire porter l'effort de la Colonie sur l'éclairage de la passe intérieure par des bouées lumineuses et la rectification du chenal demandée par la Compagnie Transatlantique ainsi que son approfondissement à 9 mètres.

Comme la plus grande drague de la Colonie ne pouvait fouiller qu'à 6 mètres, il était décidé alors d'acheter la drague « Dolphin » appartenant au Gouvernement de Sainte-Lucie, engin qui avait d'ailleurs été loué précédemment à la Compagnie Transatlantique pour la Martinique et dont le Gouvernement de Sainte-Lucie cherchait à se défaire.

La Dolphin, conduite à Pointe-à-Pitre, était donc achetée par la Guadeloupe et c'est cet engin déjà vieux à l'époque qui a exécuté les principaux dragages effectués dans le Port jusqu'en 1931.

Enfin en 1893 et 1894 la Colonie entreprenait et menait à bien la mise en place des bouées lumineuses de la passe et la construction de l'usine à gaz pour les alimenter.

Puis la question des aménagements du port, quoiqu'ayant déjà fait l'objet de nombreux projets, semble reléguée pendant de longues années au second plan, jusqu'au passage à Pointe-à-Pitre, en 1912, de la mission Jullidière chargée par le Gouvernement métropolitain d'étudier les conséquences de l'ouverture du canal de Panama, en ce qui concerne les colonies françaises des Antilles et d'Océanie.

Le but de la Mission était de reconnaître s'il était utile de créer en Guadeloupe ou en Martinique un établissement maritime important qui servirait de port d'escale aux navires franchissant le canal de Panama.

La Mission conclut que l'ouverture du canal ne pouvait provoquer dans nos îles un accroissement de mouvement important nécessitant une transformation radicale, mais qu'il était très désirable et même nécessaire d'améliorer les ports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France pour répondre aux besoins des Colonies et à leur développement régulier.

En tout état de cause, son passage eut pour effet de remettre à l'ordre du jour l'aménagement du Port de Pointe-à-Pitre et une nouvelle série de projets furent établis dans les années suivantes.

D'abord en 1912 le projet Bon pour la construction d'un appontement accessible aux grands bâtiments.

Puis en 1919 le projet Roy-Prémorant (murs de quai en blocs artificiels).

En 1920 le projet Lanave (murs de quai en blocs artificiels).

En 1921 le projet Peysson (murs de quai sur enrochements).

En 1924, le projet Amouroux (appontement en B.A., puis murs de quai en blocs sur enrochements).

En 1924 encore, le projet Bonifas (blocs sur enrochements) et enfin le projet Costaz en 1927.

Entre temps, il avait même été question en 1916 de relier Pointe-à-Pitre à Jarry par une digue et aussi en 1920 de remettre la construction et l'exploitation du Port à la Chambre de Commerce. Une convention fut même signée à cet effet, mais sans résultat appréciable.

Entre temps encore, en 1924, une tentative était faite pour remettre en activité le matériel de dragage de la Colonie. Repris en 1927, arrêtés par le cyclone de septembre 1928, repris encore en 1930 après le renflouement de la drague Dolphin, naufragée au cours de l'ouragan, les dragages étaient à nouveau interrompus par la perte définitive de ce vieil engin en août 1931.

Tel est l'historique des efforts nombreux faits pour doter la Gua-

deloupe d'un port correspondant à ses possibilités maritimes et commerciales; efforts quelque peu décevants sans doute, puisque, après un siècle passé à établir des projets dont les principaux seulement ont été cités ici, aucune réalisation d'ensemble n'avait pu encore être entreprise en 1931.

A cette date enfin, à la suite du passage de l'Ingénieur en Chef Rieus, un projet d'ensemble était établi sur les bases générales indiquées par Touchard et l'Inspecteur Général Jullidière et les travaux étaient immédiatement entrepris.

Ce projet comporte :

- a) des dragages en rade;
- b) le redressement de la passe;
- c) la construction de murs de quai à 9 mètres de profondeur;
- d) l'équipement de ces murs (docks, alimentation en eau, etc.);
- e) la reconstruction des ateliers de Fouillole.

Ce programme est à l'heure actuelle en voie d'achèvement.

DRAGAGES

Ainsi qu'il a été exposé précédemment, la rade dotée par la nature de grands avantages au point de vue nautique, présente l'inconvénient d'être encombrée de bancs et de n'offrir qu'une faible surface accessible aux navires de fort tirant d'eau. Aussi l'obligation de faire des dragages s'est-elle imposée depuis longtemps et des efforts, ainsi qu'il a été déjà exposé, ont été faits, à plusieurs reprises, dans le passé, pour améliorer le Port à ce point de vue. C'est ainsi qu'ont été creusées la souille de Jarry à 7 mètres de profondeur, la souille de 6 m. 50 pour accéder au quai de la Compagnie Transatlantique et que la passe du Sud a été approfondie. Mais les engins de dragages utilisés, de faible puissance et de mauvais rendement, n'ont pas permis d'atteindre les résultats massifs et définitifs qu'il aurait été permis d'escompter d'engins plus modernes.

En effet, les fonds de la rade se draguent aisément, ils sont constitués de sable calcaire mélangé à des vases de même nature; le produit est de peu de consistance et le sol est mobile, mais,

comme il n'existe pas en rade de fort courant (1) aucun déplacement des bancs ne paraît se produire ainsi que les dragages effectués depuis 1858 ont permis de le vérifier. La rade, d'autre part, ne reçoit aucun cours d'eau susceptible d'apporter des alluvions et les larges bancs faiblement immergés, qui la protègent vers le Sud, empêchent les sédiments marins poussés par la houle, de se déverser à l'intérieur du Port. Si une sédimentation se produit, elle est donc peu importante et l'on peut admettre, qu'au point de vue dragage, ce qui est acquis en rade est durablement acquis.

La zone des dragages envisagée de nos jours s'étend sur 470.000 m² environ; elle est limitée au Nord par une droite de 150 mètres de long se détachant perpendiculairement au rivage à une soixantaine de mètres au Nord des docks de la Compagnie Transatlantique, à l'Ouest par une droite de 675 mètres perpendiculairement à la première et une droite de 500 mètres qui vient rejoindre, en suivant sensiblement la direction NO-SE, la courbe de niveau des 9 mètres. A l'Est la zone est délimitée par une droite de 980 mètres sensiblement dans la direction Nord-Sud et enfin par le contour des quais.

Les dragages s'effectuent à la côte (—9,00). En se basant sur les dimensions du Canal de Panama dont la profondeur utile atteint 12 m. 19 sur les buses des écluses, il a été envisagé dans le passé de creuser la rade jusqu'à cette profondeur pour lui permettre de recevoir les plus grands navires circulant dans le Canal; mais ce projet n'a pu être retenu. En effet, pour recevoir des navires de cette importance, il aurait fallu non seulement tracer une passe nouvelle avec plus de 12 mètres de profondeur, mais encore augmenter le cube des dragages en rade dans des proportions incompatibles avec les possibilités financières du pays, et cela, sans avoir la certitude d'attirer d'une manière régulière d'aussi grands bâtiments dans le Port. Il faut remarquer, en effet, que de tels navires sont fort peu nombreux, qu'ils suivent des lignes à très grand trafic, et que leur déroutement sur Pointe-à-Pitre, dont le trafic annuel est au plus de 130.000 tonnes, ne peut en aucune manière être envisagé, si ce n'est dans un cas exceptionnel, et ce n'est pas pour prévoir en cas d'exception que la Colonie pourrait songer à immobiliser l'énorme capital que représenterait l'approfondissement du Port à 12 mètres.

Par ailleurs, les dragages effectués dans les Antilles voisines ne dépassent pas 30 pieds, soit 9 m. 15.

C'est ainsi que San Juan de Porto-Rico a été dragué en 1927 à 9 m. 15 entre l'île Maro et l'Isle Grande.

(1) Il n'existe en rade qu'un léger courant dans la direction Sud-Nord.

Le Port de Saint-Thomas est à 9 mètres dans la baie et le chenal. Port-Castries (Sainte-Lucie) à 8 m. 20 près du quai Nord.

Enfin, le quai des Tourelles à Fort-de-France est à 8 m. 60.

La profondeur de 9 mètres adoptée pour Pointe-à-Pitre est donc suffisante et réserve même largement l'avenir puisque les plus grands navires fréquentant la rade à l'heure actuelle n'atteignent pas encore ce tirant d'eau ; en effet le *Colombie* cale 7 mètres, le *Cuba* 7 m. 31, le *Flandre* 7 m. 21, le *Macoris* 7 m. 92. Faire davantage au prix d'une très grosse dépense, n'eût donc pas présenté un bien grand intérêt, le tirant d'eau des bâtiments desservant les Antilles étant limité par ailleurs, non seulement par les possibilités du Port de Pointe-à-Pitre mais encore par celles des ports voisins.

Le volume des déblais à extraire pour atteindre la cote proposée a été estimé en 1931 en chiffre rond à 4.100.000 m³. A la fin de 1934, il en avait été enlevé 300.000 environ ; la campagne de dragage doit se poursuivre en 1935 et 1936. Pour réaliser économiquement l'approfondissement de la rade, la Colonie a fait l'achat en 1933 d'une drague à godets dont les caractéristiques sont les suivantes : longueur entre perpendiculaires 40 mètres, largeur hors ceinture 8 m. 57, tirant d'eau arrière en charge 2 m. 25 ; l'engin peut draguer jusqu'à 12 mètres de profondeur au maximum, il comprend deux chaudières et deux machines, la production moyenne par heure de dragage effectif avec une seule machine et un passage de 18 godets à la minute, est d'environ 300 m³ à 9 mètres de profondeur. La puissance de chacune des machines est de 200 HP à 180 tours par minute. La drague est à 2 hélices, sa vitesse en charge est de 6 nœuds et demi. Le prix des dragages, tous frais compris, sauf l'amortissement du bâtiment, ne dépasse pas 4 francs au m³. Ce prix était d'environ 11 francs avec l'ancienne drague *Dolphin*. La Colonie dispose, en outre, d'un remorqueur de 100 HP., de 8 chalands à clapets, dont 2 de 125 m³, d'un chaland à moteur Diesel et d'une drague à benne *Priestmann* petit modèle ; ce matériel a été acheté au titre des Prestations en nature en 1932 et 1933. La flotille du Port comprend, en outre, 2 remorqueurs et 4 chalands à clapets de 45 m³ beaucoup plus anciens mais susceptibles de rendre encore des services.

Les dragages du Port sont exécutés à l'entreprise d'après une formule de régie intéressée. Des essais sont effectués périodiquement par l'Administration et l'Entrepreneur pour établir un prix de revient du mètre cube dragué ; l'Entrepreneur est remboursé de toutes les dépenses qu'il a faites à l'occasion des travaux et reçoit, en outre, une part des économies réalisées par lui sur le prix du mètre cube établi lors des essais, l'autre part revenant à l'Administration.

La réalisation complète du projet de dragage de 1931 dont une bonne partie a déjà été effectuée, fera de la rade une des plus commodés des Antilles, les navires pouvant disposer d'une grande superficie pour y évoluer en toute sécurité.

Enfin la question s'est posée de compléter ces dragages par l'enlèvement du banc Provençal et du banc des Couillons (qui doit son nom pittoresque à la trop grande facilité avec laquelle les navires, surtout les voiliers, s'y peuvent échouer) mais aucune décision n'a encore été prise à cet égard; les bancs en question protégeraient dans un certaine mesure, assure-t-on, les quais du Port contre la houle du large pouvant venir par la passe, par vent du Sud-Est. Cette opinion est discutée, mais en tout état de causes il conviendra, avant d'enlever les bancs, si l'opération doit se faire un jour, de bien s'assurer que ces dragages ne nuiront pas aux précieuses qualités de calme qu'offre, à l'heure actuelle, la rade, à la navigation.

REDRESSEMENT DE LA PASSE

La passe, ainsi qu'il a été exposé précédemment, présente un tracé sinueux qu'il est indispensable de redresser pour faciliter l'accès des grands navires. Le projet de rectification actuel ne comporte pas le redressement total, mais seulement le déplacement de 70 mètres dans l'Est de la bouée N° 4 au droit de l'îlet à Rats; les navires auront ainsi un champ d'évitage beaucoup plus considérable, et d'autre part, le dragage des bancs à bâbord de l'entrée en rade pourra, sans doute, être évité (1). Convient-il de redresser complètement la passe? La question s'est posée à diverses reprises et il est possible aujourd'hui d'y répondre par la négative.

En effet, le chenal est limité par l'accote rocheuse des îlets Monroux, à Rats et la Caye-Argent d'une part, par les coraux de l'îlet à Cochons d'autre part. Tout projet de canal doit donc comporter forcément trois alignements successifs sous peine d'entraîner des travaux de dérochage très importants. Par ailleurs il serait peut-être imprudent de modifier un chenal dont le tracé en ligne brisée contribue, dans une certaine mesure, à rompre la force des lames. Il ne faut pas oublier, en effet, que l'entrée de

(1) Il est question de compléter ces dragages par le déplacement de 100 m. dans l'Est de la bouée N° 6 à l'accote de l'îlet à Monroux. Ce déplacement entraînerait un déblai d'environ 300.000 m³. La Colonie attendra avant de les réaliser d'avoir reconnu les effets du déplacement de la bouée N° 4.

Pointe-à-Pitre est largement ouverte aux vents du Sud et que la mer au fond du Petit-Cul-de-sac est, lorsque le vent souffle de cette direction, des plus mauvaise. Redresser complètement le chenal pourrait donc avoir pour résultat d'ouvrir un passage aux lames et d'augmenter le clapotis en rade.

De nombreux marins estiment d'ailleurs que la passe, telle qu'elle est, ne nécessite pas une rectification totale même au point de vue exclusif des facilités d'évolution des navires. A cet égard, le Commandant Hallier, commandant de la Marine de Fort-de-France, écrivait même, en 1912, que la situation était presque satisfaisante et que la courbe d'entrée en rade de Toulon, que nos grands croiseurs prennent cependant en vitesse avec facilité, était autrement dure.

Enfin, des travaux de dragage présenteraient au droit des bouées N^{os} 1 et 2 des difficultés techniques relativement considérables; les îlets qui bordent la passe à cet endroit sont en effet constitués de cayes assez dures et coûteuses à extraire. La drague, en outre, dans une passe aussi étroite, serait à tout instant dans l'obligation de relever ses ancres et d'évoluer en rade pour laisser le passage aux navires entrant ou sortant du Port. Comme le mouvement maritime est fort actif, que le relevage et le mouillage des cinq ancres de la drague est une opération assez longue, l'engin ne pourrait en définitive opérer que pendant quelques heures par jour. Si l'on ajoute que la mer est souvent agitée à l'entrée du chenal, on se rend compte des sérieuses difficultés que présenterait l'exécution de ce travail.

Que coûterait le redressement complet?

L'opération présente un certain nombre d'aléas et il est malaisé de fixer un chiffre présentant quelque garantie d'exactitude. On peut affirmer cependant que le coût des travaux dépasserait, à coup sûr, les bénéfices qu'on en pourrait retirer au point de vue nautique; aussi l'Administration de la Colonie s'est-elle contentée de prévoir d'abord un redressement partiel par déplacement de la bouée N^o 4, déplacement qui nécessitera déjà l'enlèvement, sur l'accore de l'îlet à Rats, d'environ 25.000 m³ de déblais rocheux. Si ces travaux s'avéraient insuffisants le déplacement de la bouée N^o 6 de 100 mètres vers l'Est sur l'accore de Monroux pourrait alors être entrepris.

MURS DE QUAI

La Colonie a poursuivi depuis 1931 et mené à bien la construction de 455 mètres de murs de quai. Le tracé de ces murs dont la convexité est tournée vers la rade comporte trois alignements

dont la longueur est respectivement de 150 mètres. 190 mètres et 115 mètres. La profondeur d'eau au pied de l'ouvrage est de 9 mètres. Les murs sont du type « Christiani et Nielsen » modèle parfaitement adapté aux fonds vaseux comme ceux de Pointe-à-Pitre. L'ouvrage est constitué comme suit : un batardeau composé de palplanches en béton armé est battu de telle manière que les palplanches atteignent un terrain de consistance suffisante pour supporter les charges indiquées par les calculs. Ces palplanches ont une épaisseur de 32 cm., une largeur de 50 cm., leur longueur varie de 13 à 16 mètres. Derrière ce rideau, du côté rivage, sont battues deux files de pieux en béton armé inclinées l'une vers la rade, l'autre vers le terre-plein, la section des pieux est de 31 cm. sur 37 cm., leur longueur varie de 14 à 18 mètres; l'ensemble du rideau de palplanches et des pieux supporte une superstructure en béton armé et un mur vertical de 2 m. 50 du côté rade. Le platelage horizontal se compose d'une dalle de 65 cm. d'épaisseur; le mur vertical fait corps avec le platelage et couronne l'enceinte des palplanches. Le remblai au-dessus de la dalle est en pierres calcaires; le raccordement du quai avec le terre-plein est constitué par du remblai de tufs calcaires. Ce terre-plein mesure 2 hectares environ, superficie qui paraît suffisante pour le trafic actuel du Port.

Le battage des pieux et des palplanches a été effectué par une sonnette à vapeur, type « Menck », avec mouton de 4 tonnes, dont la Colonie a fait l'achat au titre des prestations allemandes. Le type du mur a dû être renforcé pour le 2^e alignement et une partie du 3^e, les pieux ne trouvant le refus qu'à une profondeur de 21 mètres; aussi la plateforme horizontale a-t-elle été élargie à 12 mètres pour permettre le battage d'une file de pieux supplémentaires.

La profondeur d'eau au pied des quais a été fixée à 9 mètres comme pour la zone à draguer. Ci-après à titre de comparaison les profondeurs d'eau au bas des ouvrages d'accostage pour les principaux ports des Antilles :

Port au Prince	8 m. 20	Jetée
San Juan de Porto-Rico	9 m. 10	App ^t de la Red D. and Bull insulaire Linie
	9 m. 10	App ^t Porto-Rico Coal Cie
St-Thomas	9 m.	Quai
Fort-de-France	de 3,90 à 8,60 quand on s'éloigne des quais de 6 m.	} Quais des Tourelles
Port-Castries (Ste-Lucie)	8 m. 20	Quai Nord
— St-Georges (Grenade)	6 m. 50	Appontement

La longueur et la disposition des quais ont été fixées pour permettre l'accostage simultané de deux grands navires et d'un cargo d'importance moyenne.

Les longueurs totales des plus grands paquebots fréquentant le port à l'heure actuelle sont, en effet, les suivantes :

Colombie	155 m.
Cuba	150 m.
Flandre	146 m.
De la Salle	139 m.
Macoris	130 m.

Les longueurs arrêtées pour les 3 alignements : 150, 190 et 115 m. réservent donc l'avenir et des navires comme le *Champlain* de la ligne de New-York pourrait même accoster le 2^e alignement, à la condition d'être en demi-charge. Les trois postes d'accostage paraissent donc pouvoir suffire à assurer le trafic du Port pendant de longues années. « Nous ne devons pas perdre de vue, disait le » Gouverneur Pauvergne, le caractère insulaire de la Guadeloupe » dont la production est forcément limitée à sa surface cultivable. » A l'opposé des ports continentaux, comme celui de Dakar par » exemple qui pouvait justement espérer aller chercher à l'inté- » rieur, par des voies nouvelles, les éléments de trafic que ne peu- » vent lui offrir en quantité suffisante les régions limitrophes, la » Guadeloupe ne peut étendre au-delà du rendement normal de ses » 30.000 hectares actuellement cultivables, le tonnage des produits » agricoles à exporter. Elle ne possède point de mines exploitables. » Son importation est restreinte aux besoins de sa population, éga- » lement limitée par la surface de son sol... »

Ces paroles prononcées en 1911 sont toujours d'actualité mais il convient d'ajouter toutefois que la surface cultivée à l'heure actuelle en Guadeloupe atteignant à peine 60.000 hectares les possibilités du pays sont loin d'être atteintes (1), Pointe-à-Pitre par ailleurs pouvant être appelé à jouer un jour le rôle de port de transit pour les Antilles du Nord, il convient de ne pas écarter à priori l'éventualité d'un accroissement important du trafic. Si cet accroissement se produit un jour, les améliorations nouvelles devront porter d'abord sur l'outillage de manutention, plutôt que sur le nombre des postes d'accostage, travaux qui nécessiteraient l'immobilisation d'importants capitaux. Si par cas un nouvel accroissement du trafic rendait inévitable la construction de nouveaux postes, les murs de quai existants se trouvent disposés de telle manière qu'ils pourraient être aisément prolongés vers le Nord.

(1) Il resterait encore à l'heure actuelle, affirme-t-on, 70.000 hectares au moins de terres susceptibles d'être mises en culture.

Cette dernière solution devra également être adoptée si les terre-pleins du Port, dont la superficie peut devenir rapidement insuffisante, se trouvaient un jour trop exigües pour assurer le trafic.

EQUIPEMENT DES MURS DE QUAÏ

Les aménagements en cours consistent dans : la construction de clôtures et de voies d'accès en béton sur les terre-pleins, l'élargissement du boulevard de bordure, la construction de 2.700 m² de magasins, la construction de bâtiments pour les Services de la Douane et du Port, enfin l'alimentation en eau et l'installation d'un engin de levage puissant.

Les voies, pour les manutentions sur les terre-pleins, ont été disposées pour permettre l'emploi de chariots automobiles afin de faciliter le bardage des colis entre les postes du quai et les lieux de dépôt. Le matériau employé pour les chaussées est du béton en 0 m. 20 d'épaisseur. Les magasins comportent une charpente métallique, ils sont fondés sur pieux.

Une étude a été faite afin de s'assurer s'il ne conviendrait pas de constituer un dépôt de charbon; les conclusions en sont négatives. A l'heure actuelle, en effet, les navires peuvent se ravitailler à Fort-de-France, à une centaine de milles au Sud de la Guadeloupe. En admettant que la traversée d'un navire d'importance moyenne nécessite de la Métropole à Colon un millier de tonnes de charbon, dont 700 jusqu'à Fort-de-France, on voit que l'installation d'un dépôt à Pointe-à-Pitre aurait pour effet de permettre à un tel navire d'embarquer, avant la traversée de l'Océan, un peu plus de fret qu'il n'en peut embarquer à l'heure actuelle; c'est-à-dire un supplément correspondant au poids du charbon nécessaire pour la traversée entre Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, une quarantaine de tonnes environ. Ce supplément ne serait pas négligeable si le navire trouvait toujours à faire son plein de chargement mais ce n'est pas le cas le plus fréquent et nous n'avons pas la certitude que cet avantage serait assez constant pour que le Port de Pointe-à-Pitre puisse sûrement concurrencer le dépôt de charbon du port voisin. D'ailleurs les quais de Pointe-à-Pitre se prêtent mal à une semblable installation, les surfaces de terre-pleins déjà exigües devant être réservées pour les marchandises; le dépôt ne pourrait donc trouver sa place que sur les îlets ou sur la côte Ouest de la rade et l'avitaillement des navires nécessiterait des transports par chalands. En conséquence, la Colonie a préféré porter son

effort sur une branche où elle trouvera moins de concurrence (1) et plus de facilités d'établissement, l'alimentation en eau pour laquelle elle se trouve mieux placée à tous égards.

A l'heure actuelle dans les petites Antilles avoisinant la Guadeloupe un navire peut trouver à s'approvisionner en eau douce avec une relative facilité.

A Saint-Thomas où la West Indian C^o possède un réservoir de 1.000 tonnes relié au quai par une canalisation; la vitesse d'approvisionnement est de 50 tonnes à l'heure.

A Fort-de-France où la Compagnie Transatlantique possède plusieurs citernes, la vitesse d'embarquement à quai est de 45 tonnes à l'heure.

A Port-Castries où il existe une canalisation à quai.

A Brogstown (Barbade) où il existe une canalisation à quai.

Mais l'eau est vendue en tous ces points à un prix relativement élevé et Pointe-à-Pitre semble bien placée pour mieux retenir la clientèle des navires.

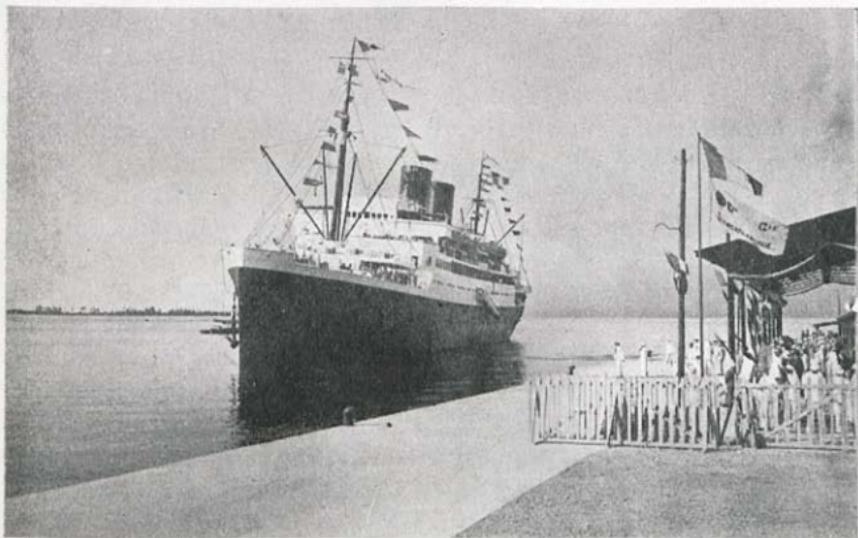
La ville est, en effet, dotée depuis plusieurs années d'une canalisation d'adduction de 0 m. 50 de diamètre qui a son origine sur les hauteurs de la Basse-Terre dans la Grande Rivière à Goyave; l'eau est chimiquement très pure; au point de vue bactériologique elle est le plus généralement saine, sauf en période de crue où il serait nécessaire de la verduniser. Elle coule en abondance et les réservoirs de la ville débordent généralement pendant la nuit. Alimenter le Port ne présente donc pas de difficultés et des travaux ont déjà été entrepris à cet effet. Ils comprennent l'établissement d'une canalisation d'adduction prenant son origine dans les réservoirs de la ville et alimentant par gravité un réservoir surélevé de 500 tonnes disposé sur les terre-pleins du quai avec une canalisation de distribution partant de ce réservoir et longeant les postes d'accostage. La vitesse d'embarquement sera de 70 tonnes à l'heure. L'eau pourra être vendue à un prix relativement bas.

Ainsi les navires passant dans la région pourront être amenés à fréquenter régulièrement le Port pour y reconstituer, rapidement et à peu de frais, leur approvisionnement en eau potable de bonne qualité.

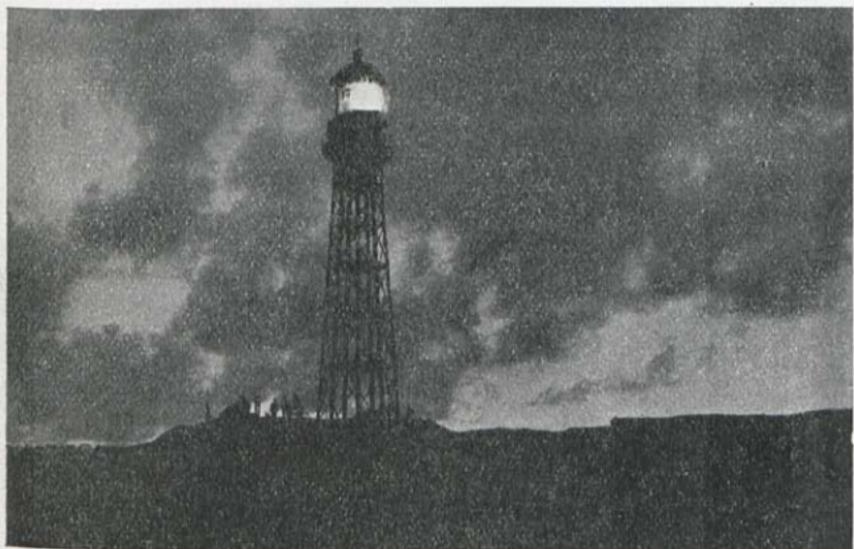
Ces commodités nouvelles accordées aux navires ne manqueront pas d'influer puissamment sur le développement du port en contribuant à lui faire jouer dans le commerce général le rôle, qui

(1) On peut faire de 150 à 200 tonnes de charbon à l'heure à San Juan de Porto-Rico où il existe 2 élévateurs à l'appontement de la Porto-Rico Coal et Cie.

A Fort-de-France la vitesse d'embarquement atteint 100 à 150 tonnes. A Saint-Thomas de 60 à 150 tonnes. A Port-Castries (Sainte-Lucie) de 50 à 100 tonnes. A Brogstown (Barbade) il existe un stock très important.



INAUGURATION DU PREMIER ALIGNEMENT DES MURS DE QUAI DE POINTE-A-PITRE
(Accostage du s/s Coëmbie)



LE PHARE DE LA DÉSIRADE

doit normalement lui revenir, de port de transit pour les Antilles du Nord, rôle qui est encore assumé contre toute logique, par Fort-de-France de la Martinique.

Pointe-à-Pitre est, en effet, placée à 100 milles environ au Nord de Fort-de-France et le trajet imposé aux marchandises entre les Antilles du Nord et l'Europe pourrait donc être diminué de 200 milles si Pointe-à-Pitre se substituait à Fort-de-France comme point de transit.

Si l'on considère en outre que les navires font leur charbon à Fort-de-France avant de passer à Pointe-à-Pitre pour retourner dans la Métropole, on s'aperçoit que l'armateur pourrait disposer dans ce dernier port, puisqu'on n'y fait pas de charbon, d'une plus grande capacité de charge pour le fret de transit.

Par ailleurs la capacité de charge du navire se trouverait augmentée pour les trajets entre la Guadeloupe et les ports des petites Antilles du Sud et du continent américain.

Ces avantages, dont l'intérêt varie avec l'importance des mouvements commerciaux considérés, sont en tous cas loin d'être négligeables. Ils paraissent, en raison des facilités nouvelles offertes à la navigation par le Port de Pointe-à-Pitre, pouvoir retenir un jour l'attention des transporteurs.

En outre des commodités particulières pour le ravitaillement des navires en eau douce il conviendra de favoriser ce commerce de transit en installant sur les quais un engin de levage puissant permettant le transbordement des colis indivisibles pesant jusqu'à 20 tonnes et en accordant certains dégrèvements de taxes de péage aux marchandises en transit.

Enfin, une dernière question se pose à propos de la construction de réservoirs à mazout. Est-il possible d'envisager de semblables installations pour Pointe-à-Pitre ?

Pour le moment, il semble que non.

Le mazout est, en effet, un combustible bien moins encombrant que le charbon; les points de ravitaillement peuvent donc se trouver très espacés, sans qu'il en résulte des inconvénients bien grands pour l'exploitation du navire. Or il existe déjà dans les petites Antilles plusieurs ports dotés de tanks à mazout.

A San Juan de Porto-Rico trois réservoirs de 8 à 10.000 tonnes dont les canalisations aboutissent aux quais;

A Saint-Thomas plusieurs réservoirs de 16.000 tonnes avec manches le long du quai;

A Fort-de-France, les réservoirs de la marine nationale qui, pour renouveler le stock, laissent au commerce le produit à un prix très bas;

A Brodgetown enfin où se trouve un poste spécial pour navires pétroliers.

Pour le mazout, comme pour le charbon, il existe donc déjà dans les îles voisines de nombreuses installations que Pointe-à-Pitre ne pourrait concurrencer à l'heure présente. Toutefois, si le développement du Port permettait d'envisager un jour l'installation d'un semblable dépôt, il conviendrait, semble-t-il, de laisser à l'initiative privée le soin de l'exploiter, la Colonie participant seulement à l'exécution des travaux de premier établissement. Toute la côte Est de la rade étant à l'heure actuelle encombrée, les tanks devraient alors être installés sur la côte Ouest dans les environs de Jarry. L'alimentation des navires serait faite, à contre-ford, par chalands citernes.

UTILITE DES TRAVAUX EFFECTUES DANS LE PORT

Les travaux exécutés jusqu'à ce jour dans le Port présentent, pour l'économie générale du pays, un très grand intérêt, les opérations des navires se trouvent facilitées, les marchandises peuvent être déposées directement sur le terre-plein au lieu d'être chargées dans des chalands qu'il fallait à leur tour remorquer en rade et décharger.

Les usagers ont bénéficié de cette amélioration et réalisent une économie qui peut être évaluée à 20 francs par tonne de marchandise manutentionnée. Aussi la Colonie, qui a engagé pour la construction des quais et l'approfondissement de la rade, des capitaux importants, s'est-elle préoccupée pour les rémunérer à un taux convenable de percevoir sur les navires faisant usage du quai et les marchandises qu'ils débarquent ou embarquent une partie de ce bénéfice sous forme de taxes de péage.

Par ailleurs, certaines compagnies de navigation française fréquentant le Port disposent depuis plusieurs années déjà de quais construits à leurs frais et permettant l'accostage des cargos de 6 mètres environ de tirant d'eau; les marchandises transportées par elles se trouvaient donc, avant la mise en service des nouveaux quais de la Colonie, grevées au débarquement et à l'embarquement de frais moindres que les marchandises transportées par les navires étrangers ne disposant, eux, que du procédé plus coûteux des manutentions par chalands. La possibilité, pour tous les navires, d'accoster sans payer de droits, aux quais de la Colonie, quais dont la construction a été assurée avec des capitaux natio-

naux, aurait donc eu pour effet de favoriser les marchandises étrangères transportées sous pavillon étranger. Aussi a-t-il été établi un projet d'institution de taxes de péage qui a reçu le 24 novembre 1934 l'approbation du Conseil Général de la Colonie. Ce projet est, à l'heure actuelle, soumis à la sanction du Conseil d'Etat en application de l'article 55 B de la loi de Finances du 29 juin 1918 (1). On sait, en effet, que les conseils généraux des Colonies sont habiles, sous l'approbation du Conseil d'Etat à créer des taxes locales de toute nature. Le projet est basé sur la loi du 7 avril 1902 qui a institué dans les ports de la Métropole des taxes de péage dont le produit doit servir à l'exploitation et à l'aménagement des installations nautiques.

L'économie du projet est indiquée ci-après :

Les opérations d'embarquement ou de débarquement par gabarres se payent de 25 à 45 francs la tonne suivant la nature de la marchandise; or le débarquement ou l'embarquement pour un navire accosté revient de 5 à 10 francs par tonne seulement; l'économie réalisée peut donc être évaluée à 20 francs environ.

L'application des tarifs proposés pour les taxes de péage (0,10 par tonneau de jauge nette et par jour, et 10 fr. 50 par tonne de marchandise manutentionnée) donne les résultats suivants :

a) Pour un paquebot de 7.500 tonnes de jauge nette débarquant et embarquant 200 tonnes en une journée, le produit du péage sera de $7.500 \times 0,10 + 200 \times 10,50 = 2.850$ francs ou par tonne de marchandise 14 fr. 25; l'usager réalise donc encore un bénéfice de 5 fr. 75 par tonne environ.

b) Pour un cargo de 3.000 tonnes débarquant ou embarquant 2.000 tonnes en deux journées le produit du péage sera de $2 \times 3.000 \times 0,10 + 2.000 \times 10,50 = 21.600$ francs.

21.600

Soit par tonne de marchandise $\frac{21.600}{2.000} = 10$ fr. 80, l'usager con-

serve donc encore un bénéfice de 9 fr. 20 par tonne environ.

Il y a lieu de tenir compte, en outre, des avantages généraux de l'accostage pour un navire, ravitaillement en eau douce plus facile, faculté de faire des manutentions beaucoup plus rapidement et de réduire ainsi la durée de l'escale et en outre possibilité pour les paquebots d'assurer aux passagers à l'embarquement et au débarquement le maximum de confort.

Enfin, des exemptions sont prévues pour certains usagers. Les navires appartenant à l'Etat ou à la Colonie n'effectuant que des

(1) Le Conseil d'Etat vient de l'approuver dernièrement.

opérations rentrant dans le cadre des attributions de la puissance publique sont exemptés des taxes d'accostage, il en est de même pour les navires de guerre étrangers. Sont exemptés, en outre, les combustibles et autres provisions pour le ravitaillement des bâtiments; il importe, en effet, pour le commerce local, de retenir la clientèle des navires, gros acheteurs de provisions de toute sorte.

Les rhums et les sucres enfin doivent bénéficier d'une réduction de taxe de 50 %. La plupart des usiniers de la Colonie transportant, en effet, leur production à Pointe-à-Pitre par la voie maritime, ne trouvent encore à l'heure actuelle dans l'utilisation du mur de quai qu'un petit intérêt; il est donc probable qu'une partie seulement du trafic en ces denrées passera par le mur de quai et que l'embarquement de l'autre partie, la plus importante, continuera à se faire en rade comme par le passé.

Toutefois, la possibilité de stocker ces marchandises dans les hangars des terre-pleins, l'amélioration du réseau routier de la Colonie, les facilités sans cesse plus grandes que l'usage des quais offrira au fur et à mesure du perfectionnement de son outillage, permettent d'escompter que, dans un avenir peu éloigné, les sucres et les rhums emprunteront de plus en plus le nouvel ouvrage d'accostage et la réduction de taxe dont bénéficieront ces marchandises est bien faite pour favoriser cette orientation. Comme le poids total de sucre embarqué annuellement à Pointe-à-Pitre est d'environ 35.000 tonnes (il a atteint 45.000 tonnes en 1932), que celui du rhum est d'environ 12.000 tonnes, il y a un intérêt très grand à retenir, pour l'ouvrage d'accostage de la Colonie, la clientèle régulière des exportateurs de ces produits.

Les tarifs proposés, dont le caractère libéral ne saurait être contesté, permettent cependant d'escompter des recettes relativement importantes. En supposant que 40 % seulement du trafic du Port empruntera le mur de quai pendant les premières années, la recette envisagée, y compris la location des hangars, est d'environ 700.000 francs. Il est permis de croire d'ailleurs que le trafic du mur de quai augmentera rapidement jusqu'à 90.000 tonnes au moins, la recette sera alors portée à 1.400.000 francs.

Comme la Colonie a engagé, pour la construction et l'équipement de l'ouvrage d'accostage, un capital de 22 millions de francs en chiffre rond, on peut constater que le produit de la taxe suffira dès les premières années à rémunérer les investissements à raison de 3,2 %; ce taux est appelé à s'élever rapidement jusqu'à 6,4 % environ.

Si l'on observe que les rémunérations ci-dessus ne comprennent ni les bénéfices laissés à l'usager, dont les frais de manutention anciennement effectués par chalands sont réduits de 5 ou 10 francs

par tonne, ni les avantages indirects que présente l'accostage des navires, on peut constater que les travaux réalisés sont profitables pour la collectivité et que l'argent de la Colonie a été placé en définitive à un taux suffisant.

En résumé, sans être aussi rémunérateurs que les travaux effectués sur les routes de la Colonie, les travaux du Port de Pointe-à-Pitre présentent encore un très grand intérêt et les avantages directs ou indirects que pourront en retirer aussi bien la Colonie que les particuliers permettront d'amortir rapidement le capital engagé pour leur exécution.

Enfin, comme il est de règle pour les taxes de péage qui sont des ressources avec affectation, le produit en sera versé au budget annexe du Port de Pointe-à-Pitre qui se trouvera ainsi doté de ressources suffisantes pour l'exploitation et même l'amélioration de ses installations. En effet, le budget annexe peut disposer, à l'heure actuelle, d'environ 1.400.000 francs de ressources. Avec le produit des taxes de péage ses revenus pourront être portés à 2.100.000 francs pendant les prochaines années et pourra atteindre 2.800.000 francs dans un avenir peu éloigné; or les charges fixes d'exploitation sont présentement de 400.000 francs environ. En admettant que ces charges soient portées par la suite à 600.000 fr., en raison des frais supplémentaires d'entretien exigés par les bâtiments des terre-pleins, l'éclairage et le maintien des profondeurs en rade, c'est donc une somme de 2.200.000 francs dont le service du Port pourra disposer annuellement pour ses travaux neufs. Si le budget annexe est géré prudemment, en évitant soigneusement le gonflement des charges fixes, l'avenir du Port est largement assuré, sans avoir à émettre d'emprunts nouveaux. La situation insulaire de la Colonie, l'importance relativement très grande de son commerce extérieur justifient de telles précautions pour assurer l'existence et le perfectionnement d'un élément essentiel, sinon primordial de son outillage public.

AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX A ENVISAGER POUR L'AVENIR

Quel est le programme qu'il y a lieu d'envisager pour utiliser au mieux les ressources ainsi disponibles pour les travaux neufs.

Il a été question depuis fort longtemps de construire une forme de radoub en rade à proximité de Fouillole; mais ce projet doit semble-t-il être rejeté. Il existe, en effet, à Fort-de-France, une forme de 128 mètres de longueur totale, de 23 m. 75 de largeur au

seuil et de 8 m. 50 de profondeur, dont l'exploitation est déficitaire; il ne saurait donc être question d'en construire une semblable ou plus petite à Pointe-à-Pitre.

Faudrait-il en construire une plus grande ?

Il y a lieu de répondre encore par la négative; un tel ouvrage coûterait, en effet, une somme considérable, de l'ordre de 15 à 20 millions pour une forme de 200 mètres et le capital, ainsi engagé, serait presque totalement sacrifié. En effet, les navires utilisent les formes de radoub pour se faire caréner ou bien en cas d'accident (voie d'eau, rupture d'hélice, etc...). Dans le premier cas, le navire utilise la forme en tête de ligne, entre deux voyages mais jamais, bien entendu, en cours de voyage. Ce n'est donc qu'en cas d'avarie grave nécessitant immédiatement l'entrée au bassin que la forme de Pointe-à-Pitre pourrait éventuellement être utilisée; mais il faut tenir compte que les navires modernes disposent de moyens d'action étendus et peuvent continuer leur route, même après accident dans la plupart des cas, pour trouver un arsenal bien outillé, la plupart d'entr'eux sont, en effet, munis de plusieurs hélices et de cloisons étanches.

Le cas d'avarie survenue aux abords de Pointe-à-Pitre et assez grave pour nécessiter une entrée immédiate en cale sèche peut donc ne pas se produire une seule fois en plusieurs années, et ce n'est pas pour cette éventualité des plus incertaines que la Colonie pourrait songer à investir dans un bassin de radoub des sommes énormes dont elle peut trouver par ailleurs une utilisation bien plus rémunératrice.

Par contre, si le projet de bassin de radoub doit être abandonné, l'édification d'un ber de halage pour les petits bâtiments de 200 à 300 tonneaux présenterait une utilité certaine. La côte de Fouillole se prête d'ailleurs à l'installation à peu de frais d'un semblable ouvrage dont l'exploitation, qui pourrait se faire à des tarifs assez bas, ne manquerait pas de retenir la clientèle nombreuse des petits caboteurs de la région.

Il a été question enfin d'acheter pour le Port un ponton mature de moyenne puissance pour la manutention des colis très lourds et aussi pour le relevage des épaves.

Il est à remarquer, en effet, que la rade de Pointe-à-Pitre où les profondeurs de 9 mètres s'étendent sur une surface pourtant restreinte est encombrée d'épaves de toutes sortes, que le service du Port doit parfois quand c'est possible enlever, à grands frais, avec des moyens de fortune. Par ailleurs, la rade n'est desservie que par un seul chenal à grande profondeur et un naufrage dans cette passe étroite et relativement sinueuse est une éventualité qu'il ne faut pas repousser absolument.

Or un semblable sinistre aurait des conséquences très graves : impossibilité d'accéder dans le Port, embouteillage des navires en rade, nécessité d'acheminer le trafic par la Grande Baie ou Petit-Bourg, la perturbation s'étendrait au pays tout entier et appellerait ces mesures d'extrême urgence. D'où l'idée de faire dès maintenant l'achat d'un puissant engin de levage flottant pour faciliter le relevage des épaves. Mais ce projet présente des inconvénients. Un engin susceptible de réaliser des opérations de ce genre est déjà un important navire coûteux d'achat et dont l'entretien absorberait une grosse part des réserves du budget du Port. Ce serait une assurance certes pour le cas d'accident, mais une assurance des plus coûteuses, qu'il est permis, à notre avis, d'estimer plus onéreuse que le risque couru. Aussi l'achat d'un tel engin paraît-il pour le moins prématuré.

D'ailleurs, par l'installation d'une signalisation bien disposée, par l'institution de règles de navigation très strictes pour l'entrée et la sortie des navires, le risque d'échouage peut être, sinon supprimé entièrement, du moins fortement réduit et c'est dans ce sens qu'il convient, semble-t-il, de traiter le problème.

Les disponibilités budgétaires devront donc être affectées dans les prochaines années d'abord à des installations susceptibles d'apporter un bénéfice plus immédiat, l'outillage mécanique des terre-pleins par exemple. Jusqu'à présent, en effet, il n'a été question, en ce qui concerne cet outillage, que d'installations simples et de peu de rendement. Il appartiendra à la Colonie exploitante du Port, de l'améliorer à cet égard.

Les installations suivantes peuvent, semble-t-il, être envisagées pour un avenir prochain et être mises d'ores et déjà à l'étude :

- a) Installation de deux grues mobiles à portique de 1 t. 500 de palanquée.
- b) Achat de transporteurs mobiles à courroies pour marchandises diverses pouvant servir aussi à l'empilage des sacs.
- c) Installation d'une courroie transporteuse pour le chargement des sacs de sucre.
- d) Installation d'un tapis roulant pour chargement des bananes et construction de chambres ventilées pour le stockage de ce fruit (à n'envisager que si le commerce de la banane se développe).

Sans qu'il ait été fait d'études précises qui permettront seules d'être absolument affirmatif, il est permis de supposer que les installations envisagées permettraient de rémunérer le capital investi et les frais d'exploitation.

ATELIERS DE FOUILLOLE

Enfin, la Colonie a mené à bien, depuis 1930, la réfection des ateliers de Fouillole détruits par le cyclone de septembre 1928. Ces ateliers comprennent trois bâtiments en béton armé et un hangar métallique de 1.500 m² de surface couverte; les machines-outils ont été achetées au titre des prestations allemandes :

L'outillage comprend :

- 1 tour en l'air
- 3 tours parallèles à fileter et à charioter
- 1 perceuse radiale
- 1 machine à percer
- 1 perceuse sensitive
- 1 scie alternative
- 1 scie circulaire à bois
- 1 scie à ruban
- 1 étau limeur
- 1 raboteuse
- 1 marteau pilon
- 1 laminoir jusqu'à 25 m/m.
- 1 cisailleuse poinçonneuse combinée jusqu'à 25 m/m.

Et en outre dans l'atelier des engins mécaniques :

- 2 tours parallèles à fileter et à charioter
- 2 machines à percer
- 1 fraiseuse
- 1 étau mineur
- 2 forges.

INSTALLATIONS ET OUTILLAGE PRIVÉS DANS LE PORT DE POINTE-A-PITRE

Avant de clore le présent chapitre, il convient enfin de signaler que l'industrie privée, précédant les travaux de la Colonie, a fait dans le port, à diverses époques, d'importantes installations. C'est ainsi qu'il a été construit près de 400 mètres de quais accessibles aux bâtiments de moins de 6 mètres de tirant d'eau.

Par ailleurs de vastes docks couverts ont été édifiés par la Compagnie générale Transatlantique (6.845 m² de surface couverte),

par la Société générale des Transports maritimes à vapeur (1.933 m² de surface couverte) et par le Crédit Foncier Colonial (946 m² de surface couverte).

En ce qui concerne le matériel flottant la Compagnie Transatlantique possède dans le Port :

le remorqueur Précheur	de 150 HP
le — Capesterre	de 85 HP
2 chalands en fer	de 100 T. chacun
8 — —	80 T. —

La Société Industrielle et Agricole de la Guadeloupe (Darbousier) dispose pour ses transports (cannes, sucre, rhum, etc....) de

3 remorqueurs	de 25 HP
1 —	de 125 HP
50 chalands en fer	de 20 T. chacun
6 gabarres en bois	jaugeant au total 300 T.

La Compagnie des Transports Maritimes de la Guadeloupe dispose en outre de :

4 chalands en fer	de 70 T. chacun
12 gabares	jaugeant 800 T. au total
4 — malées	jaugeant 200 T. au total
1 vedette « Comté »	de 40 HP
1 — « Fides »	de 15 HP

Et appartenant au Crédit Foncier Colonial on relève :

2 chalands en fer	de 50 T. chacun
1 — —	80 T.
2 gabares en bois	de 40 T.
2 — —	25 T.
avec	
1 vedette	de 35 HP
1 —	30
1 pirogue	de 70 T.
1 — de	30 T.

Enfin les ateliers mécaniques de Dubouchage situés en bordure de la rade et exploités par la Société Française d'Entreprises exécutent tous travaux mécaniques et réparent le matériel appartenant aux particuliers; l'Atelier fait la soudure à l'autogène, la fonderie pour le bronze et la fonderie pour la fonte avec 2 cubiots de 2.000 litres et 700 litres.

C'est avec ces installations que le trafic du port a été assuré jusque tout dernièrement.

CHAPITRE IV

PORTS SECONDAIRES ECLAIRAGE ET BALISAGE DES COTES

LE PORT DE BASSE-TERRE

C'est le deuxième port de la Colonie, il est situé au Sud de la Guadeloupe proprement dite sur une portion de rivage à peu près rectiligne et très accore. Les Instructions Nautiques le définissent : « Une rade ouverte et sans abri surtout par vent du Sud à l'Ouest ». Il convient d'ajouter que les vents ne soufflant de ces secteurs qu'exceptionnellement (2 jours en 1930, 6 jours en 1931) le mouillage de Basse-Terre se trouve protégé le plus souvent contre la houle qui vient généralement du Nord-Est, par la pointe du Vieux-Fort.

C'est pourquoi, bien que l'embarquement et le débarquement des marchandises présentent parfois des difficultés, en particulier par vent du Sud-Est qui souffle plus fréquemment, 54 jours en 1930, 56 jours en 1931, il ne faut pas conclure que le mouillage soit toujours aussi inhospitalier qu'il pourrait le paraître.

Il n'en reste pas moins vrai que dans le cas où le vent tourne vers le Sud les navires doivent appareiller.

Le rivage, en effet, est très incliné au voisinage de la terre (on trouve des fonds de 50 mètres à 200 mètres de la rive) et le ressac y est assez violent par mauvais temps.

Les navires mouillent par trente mètres de fond. Il est recommandé de mouiller 2 ancres de manière à mettre le cap sur Houël-

mont, une montagne aisément reconnaissable aux abords de la rade, d'où tombent parfois de violentes rafales (1).

PASSAGERS BASSE-TERRE

(Longs courriers)

ANNÉES	Passagers embarqués	Passagers débarqués
1933	334	377
1934	766	1094

Relevés du service du Port.

Les installations du Port sont des créations de l'Industrie privée, à l'exception toutefois d'un petit appontement en bois de 29 mètres de longueur et de 2 m. 20 de tirant d'eau maximum, et d'un bâtiment pour les services du Port et de la Douane, qui ont été édifiés par la Colonie. L'Administration a fait en outre poser dernièrement une balance publique d'une force de 15 tonnes.

Les autres installations du port sont énumérées ci-après :

Appontements

En outre de l'appontement de la Colonie, il existe :

Un appontement appartenant à la C.G.T. mesurant 74 mètres de longueur; il offre une profondeur d'eau maximum en bout de l'ouvrage de 4 m. 40;

Un appontement appartenant à l'Union Commercial de 76 mètres de long avec 4 m. 20 de profondeur d'eau;

Un appontement appartenant à la Société Lignièrès et C^{ie} de 60 mètres de long avec 3 m. 50 de profondeur d'eau.

Tous ces ouvrages sont en bois. Ils sont constitués de deux ou plusieurs files de pieux enfoncés dans le sol de 1 mètre à 2 mètres environ; les pieux sont solidement entretoisés dans leur partie au-dessus du niveau de la mer; les platelages sont généralement placés assez haut. Tandis que les bois immergés en rade de Pointe-à-Pitre, où il y a beaucoup de tarêts, se conservent assez mal, les appontements de Basse-Terre sont d'une bonne tenue et ne nécessitent que des frais d'entretien minimes.

(1) La signalisation comprend deux feux fixes rouges, l'un près du nouveau bâtiment du Port (portée 5 milles, hauteur du feu 12 mètres), l'autre dans le massif d'enracinement de l'ancien appontement détruit par le cyclone (portée 2 milles, hauteur du feu 7 mètres).

MOUVEMENT GÉNÉRAL DU PORT DE BASSE-TERRE
(En jauge nette)

ANNÉES	NOMBRE des NAVIRES	EFFECTIF des ÉQUIPAGES	TONNAGE en jauge nette	MARCHANDISES débarquées		MARCHANDISES embarquées		MARCHANDISES débarquées et embarquées	
				tonnage	valet	tonnage	valet	tonnage	valet
1			4	5	6	7	8	9	10
1911	120	2.221	75.147	1.872	1.161.238	2.638	3.487.827	4.511	4.649.055
1912	97	2.180	»	2.307	1.350.064	2.452	3.141.032	4.760	4.491.996
1913	81	1.555	53.025	2.321	1.270.117	1.972	2.840.829	4.294	4.110.946
1916	73	1.615	51.601	1.233	934.122	1.420	2.610.221	2.662	3.544.353
1917	77	1.791	48.942	2.313	1.659.183	970	1.399.657	3.283	3.058.840
1918	139	2.492	75.770	1.127	1.592.405	2.361	5.748.318	3.488	7.340.723
1919	159	2.907	54.130	1.293	2.192.909	1.083	9.137.667	2.376	4.320.576
1920	179	2.519	71.870	1.801	5.210.509	2.656	19.414.104	4.457	17.024.613
1921	165	2.313	67.098	1.143	4.705.026	1.698	7.363.854	2.841	19.068.880
1922	214	3.482	86.729	1.021	4.433.726	1.593	5.884.653	2.614	10.318.379
1923	242	4.431	121.267	2.128	4.986.786	2.701	7.078.390	4.829	12.066.176
1924	190	2.787	104.147	2.304	7.624.556	3.437	15.638.112	5.741	23.262.668
1925	211	2.927	74.533	2.409	12.306.366	3.827	24.881.039	6.236	37.241.447
1926	246	3.658	91.632	3.247	13.194.395	4.674	19.457.652	7.921	22.652.047
1927	214	3.928	106.107	3.194	17.790.868	3.439	22.739.699	6.633	40.539.567
1928	982	9.277	Année de cyclone	10.149	92.380.672	1.125	3.810.870	11.274	26.191.542
1929	374	14.085	258.156	8.750	30.778.348	2.180	8.001.280	11.930	38.779.628
1930	422	21.829	458.089	8.596	20.849.645	6.075	17.004.087	14.671	37.853.702
1931	493	29.200	709.143	10.927	24.784.000	12.575	21.502.000	23.502	46.986.000
1932	498	29.200	937.000	13.176	22.142.252	14.947	28.567.225	28.123	50.710.177
1933			975.931						

Statistiques du Service des Douanes.

Les chiffres des colonnes 2, 3 et 4 donnent le total des entrées et des sorties.

Engins de levage

Ces installations sont des plus sommaires. Il existe :

Une grue de trois tonnes sur l'appontement de la C.G.T. ;

Une grue électrique de 2 t. 8 sur l'appontement de l'Union Commerciale et une grue à bras d'une tonne sur l'appontement de la Société Lignières.

Matériel flottant

Les appontements ne sont accostables qu'aux petits caboteurs perpendiculairement au rivage, il y a, en effet, dans le port beaucoup de « levée » et les navires tant soit peu conséquents courent le risque de talonner. Ils ne peuvent, par ailleurs, s'ancrer en travers de la houle. Les opérations de la plupart des navires s'effectuent donc au large, par le moyen d'allèges.

La flotille de débarquement du port comprend :

Deux chalands de 100 tonnes et trois gabares de 30 tonnes chacune appartenant à la C.G.T. ;

Six gabares de 70 tonnes chacune et un canot de 5 m. 50 de long pour remorquage appartenant à l'Union Commerciale ;

Trois gabares de 70 tonnes chacune, deux de 30 tonnes et une de 45 tonnes appartenant à la Société Lignières ;

Une gabare de 75 tonnes appartenant à M. Valeau.

Docks couverts et terre-pleins

Il existe à Basse-Terre trois magasins couverts : celui de la C.G.T. de 436 m² de surface couverte, celui de l'Union Commerciale de 637 m² et celui de la Société Lignières de 257 m².

Les terre-pleins sont constitués par le cours Nolvos, place publique qui est à la fois un lieu de promenade et le centre commercial de la Ville. Cette disposition des lieux, défectueuse au point de vue de l'exploitation du port, devra être modifiée si le trafic se développe encore notablement. Il n'existe dans le port ni dépôt de charbon ni installations permettant d'alimenter les navires en eau potable.

Mal abrité au point de vue nautique, doté d'installations insuffisantes, mais, en revanche, d'accès très facile, le port de Basse-Terre a vu, ces dernières années, son développement maritime s'accroître dans des proportions considérables.

En 1912, le Commandant Hallier le définissait comme suit : « Basse-Terre qui a seulement un mouillage forain n'offre » aucun intérêt au point de vue maritime. Le mouvement des

» navires y est presque nul. On n'y fait guère que du cabotage local
» et on peut dire que tout le commerce extérieur de la Guadeloupe,
» importation et exportation, se fait par le seul port de Pointe-à-
» Pitre ».

Le mouvement du port en jauge nette d'après les statistiques douanières était à cette époque de 53.025 tonneaux. En 1923, il passait à 121.267 tonnes, en 1929 à 258.156 tonnes, en 1930 à 458.089 t. et en 1932 à 975.931 tonnes (dont 497.000 pour le cabotage), soit près de vingt fois le mouvement de 1913. Les causes de cet accroissement exceptionnel résident :

1° Dans la facilité d'accéder au mouillage par la voie maritime. Le rivage est accore et sain, il n'y a pas de chenal d'accès. Même surpris par le mauvais temps, un navire peut, en quelques minutes, relever ses ancres et prendre le large. Aussi un grand nombre de bâtiments qui fréquentent Pointe-à-Pitre mouillent-ils également à Basse-Terre, le déroutement étant, pour la plupart des lignes, de très peu d'importance.

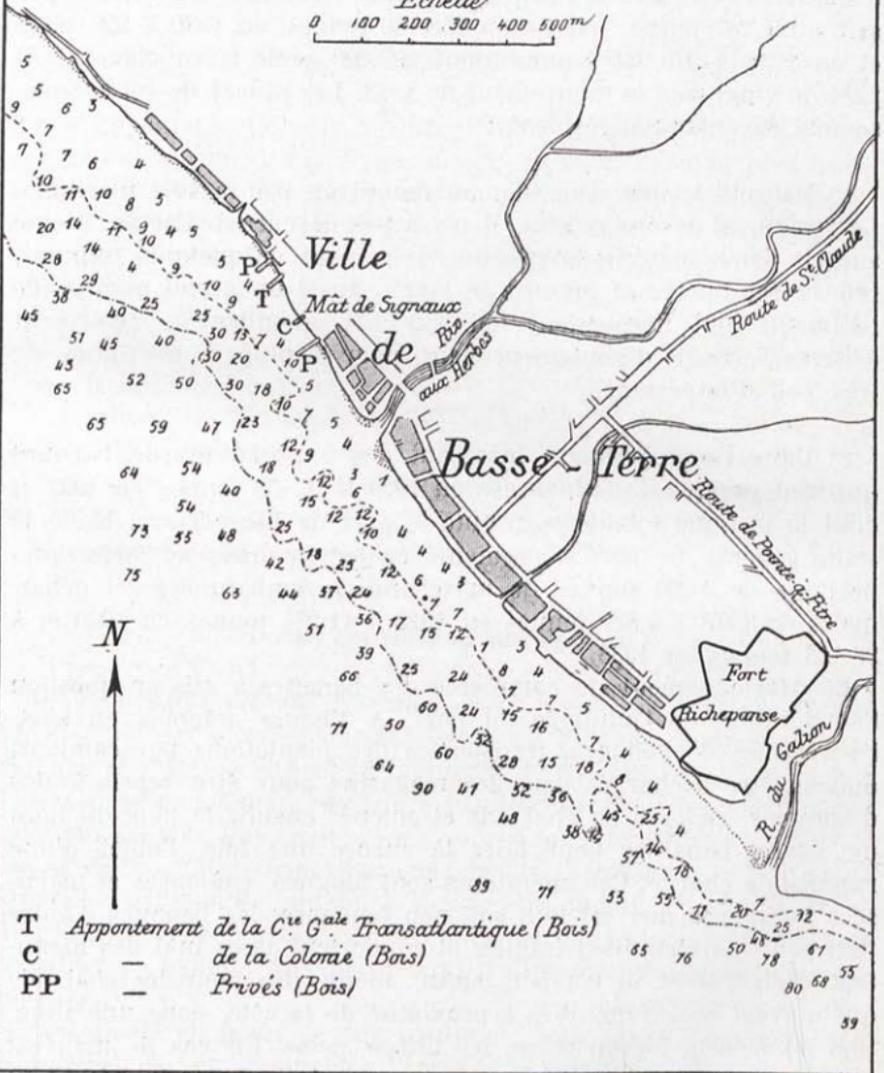
2° Dans l'accroissement incessant des exportations de bananes qui sont passées de 527 tonnes en 1929 à 16.433 tonnes en 1933 et dont la presque totalité emprunte le port de Basse-Terre. Enfin le trafic général du port a augmenté également dans de fortes proportions de 4.294 tonnes de marchandises embarquées ou débarquées en 1913 à 4.829 tonnes en 1923 à 11.274 tonnes en 1930 et à 28 123 tonnes en 1933.

Le développement du commerce des bananes a mis en question l'amélioration de l'outillage du port. A l'heure actuelle, en effet, les régimes de bananes, transportés des plantations par camions, doivent être déchargés dans les magasins pour être repris à dos d'hommes, chargés en chalands et amenés ensuite le long du bord du navire bananier pour faire là encore une fois, l'objet d'une rupture de charge. Ces opérations sont longues, coûteuses et malaisées lorsque la mer est tant soit peu houleuse; les bananes d'autre part sont marchandises fragiles et supportent assez mal des manutentions répétées. Il n'existe, enfin, aucun abri pour les chalands qui doivent rester mouillés à proximité de la côte, dans une situation périlleuse, lorsqu'on ne les utilise point. En cas de mauvais temps survenant inopinément, sans que les chalands aient pu trouver un abri à l'Anse-à-la-Barque située à sept milles au Nord, la flotille court un risque des plus sérieux. Aussi la Colonie a-t-elle projeté de construire devant le cours Nolivos un appontement accessible aux navires bananiers d'environ 2.000 tonnes de jauge. Les caractéristiques de quelques-uns de ces navires sont les suivantes :

Port de Basse-Terre

Echelle

0 100 200 300 400 500^m



Basse-Terre	77 m. 11,	tirant d'eau maximum	4 m. 88
Caravelle	78 m. 02	---	»
Martinique	79 m. 30	---	»
Petite-Terre	78 m. 10	---	5 m. 54
Grande-Terre	81 m. 15	---	5 m. 90

L'ouvrage projeté mesurerait 135 mètres de long et comprendrait une passerelle d'accès de 80 mètres de long orientée sensiblement NE-SO avec une plateforme de chargement de 55 mètres de long et un front d'accostage de 60 mètres orienté à peu près Sud-Nord.

Le bateau serait accosté transversalement au rivage pour recevoir par l'arrière la houle qui aborde la côte le plus généralement dans la direction Sud-Nord. Dans cette position il présenterait son avant de trois quarts environ aux vents régnants de Nord-Est.

Pour une longueur hors tout de 80 mètres un navire serait donc accosté sur 60 mètres, son avant se trouverait sur 5 m. 60 de profondeur d'eau et son arrière sur 13 mètres.

Le navire devrait frapper deux amarres, l'une par l'arrière sur une bouée placée à 80 mètres environ à contrebord, l'autre par l'avant sur une autre bouée placée dans les mêmes conditions, ceci pour amortir les chocs du ressac entre le navire et l'appontement. Le bâtiment aurait donc son avant vers le rivage et recevrait la houle par l'arrière. En cas de grain, il pourrait, en très peu de temps, larguer ses amarres et battre machine arrière pour s'éloigner du rivage.

La plateforme d'accostage serait aménagée pour y stocker les bananes avant leur embarquement. En supposant qu'il soit réservé une surface de 200 m² pour les manœuvres (déchargement de camions, embarquements, etc...), il resterait une surface de plateforme de 800 m² permettant de stocker environ 320 tonnes de bananes.

Comme les vapeurs bananiers peuvent charger en moyenne 400 tonnes de fruit, les 4/5^e du chargement pourraient ainsi être approvisionnés quelques jours à l'avance sur le front d'accostage.

De la sorte, les bananes n'auraient plus à subir qu'une rupture de charge, au lieu de trois comme à l'heure actuelle.

Telles sont les conditions dans lesquelles les bateaux de 2.000 tonnes de jauge environ pourraient accoster à Basse-Terre. Par mauvais temps, il faut bien le dire, aucun navire n'acceptera de s'avancer aussi près de la côte sur un littoral aussi exposé aux lames. Par beau temps, ce qui est le cas le plus fréquent et de beaucoup, l'utilisation de l'appontement permettra de réaliser d'importantes économies sur les manutentions de marchandises, dont le tarif d'embarquement se trouvera réduit à 10 francs par tonne environ.

Au point de vue des travaux, la solution qui paraît préférable est l'appontement sur pieux ; un môle en enrochements nécessiterait, en effet, une dépense plus élevée. La profondeur atteinte en bout d'appontement dépassera 11 mètres. En raison de la nature du sol constitué de rochers recouverts d'une couche d'environ 2 mètres de galets et de sable, la fiche des pieux sera forcément assez courte et il devra en être battu un grand nombre.

Il est à remarquer à cet égard que le battage des pieux en bois des 4 appontements existants présentement à Basse-Terre, n'ont pas rencontré de difficultés spéciales. La côte de platelage de ces ouvrages est de :

2,19	pour l'appontement	de la Colonie
2,00	—	de la Société Lignièrès
2,95	—	de l'Union Commerciale
3,42	—	de la C.G.T.

On peut y trouver une indication pour les travaux projetés. A notre avis, toutefois, cette côte devrait dépasser 4 mètres pour soustraire, dans une certaine mesure, le platelage aux efforts verticaux particulièrement dangereux de la houle d'ouragan fréquente dans la région.

On peut escompter qu'un ouvrage ainsi édifié, avec des pieux nombreux et bien contreventés, résisterait aux efforts de la mer sauf peut-être en cas de cyclone de violence tout à fait exceptionnelle. Il est à remarquer à cet égard que l'ancien appontement de la Colonie détruit par le cyclone de septembre 1928 a duré pendant près de 50 ans. Il était constitué de pieux en fonte qui ne donnaient que peu de prise aux vagues et aurait pu essuyer l'ouragan s'il avait été en bon état d'entretien ; sa ruine paraît pouvoir, en effet, être imputée, non seulement aux chocs réitérés de troncs d'arbres charriés par la houle d'ouragan, mais encore, et surtout, au mauvais état des pièces du contreventement dont plusieurs, affirmet-on, étaient déjà rompues au moment du cyclone.

Il semble donc qu'un ouvrage conçu selon le même principe mais plus résistant et mieux entretenu pourrait rendre à Basse-Terre de longs services.

Il a été suggéré, enfin, de prolonger suffisamment l'ouvrage pour lui permettre de recevoir, en outre des bateaux bananiers, les paquebots transatlantiques qui font escale dans le port. Ce projet est irréalisable. Pour recevoir de tels navires, un appontement conçu selon les principes ci-dessus, devrait être poussé jusqu'à 20 mètres de profondeur et n'offrirait plus par suite de la longueur des pieux, aucune résistance transversale. En raison des courants littoraux qui atteignent parfois 2 nœuds, il serait, d'ailleurs, très

difficile de maintenir, même par beau temps, un navire de l'importance d'un paquebot transatlantique en admettant que l'armateur accepte de lui faire courir un risque quelconque pour lui faire charger un tonnage de frêt relativement peu important.

AUTRES PORTS SECONDAIRES DE LA GUADELOUPE ET DE LA GRANDE-TERRE

En dehors du port de Basse-Terre, mais présentant un intérêt général bien moindre il existe en Guadeloupe proprement dite et en Grande-Terre, d'assez nombreux ports secondaires, au mouvement maritime parfois assez actif. Presque toutes les communes ont, en effet, un débouché sur la mer et les transports maritimes reviennent dans certains cas moins cher que par la voie terrestre : Par exemple sur le parcours Saint-François-Pointe-à-Pitre.

Ces ports méritent donc d'être aménagés, mais dans la seule mesure des services qu'ils sont susceptibles de rendre.

A cet égard, il a été émis l'idée que les ports secondaires pouvaient suffire à évacuer le trafic extérieur du pays tout entier, qu'il était inutile de construire des routes parallèles au littoral, qu'il suffisait d'aménager ces ports avec des routes de pénétration perpendiculaires au front de mer pour assurer les relations commerciales avec l'extérieur. Cette manière de voir ne peut être retenue pour les raisons ci-après :

1° Les ports en question sont de peu de valeur au point de vue nautique; ceux de la côte du Vent, où la mer est le plus généralement agitée, sont d'accès difficile (passes sinueuses à travers les récifs, profondeur insuffisante); ceux placés sous le vent sont moins dangereux, mais n'offrent aucune protection par vent des secteurs Sud, Ouest et Nord. Le seul qui offre un abri suffisant, l'Anse-à-la-Barque ne présente des fonds de plus de 8 mètres que sur une superficie trop restreinte. L'aménagement de ces ports, pour recevoir des navires long courriers, coûterait donc plus cher que la construction de la route littorale.

2° Aucun navire long courrier n'accepterait de s'arrêter tous les 10 kilomètres environ pour prendre une quantité de frêt minime; des navires d'une certaine importance ne peuvent, en effet, perdre leur temps à naviguer en « tramway ».

3° En ce qui concerne les transports locaux, sur de petites dis-

tañces comme celles qui séparent les ports secondaires en Guadeloupe, la route est presque toujours préférée à la voie maritime ; et même sur les parcours relativement longs comme entre Saint-François et Pointe-à-Pitre par exemple (36 km.), où la traversée par mer est aisée, l'expérience démontre que souvent les usagers empruntent la voie terrestre pourtant plus coûteuse. La route, en effet, permet d'effectuer des transports par tous les temps, avec plus de sécurité pour la marchandise et aussi avec plus de rapidité ; en outre elle ne nécessite pas de rupture de charge, le camion faisant le service de bout en bout, du lieu même du chargement au lieu de destination.

4° Un pays d'aussi petite superficie que la Guadeloupe ne peut disperser ses efforts sur un grand nombre de petits ports. Les travaux maritimes coûtent cher, la Colonie doit, de toute nécessité, porter la majeure partie de ses disponibilités sur le port le plus important, afin d'offrir en ce point, aux navigateurs, les plus grandes facilités possibles.

Il ne faut donc pas chercher à faire des ports secondaires des concurrents de la route littorale, encore moins des ports d'embarquement ou de débarquement pour les navires au long cours ; et si des améliorations doivent y être apportées c'est dans un cadre purement régional qu'il faut les envisager. A cet égard, ils conservent encore un grand intérêt, une nombreuse population vivant à l'heure actuelle de la pêche (voir tableau ci-joint donnant le nombre des petites embarcations immatriculées à l'Inscription Maritime et les résultats du dernier recensement dans le chapitre I).

Ci-après, par ordre d'importance, l'énumération des ports secondaires de la Guadeloupe proprement dite et de la Grande-Terre avec l'indication, pour chacun d'eux, des améliorations qu'il conviendrait d'y apporter.

**Etat des embarcations non pontées immatriculées au service
de l'Inscription Maritime en Guadeloupe
(au 18 décembre 1934)**

Deshaies	150
Pointe-Noire	588
Bouillante	509
Vieux-Habitants	132
Baillif	24

Saint-Claude	19
Basse-Terre	190
Gourbeyre	15
Vieux-Fort	138
Trois-Rivières	47
Capesterre (G)	1
Goyave	40
Petit-Bourg	103
Baie-Mahault	79
Lamentin	34
Sainte-Rose	3
Pointe-à-Pitre	690
Gosier	36
Abymes	7
Morne-à-l'Eau	125
Petit-Canal	21
Port-Louis	83
Anse-Bertrand	15
Moule	47
Sainte-Anne	33
Saint-François	97
Désirade	71
Grand-Bourg	63
Capesterre (M-G)	11
Saint-Louis	82
Terre-de-Haut (Saintes)	272
Terre-de-Bas (Saintes)	185
Sainte-Marie	55
<hr/>	
TOTAL	4.224

Communiqué par le service de
l'Inscription maritime.

NOTA. — Il existe en outre 55 embarcations
pontées jaugeant au total 1.038 tonneaux bruts
inscrites à Pointe-à-Pitre.

Saint-François

Le port de Saint-François est situé sur la côte Sud de la Grande-Terre, aux environs de la Pointe des Châteaux, sur une portion du rivage presque rectiligne, mais protégée par la ceinture des récifs littoraux. Une coupure étroite dans la ceinture permet aux navires calant 3 m. 50 au plus de se rapprocher jusqu'à 150 mètres de la terre. Le port est peu sûr par vent du Sud-Est; la rade est parsemée d'écueils, elle a été ensablée, dit-on, à la suite du cyclone de 1899.

Saint-François est fréquenté par les petits bâtiments faisant la ligne de Pointe-à-Pitre à la Désirade; des évaluations faites par l'Arrondissement de la Navigation, il résulterait que le nombre des entrées de petits caboteurs dans le Port s'élèverait bon an, mal an à 2.000 environ. Le trafic varierait entre 4.000 et 5.000 tonnes par an. L'axe de la passe est donné par le relèvement sous 354° d'une maison remarquable sur le rivage, elle n'est pas balisée de nuit et l'entrée du port, par nuit obscure est à peu près impossible.

Il serait nécessaire d'y établir 2 feux d'alignement, les caboteurs qui vont à la Désirade ou en reviennent, passant souvent de nuit dans les parages. Ultérieurement, il pourrait être construit un appontement, partie en enrochements, partie en béton armé pour permettre l'accostage des bateaux de 3 m. 50 de tirant d'eau.

Le dragage de la passe ne paraît pas pouvoir être effectué sans entraîner de gros frais. Un essai a d'ailleurs été tenté dans ce sens en 1874 sans donner de résultat satisfaisant.

Sainte-Marie

La baie de Sainte-Marie est située au Sud de l'embouchure de la rivière Goyave, au vent de la Guadeloupe; elle est protégée par plusieurs récifs de coraux, au Nord les cayes des Peignes et à l'Est le Gros Loup formé de pâtés de coraux en partie découverts.

On y peut accéder par trois passes : deux au Nord, une au Sud. Celle du Sud est mauvaise et rarement pratiquée. Au Nord la passe du Carénage s'étend entre le rivage et les Peignes. La grande passe, au Nord également, est limitée à l'Est par le Gros Loup et à l'Ouest par les Peignes. La baie est accessible aux bâtiments de 5 mètres de tirant d'eau. La place manque pour éviter et il est recommandable de mouiller 2 ancres.

Le port est balisé : une bouée à l'Ouest du Gros Loup, diverses balises et un feu sur le rivage à proximité du bourg. La sortie du port est généralement malaisée pour les voiliers.

Le port dessert l'usine du Marquisat, exportatrice de sucre; l'écoulement du trafic a lieu par une voie ferrée et un appontement appartenant à l'usine. La Colonie a fait édifier, par ailleurs, un appontement en béton armé de 120 mètres de long; la profondeur en bout de l'appontement est de 2 m. 60. L'ouvrage comporte une plateforme en béton armé de 3 mètres de large supportée par trois files de pieux en béton armé; les pieux d'une même file sont espacés de 2 m. 50 et moises au niveau de la mer. L'ouvrage pourra être prolongé ultérieurement si l'extension du port justifie de nouveaux travaux.

La rade tend à se combler lentement par suite des apports de la rivière de Sainte-Marie. Le port présentant un certain intérêt au point de vue commercial et, bien qu'encombré de nombreux récifs, également au point de vue nautique quelques dragages pourraient, semble-t-il, être envisagés dans le but d'améliorer la grande passe et aussi d'offrir en rade un champ d'évitage moins restreint aux navires. Ces dragages seraient effectués à la profondeur de 5 m. 50; la zone à draguer s'étend au Nord de l'appontement construit par la Colonie, le fond y est de vase et le cube à enlever serait, relativement, de peu d'importance.

Anse-à-la-Barque

L'Anse-à-la-Barque est une anse abritée, placée sous le vent de la Guadeloupe proprement dite. On y trouve des sondes de plus de 9 mètres au milieu de la baie. Sa largeur totale de bord à bord qui n'est que de 400 mètres est insuffisante pour permettre aux gros navires d'éviter dans le port.

Les cargos de moyen tonnage peuvent toutefois y pénétrer avec certaines précautions.

Cette petite baie, actuellement peu fréquentée, pourrait prendre toute l'importance et bénéficier dans une certaine mesure des accroissements du Port de Basse-Terre situé à 7 milles environ au Sud. Par temps de cyclone, les petits bâtiments doivent, en effet, chercher promptement un lieu de refuge et le seul endroit à proximité qui puisse être utilisé dans ce but est l'Anse-à-la-Barque qui est de ce fait le point d'attache des chalands, remorqueurs et voiliers attachés au Port de Basse-Terre.

On espère, par ailleurs, que la baie entourée de terres qu'on assure fertiles, située d'autre part sur le passage de la route coloniale N° 2 pourra devenir ultérieurement un point d'embarquement pour les produits cultivés dans la région (café, cacao, vanille, bananes).

L'Anse-à-la-Barque présente enfin des qualités nautiques incon-

testables. Bien abritée, d'entrée relativement facile, c'est certainement, en cas d'ouragan, la rade la plus sûre de la Guadeloupe pour les petits bâtiments hormis toutefois Pointe-à-Pitre et les Saintes (Terre-de-Haut).

Par vent du Secteur Ouest cependant, il peut y avoir grande houle au fond de l'Anse et le mouillage y est alors inhospitalier.

Le balisage du port comprend un feu fixe rouge d'atterrage sur la pointe Nord de l'Anse (portée 4 milles, élévation 21 mètres) et un feu fixe blanc au fond de l'Anse (portée 5 milles, élévation 6 m.).

La Colonie fait édifier présentement sur la côte Sud un appontement en béton armé de 60 mètres de long pour l'accostage des chalands et des petites embarcations. L'ouvrage a été orienté d'une manière convenable pour pouvoir être, le cas échéant, rallongé par la suite et servir à l'accostage des cargots, si toutefois le développement du port, escompté par certains, justifie ces nouveaux travaux. En raison des dimensions exigües de l'Anse, les manœuvres des navires importants, s'il s'en présente un jour, devront faire l'objet de soins particuliers. Le cargo pourrait, par exemple, entrer par l'avant pour s'amarrer à l'ouvrage, l'avant vers la terre. Pour sortir il faudrait frapper une amarre d'avant sur la tête de l'appontement et éviter sur le treuil. L'Anse ne pourra jamais recevoir qu'un seul cargo à la fois; il ne faut donc pas s'exagérer ses avantages nautiques qui ne présentent un grand intérêt, répétons-le, que pour les petits bâtiments.

Le Moule

C'est le seul port de la côte Est de la Grande-Terre. Desservant une région fertile, il a connu antérieurement une longue période de relative prospérité. Plusieurs usines à sucre et distilleries l'ont, en effet, longtemps utilisé pour l'exportation de leurs produits. Il est, à l'heure actuelle, beaucoup moins fréquenté et son importance décroît d'année en année, une part sans cesse croissante du trafic empruntant jusqu'à Pointe-à-Pitre la voie terrestre beaucoup plus sûre. Le Port du Moule est, en effet, ouvert aux vents régnants de Nord-Est et la ceinture des récifs littoraux percée de deux ouvertures ne suffit pas toujours à mettre la rade à l'abri de la houle particulièrement forte en ces parages.

Le Port est accessible par deux passes. La grande passe, la plus large, offre 5 mètres de profondeur; elle est située entre le Baril-de-Bœuf, caye recouverte de 3 m. 60 d'eau, à l'Ouest, et le récif du Mouton-de-Haut qui découvre à marée basse, à l'Est. La passe Hasting à l'Ouest de la grande passe est située entre le Baril-de-Bœuf et le Mouton-de-Bas devant la ville. Cette passe est profonde

de 10 à 13 mètres ; mais elle n'a que 20 à 25 mètres de large. La partie de la rade utilisable par les navires est des plus restreinte. Les bâtiments, s'ils sont plusieurs, doivent mouiller en travers de la houle en s'amarrant par l'avant et par l'arrière aux ancrs fixées à demeure sur les récifs ; ils fatiguent beaucoup et courent le risque d'être drossés sur le récif si les amarres cassent. La rivière qui débouche en rade a parfois assez de courant pour nuire de son côté à la bonne tenue des bâtiments. La sortie du Port est malaisée pour les voiliers. De nuit, les navires entrant doivent mouiller devant le port en attendant le jour, car les passes sont alors impraticables, mais si la mer est houleuse, ce qui est le cas le plus fréquent, le mouillage devant le port est intenable.

Dans la grande passe, il faut compter sur un mètre au moins de levée.

En raison de sa situation défectueuse au point de vue nautique, le trafic du port, encore à l'heure actuelle de 5.000 tonnes environ, est en continuelle régression. Le Moule est en effet à 29 kilomètres de Pointe-à-Pitre par la route, et l'industrie trouve maintenant avantage à transporter ses produits par la voie terrestre.

L'amélioration du Port du Moule nécessiterait, en outre de la construction d'un brise-lames, des travaux de déroctage très conséquents et elle ne pourrait être réalisée sans de très gros frais. Encore le port resterait-il toujours difficile d'accès et inhospitalier pendant l'hivernage.

Pointe-Noire

Situé Sous-le-Vent de la Guadeloupe proprement dite, le port de Pointe-Noire est constitué par un simple infléchissement de la côte. Comme pour tous les ports de la côte Ouest, la mer y est calme la plupart du temps et les navires peuvent approcher assez près du rivage, mais par vent des secteurs Ouest et Nord, le mouillage est impraticable. Les caractéristiques nautiques du port sont en somme sensiblement les mêmes qu'à Basse-Terre, un peu plus favorables cependant. Les grands navires peuvent mouiller par 12 mètres d'eau sur fonds de sable de bonne tenue à 200 mètres environ de la côte. Le port est fréquenté surtout par de petites embarcations qui s'emploient, soit à la pêche, soit aux transports le long de la côte. La Colonie y a fait édifier un petit môle en béton, permettant l'accostage des goëlettes de 2 mètres environ de tirant d'eau. Comme il n'était pas possible de battre des pieux dans le sous-sol du rivage, constitué de gros galets et de roches, l'ouvrage a été édifié comme suit : l'Administration a fait d'abord établir sur la berge, sur des glissières appropriées, plusieurs caissons en béton armé, dont les

dimensions atteignent 5 mètres de long, 2 m. 50 de large et 3 m. 40 de haut. Ces caisses, dont l'épaisseur des parois est de 7 centimètres ont été ensuite lancées à la mer, à la manière d'un navire, munies de hausses en bois et amenées par flottaison à l'endroit choisi pour le môle. Elles ont été ensuite remplies de béton ordinaire et coulées sur place. Le môle est ainsi constitué de cinq caissons de dimensions inégales et placés côte à côte, de manière à réaliser en bout une plateforme de 10 mètres de long sur 5 mètres de large. L'ensemble des caissons a été recouvert d'une superstructure en béton. La profondeur d'eau en bout du môle est de 3 m. 05. L'opération du coulage sur place, faite par beau temps, a eu lieu sans incidents. L'ouvrage a déjà essuyé, sans dommage, une tempête au début de 1933.

Port-Louis

Situé sur la côte Ouest de la Grande-Terre, c'est une rade ouverte, généralement abritée de juin à octobre, mais souvent inhospitalière pendant les autres mois. Les grands navires peuvent mouiller par 12 mètres d'eau sur fonds de sable et de roche, à 600 mètres de la côte.

Le port présente un certain intérêt au point de vue de la pêche, de nombreuses embarcations de la région exerçant cette industrie.

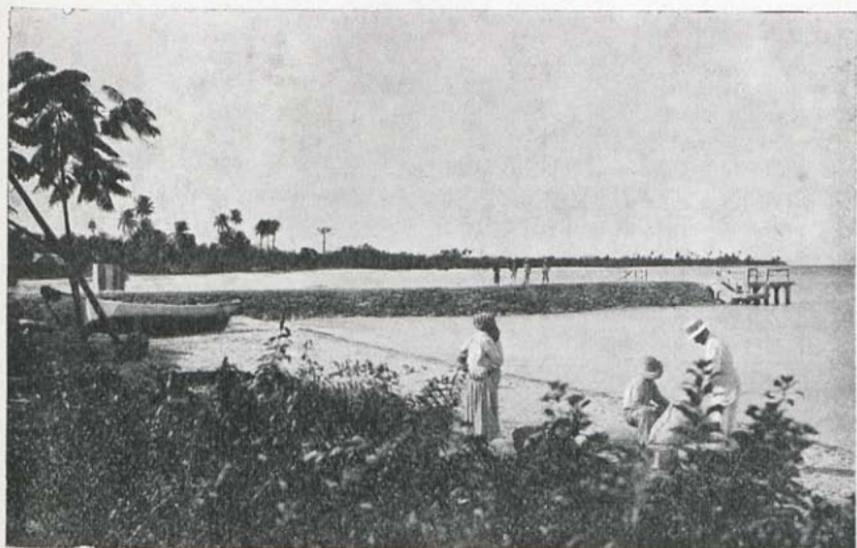
Il existe en rade un appontement en bois en mauvais état ; la profondeur d'eau y est de 1 m. 50 environ. L'ouvrage devra être reconstruit en béton armé, il conviendrait de le déplacer vers le Nord pour s'éloigner des roches qui avoisinent l'appontement actuel. Le feu de port fixe et blanc peut être confondu avec les autres lumières de la terre ; il conviendrait de modifier ses caractéristiques.

Il existe enfin en Guadeloupe proprement dite et en Grande-Terre, d'autres ports secondaires qui présentent encore un certain intérêt.

Sainte-Anne

Sur la côte sud de la Grande-Terre, Sainte-Anne occupe une situation analogue à celle de Saint-François. La baie est protégée par des récifs littoraux traversés de deux passes. La grande passe avec des fonds de 8 mètres n'a que 30 mètres de large. La petite passe n'a que 4 m. 50 de profondeur.

La rade peu profonde ne peut recevoir de bâtiments de plus de 4 mètres de tirant d'eau. Le trafic du port est peu important, presque tous les transports vers Pointe-à-Pitre, dont Sainte-Anne n'est séparé



L'APPONTEMENT DE SAINT-LOUIS (Marie Galante)



LE PHARE DE GOSIER

que de 21 kilomètres, se faisant à l'heure actuelle par la voie routière.

Petit-Bourg

Sur la côte Est de la Guadeloupe proprement dite, n'est accessible qu'aux petites embarcations ; il existe un appontement en bois.

L'Anse des Trois-Rivières

Elle est limitée à l'Est par la pointe de l'Acourat et à l'Ouest par la pointe de Grande Anse ; les petites embarcations y peuvent trouver un abri contre la houle de Nord-Est. Il existe un appontement en bois de 52 mètres de long que les canots de pêche peuvent accoster aisément. L'Anse des Trois-Rivières entretient avec les Saintes des relations maritimes assez suivies ; les marins de la région viennent volontiers y apporter les produits de leurs pêches.

L'Anse Dupuy (Vieux-Fort)

Située aux abords de la pointe extrême-Sud de la Guadeloupe, offre un refuge relativement abrité aux petites embarcations. L'Anse est assez fréquentée, une partie de la population de la commune de Vieux-Fort (le cinquième environ d'après le dernier recensement) vivant des transports maritimes et de la pêche.

Anses de Bouillante et de Pigeon

Situées Sous-le-Vent de l'île dans des conditions analogues à celles de Basse-Terre mais mieux abritées cependant, surtout celle de Bouillante. Elles sont fréquentées par un assez grand nombre d'embarcations non pontées ; les gros navires y peuvent mouiller à 300 mètres environ de la terre, par 20 mètres de fond.

L'Anse Deshaies

Baie assez vaste, très abritée et d'accès facile, située au Nord de Pointe-Noire, les fonds à l'entrée y sont de 24 mètres et de 13 mètres

au centre de la baie. C'est, au point de vue nautique, un des meilleurs ports secondaires de l'île ; mais l'arrière pays n'est pas mis en valeur, la commune n'a qu'un réseau de chemins de pénétration insignifiant et le trafic du port est des plus réduits, aussi la rade est-elle surtout fréquentée par des barques de pêche qui y trouvent un abri très sûr. Il existe un appontement en mauvais état que la Colonie se propose de reconstruire en béton armé.

Mouillages de Sainte-Rose, de l'Anse Dupuy, de Cercelle et de Baie-Mahault

Situés au Nord de la Guadeloupe proprement dite, dans le Grand-cul-de-sac, ces mouillages sont praticables presque toute l'année. Quoique desservant une région fertile et cultivée, ils n'ont cependant que peu d'importance au point de vue maritime, une bonne partie des produits de la région empruntant la route jusqu'à Pointe-à-Pitre. L'usine de Darboussier, qui effectue des transports de cannes par la Rivière Salée, utilise néanmoins, pendant la récolte, certains de ces mouillages.

Mouillage de Petit-Canal

Il est situé sur la côte Ouest de la Grande-Terre. Le mouillage est pratiqué par les embarcations transportant des cannes à sucre. Les grands navires peuvent mouiller par 15 mètres d'eau à 3 kilomètres de la côte.

Anse Bertrand

C'est une petite baie, située aux environs de la pointe extrême-Nord de la Grande-Terre. La mer y brise en toutes saisons ; le port, peu important, n'est fréquenté que par quelques barques de pêche.

Les Ports des Iles Dépendances

Ainsi qu'il a été exposé précédemment, l'archipel guadeloupéen comprend, en outre de la Guadeloupe et de la Grande-Terre, un certain nombre d'îles de moindre superficie dont les principales

sont : Marie-Galante, les Saintes, la Désirade, Saint-Martin et Saint-Barthelemy. Ces dépendances entretiennent avec la Guadeloupe un commerce plus ou moins actif; chacune d'elles possède au moins un port qui joue dans la dépendance un rôle analogue à celui de Pointe-à-Pitre dans la Guadeloupe. Quoique classé dans la nomenclature des ports secondaires de la Colonie en général, chacun de ces ports a donc, à l'égard de la dépendance qu'il dessert, une importance primordiale. Or, ces dépendances sont, le plus souvent, assez mal desservies par la voie maritime; les relations sont irrégulières, les petits bâtiments, qui assurent tant bien que mal le service, sont incommodes et inconfortables. Cet état de choses nuit au développement du commerce et, d'un certain point de vue, on peut estimer que l'expansion économique de ces petites îles dépend en grande partie de l'amélioration de leurs relations maritimes avec l'île principale.

L'organisation de services côtiers réguliers et l'amélioration des ports présentent donc pour elles un très grand intérêt.

Le Port de Grand-Bourg

Il est situé sur la côte Ouest, Sous-le-Vent de l'île de Marie-Galante dont il est le principal Port, aussi bien au point de vue nautique qu'au point de vue commercial. En 1931, 363 navires de 3 à 190 tonnes brutes y sont entrés; en 1932, ce chiffre a dépassé 400.

En ce qui concerne le trafic, les importations et exportations atteignent annuellement 8 à 10.000 tonnes, le trafic à l'exportation étant toujours supérieur au trafic à l'importation par suite de la présence d'une importante usine à sucre et de plusieurs distilleries dans la région.

Le Port de Grand-Bourg se trouve par 4 m. d'eau, il est resserré entre le littoral et les cayes qui découvrent à marée basse. On y accède par une large passe de 5 m. de profondeur, entre la caye de l'Est et la caye à Mayeux. La passe brise par forts vents du Sud, mais elle est, cependant, toujours praticable. Les navires calant plus de 3 m. 50 ne peuvent entrer dans le port et mouillent devant les cayes par fonds de 15 mètres.

Il existe en rade un appontement où les débarquements sont toujours possibles, même par vents du Sud. La zone de rade accessible aux bateaux de 3 m. 50 de tirant d'eau est malheureusement trop étroite et les navires ne peuvent s'avancer assez loin entre la ligne de récifs et le rivage pour trouver un abri absolument sûr, lorsque le vent tourne au Sud-Ouest; les petits vapeurs, en particulier, doivent mouiller en face de la passe. Une importante amélioration pour-

rait être apportée par le dragage à la côte (4 m. 50) entre le récif de l'Est et la côte, d'une souille de dimension suffisante pour permettre à plusieurs petits bâtiments d'éviter dans le Port, tout en mouillant à l'abri du récif. Le fond de la rade est de sable madréporique, relativement aisé à enlever ; mais le dragage entraînerait vraisemblablement aussi quelques dérochements beaucoup plus coûteux. Ces travaux complétés par l'installation d'un balisage approprié : feux d'alignement pour l'entrée dans la passe, bouée sur la caye à Mayeux, permettraient aux navires calant 3 m. 80 environ d'entrer aisément de jour et de nuit, et de séjourner dans le port en toute sécurité.

Marie-Galante n'a pas encore atteint son plein développement au point de vue agricole ; les terres y sont fertiles, mais de vastes superficies demeurent encore en friche, particulièrement dans la partie Nord-Est de l'île. Il y a là, pour l'avenir, d'intéressantes possibilités d'extension du trafic.

Il ne peut être question de faire de Grand-Bourg un port pour le long cours où les cargos viendraient directement embarquer les sucres et les rhums à destination de la Métropole ; la disposition des lieux s'oppose, en effet, à ce qu'il en soit ainsi. Mais il n'en reste pas moins vrai qu'en aménageant le Port pour faciliter au maximum la navigation au bornage, la Colonie pourrait améliorer, dans de notables proportions, les conditions d'évacuation des produits du sol vers Pointe-à-Pitre. Aussi peut-on estimer que les travaux d'aménagement du port de cette importante dépendance, sont de ceux auxquels il y aurait lieu d'attribuer un rang de priorité parmi les travaux de même nature.

Baie de Saint-Louis

La Baie de Saint-Louis s'étend sur la côte Ouest de Marie-Galante, entre la Pointe de Folie Anse et la Pointe du Cimetière. Elle est constituée d'une simple inflexion de la côte et n'offre qu'un abri relatif ; les navires y peuvent cependant mouiller la plupart du temps, quoi qu'il y ait, même par vent du Nord-Est, un peu de levée dans la Baie. Les navires moyens peuvent s'y ancrer par 7 ou 8 mètres de fond.

La Colonie a fait édifier, devant le bourg, un appontement constitué partie en enrochements et partie sur pieux en béton armé. L'ouvrage est accessible aux petites embarcations calant 1 mètre environ.

Les navires venant de Pointe-à-Pitre vers Grand-Bourg font le plus souvent escale à Saint-Louis, aussi est-il question d'établir dans le Port un feu d'atterrissage de 10 à 12 milles de portée.

Les Saintes

Les Saintes sont situées au Sud-Est de la Pointe de Vieux-Fort, à 6 milles environ au Sud de la Guadeloupe proprement dite. Elles forment un archipel de six îles dont les plus grandes sont la Terre-de-Haut à l'Est et la Terre-de-Bas à l'Ouest.

La Terre-de-Haut, dont la forme se rapproche de celle d'un fer à cheval, délimite une vaste rade ouverte vers le Nord-Ouest où les navires peuvent trouver un abri en cas de mauvais temps.

La baie est fermée en partie du côté du Nord-Ouest par l'Îlet à Cabri, à l'abri duquel se placent les navires par ouragan (au droit de l'Anse à Mire).

La rade présente des fonds d'une vingtaine de mètres, mais il existe dans le milieu un haut fond à la côte (— 2,00)..

Les navires y accèdent par trois passes : la passe de l'Ouest large et profonde, et les passes du Nord où passes de la Baleine, profondes aussi mais plus étroites.

Les navires, en temps ordinaire, mouillent à l'Ouest du bourg des Saintes par 15 mètres de fond ; il existe un appontement en bois, bien entretenu, où les petits caboteurs peuvent accéder aisément.

Ce vaste port, sûr et commode, ne présente toutefois, en raison de la petite superficie de Terre-de-Haut, que peu d'intérêt au point de vue économique.

Il pourrait constituer cependant, le cas échéant, un point de relâche pour une flotte importante.

A plusieurs reprises d'ailleurs, des troupes ont déjà stationné aux Saintes et des navires de guerre viennent parfois y relâcher.

Les mouillages de Terre-de-Bas présentent beaucoup moins de commodité.

La population des Saintes, dans la proportion de 50 %, vit des transports maritimes et surtout de la pêche; aussi la Colonie a-t-elle envisagé d'apporter quelques aménagements dans les ports de Terre-de-Haut et de Terre-de-Bas, en vue de leur adaptation à cette industrie.

Les travaux projetés sont :

Pour Terre-de-Haut : l'alimentation en eau du port par la citerne de 2.000 mètres cubes du Fort Napoléon, situé sur une des hauteurs bordant la rade et la pose d'une bouée sur la Baleine, de manière à délimiter avec précision les passes du Nord.

Pour Terre-de-Bas, la construction d'une citerne d'eau douce à Grand'Anse et d'un petit appontement dans le port de Petites Anses ; enfin, l'établissement d'un feu de port rouge à Petites Anses, afin de permettre aux pêcheurs, qui reviennent souvent la nuit de Trois-Rivières, d'atterrir sans danger.

Désirade

La Désirade, étroite bande de terre, orientée dans le sens des vents régnants et située face à l'Atlantique, à l'Est de la Pointe des Châteaux, souffre d'une crise de confinement. Ses relations avec la Grande-Terre sont, en effet, des plus incommodes, le canal de la Pointe des Châteaux étant souvent agité.

Les voiliers, seuls navires qui desservent la dépendance à l'heure actuelle doivent, à partir de Pointe-à-Pitre, tirer de nombreux bords et gagner contre le vent pendant des heures pour accéder au mouillage de l'Anse du Galet (1).

Cette Anse est située à la partie Sud-Ouest de l'île. Elle est très ouverte et sans abri contre la houle du Nord ou du Sud. On mouille à 400 ou 500 mètres de la terre par des fonds de 9 mètres. Débarquer à l'Anse du Galet présente certaines difficultés, voire certains dangers car la barre est des plus mauvaises ; comme c'est le seul endroit où peuvent mouiller les caboteurs de moyen tonnage, force est donc de souffrir ses inconvénients.

Le Port de Grand'Anse sur la côte Sud n'est pas meilleur au point de vue nautique. C'est un abri précaire entre la côte et le récif barrière. Seules les embarcations calant de 1 mètre à 1 m. 50 au maximum peuvent y pénétrer. La difficulté pour rentrer dans cette rade est devenue proverbiale parmi les marins fréquentant les parages et aucun navigateur n'oserait y accéder de nuit, même avec une embarcation de très faible tonnage.

L'île de la Désirade souffre de son isolement, dû en partie à l'insuffisance de ses ports. L'Administration qui vient d'y construire une léproserie et un phare de grand atterrissage se préoccupe de trouver une solution à cet état de choses.

La côte du Nord-Est où se trouvent ces installations étant impraticable, le problème des communications avec la Désirade devra être nécessairement résolu par l'aménagement sommaire du mouillage du Galet, où des travaux de déroctage dans la passe de Grand'Anse et la remise en état du chemin vicinal qui traverse l'île dans sa longueur.

Seules, ces mesures pourraient donner à cette dépendance déshéritée un renouveau d'activité et stimuler sa principale industrie, celle de la pêche, qui est aux abords de l'île articulièrement fructueuse. Le tiers de la population en fait déjà son occupation habituelle.

(1) Cette Anse est à 4,5 milles de la Pointe des Châteaux, mais la durée de la traversée excède souvent 12 heures.

Saint-Martin

L'île de Saint-Martin est située à 150 milles environ au Nord de la Guadeloupe ; elle est occupée partie par la Hollande (dans sa partie Sud) partie par la France (dans sa partie Nord).

La population de la partie française est de 5.377 habitants d'après le dernier recensement.

Après avoir traversé une période de prospérité, l'île a vu son activité économique décroître depuis 1934.

Ses principales ressources proviennent, à l'heure actuelle, de la production du sel et du commerce du bétail.

Le sel est récolté dans deux salines : celle de Grand'Case dont la production maximum peut atteindre annuellement 60.000 barils de 110 à 120 litres, et celle d'Orléans, dont la production peut être de 12.000 barils. Le produit est, depuis 1932, vendu presque exclusivement dans la Guadeloupe, dont la consommation annuelle est d'environ 6.000 à 8.000 barils. La capacité de production des salines est donc loin d'être atteinte. La préparation des carreaux se fait en novembre, après les pluies ; la récolte a lieu en mai et juin.

Le cheptel, actuellement sur pied, comprend approximativement : 2.500 bêtes à cornes, 800 mulets, 500 juments mulassières, 100 ânes et 3.500 moutons.

La presque totalité de la surface cultivée est en pâturage (2.500 hectares environ pour 50 hectares environ de cultures vivrières.)

Plusieurs lignes de navigation font escale à Saint-Martin :

La ligne Métropole Saint-Domingue, Compagnie Générale Transatlantique, un bateau par mois :

La ligne Ocean Dominion Steamship Corporation, un bateau tous les 28 jours de New-York.

La ligne American Caribbean Line, un bateau tous les 14 jours de New-York.

La ligne Furness Wisthey et C^o, un bateau par mois.

Les principales importations sont : la farine, les légumes secs, les étoffes, le bois, le fer et les tôles en provenance des Etats-Unis, le rhum, le riz et la morue, en provenance de la Guadeloupe.

Une partie de ces marchandises est réexportée sur l'île Anguille et la partie hollandaise (50.000 litres de rhum et 100 tonnes de farine environ).

Les principales marchandises d'exportation sont le sel et le bétail.

Les exportations de sel qui s'élevaient en 1932 à 60.000 barils environ sont tombées, en 1934, à 8.000 barils environ.

Les exportations de bétail sont également en régression, de 1.120 bêtes en 1932 à 940 en 1933 et 690 en 1934.

Le port du Marigot qui dessert la dépendance a donc vu son

trafic diminuer dans de fortes proportions ; il peut encore être évalué à 6.000 tonnes par an environ, tant pour les importations que pour les exportations (1).

La baie du Marigot, située sur la côte Nord-Ouest de l'île, est en général calme, sauf par vents du Nord-Ouest et d'Ouest.

Les grands bâtiments y mouillent par 10 et 11 mètres sur fonds de sable ou gravier. Les caboteurs se tiennent plus volontiers à l'Ouest du fort du Marigot, dans des fosses de 4 à 5 mètres, où ils se trouvent protégés contre les vents du Nord-Est par la pointe Arago. Par contre, la partie Sud-Ouest de la baie est exposée à la grande houle.

Il est question de faire poser, en rade, un coffre d'amarrage à l'usage des paquebots qui desservent le port à l'heure actuelle.

Il y aura lieu d'envisager ultérieurement la construction à proximité du bourg de Marigot, d'un nouvel appontement sur pieux, en béton armé, accessible aux caboteurs.

Saint-Barthélemy

Cette île, autrefois tête de ligne de navigation à vapeur, avec de vastes entrepôts où s'alimentaient les îles voisines dépourvues de port, a connu au temps de l'occupation suédoise, une ère de prospérité. Depuis, l'ensablement du port de Gustavia, le développement du port de Saint-Thomas, mieux outillé, et les nouvelles facilités de débarquement offertes dans les îles anglaises, ont été les causes de l'abandon du port par les lignes de navigation. A l'heure actuelle, sans ressources industrielles ni agricoles appréciables, cette île n'a plus qu'une activité économique des plus réduites.

Les côtes de l'île, très découpées, offrent quelques abris sûrs pour les navires de faible tonnage, mais leurs abords sont parsemés de nombreux récifs, ce qui rend la navigation, dans ces parages, dangereuse la nuit.

Le principal port de Gustavia. Il est situé au fond d'une petite baie et offre un mouillage commode et sûr pour les petits bâtiments ; mais il est exposé aux vents d'Ouest et de Sud-Ouest.

Le trafic actuel est de très peu d'importance. Il ne faut cependant pas perdre de vue que ce port pourrait être un point de relâche précieux dans ces parages où, précisément, il n'y en a point d'autre.

Saint-Barthélemy possède une saline que la Colonie a dernière-

(1) Les chiffres donnés pour Saint-Martin n'ont pas fait l'objet de statistiques régulières, ils sont donnés pour fixer un ordre de grandeur.

ment fait remettre en état, escomptant que l'industrie du sel contribuerait à redresser l'économie défailante du pays ; mais, la baisse survenue depuis dans les cours de ce produit à empêché, jusqu'à présent, cet espoir de se réaliser.

Quelques améliorations ont été, en outre, apportées au balisage du port, afin de permettre aux paquebots d'y faire escale de nuit. Le mouillage de Gustavia est, en effet, couvert de plusieurs écueils non éclairés : les Saintes, la Baleine, les Ilettes.

LES PHARES ET FEUX

La nature insulaire de la Guadeloupe, sa situation sur plusieurs lignes maritimes très fréquentées, donnent à la question de l'éclairage et du balisage de ses côtes un intérêt particulier ; il importe, en effet, de jalonner, de jour et de nuit, le passage des navires au milieu de l'archipel et de couvrir un certain nombre de récifs parsemés aux abords de l'île principale.

Les parcours maritimes les plus fréquentés dans les eaux de la Guadeloupe sont :

- a) De la Métropole vers Pointe-à-Pitre, en passant au Sud ou au Nord de la Désirade, et vice-versa ;
- b) De Pointe-à-Pitre à Basse-Terre et vice-versa, par la côte du Vent ;
- c) De Basse-Terre vers Fort-de-France et vice-versa, en passant à l'Ouest de la Dominique ;
- d) De Basse-Terre vers Saint-Martin et Haïti et vice-versa, par la côte Sous-le-Vent ;
- e) De Pointe-à-Pitre vers Saint-Martin et Haïti par le canal de la Désirade et vice-versa.

Il existe enfin un certain nombre de routes maritimes d'intérêt secondaire, qui sont empruntées surtout par la navigation au cabotage et au bornage :

- a) De Pointe-à-Pitre vers Saint-Louis et Grand-Bourg (Marie-Galante) et vice-versa ;
- b) De Pointe-à-Pitre vers Saint-François et la Désirade et vice-versa ;
- c) De Grand-Bourg vers les Saintes et vice-versa ;

- d) De Basse-Terre ou Trois-Rivières vers les Saintes et vice-versa ;
- e) De Basse-Terre vers Deshaies et vice-versa ;
- f) De Pointe-à-Pitre vers les Antilles du Nord par la Rivière Salée et vice-versa ;
- g) De Pointe-à-Pitre vers le Moule et vice-versa, par le canal de la Désirade.

Les autres lignes maritimes sont de très peu d'importance.

Le problème du balisage consiste à jalonner ces parcours en proportionnant la portée et la perfection des moyens de balisage et d'éclairage à l'importance de la voie.

De la Métropole vers Pointe-à-Pitre

Ce parcours est, à l'heure actuelle, méthodiquement et complètement balisé par les installations modernes énumérées ci-après :

1° Le Phare de la Désirade, sur la pointe Nord-Est de la Désirade, se trouve par $16^{\circ}19'42''$ de latitude Nord et $61^{\circ}00'45''$ de longitude Ouest (Greenwich). Son élévation est de 23 m. 40 au-dessus du sol et de 53 m. 60 au-dessus du niveau des plus hautes mers. Sa portée atteint 22 milles par temps moyen. C'est un phare à deux éclats blancs toutes les dix secondes, il se compose d'une tour en acier de 20 mètres de hauteur à la deuxième plateforme. Au-dessus de cette plateforme se trouvent une chambre de service et une lanterne de 3 m. 50 de diamètre. L'optique mesure 0 m. 70 de distance focale. Quatre panneaux dissymétriques groupés deux à deux composent l'optique et donnent après une révolution de vingt secondes, deux fois le caractère du feu : un groupe de deux éclats. Le phare est éclairé par incandescence à la vapeur de pétrole. Il a été construit en 1932, à la suite du passage de la mission de M. l'Ingénieur en chef Blosset.

2° Le Phare de la Petite-Terre. — La Petite-Terre est un groupe de deux îlots, à 4, 5 milles au Sud de la Pointe des Châteaux. Le phare est implanté sur la Terre-d'en-Bas à 184 mètres de son extrémité orientale ; il a été construit en 1841. Le feu, en mauvais état, n'avait plus dernièrement qu'une portée de quelques milles ; mais il a été doté d'une optique moderne en 1934. Sa portée actuelle est de 20 milles par temps moyen ; c'est un feu fixe blanc, éclairé à l'incandescence par la vapeur de pétrole, avec un brûleur circulaire de 55 ^m/_m de diamètre. Il se trouve par $16^{\circ}10'29''$ de latitude

Nord et $61^{\circ}06'07''$ de longitude Ouest. Son élévation est de 23 mètres au-dessus du sol et de 33 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers. La lanterne est supportée par une tour en maçonnerie.

3° Le Phare du Gosier est établi sur l'Îlet du Gosier, aux abords de l'entrée de Pointe-à-Pitre, il se trouve par $16^{\circ}12'$ de latitude Nord et $61^{\circ}29'$ de longitude Ouest. Son élévation est de 21 mètres au-dessus du niveau des plus hautes mers. Sa portée est de 17 milles par temps moyen. Le Phare a été construit en 1883 ; ses caractéristiques ont été modifiées en 1932 par l'installation d'un optique éclair de troisième ordre, grand modèle, de 0 m. 50 de distance focale. Le système d'éclairage est l'incandescence par la vapeur de pétrole. L'optique comprend quatre panneaux groupés deux par deux, de manière à donner le caractère : un groupe de deux éclats rouges toutes les dix secondes. La lanterne est placée sur une tour en maçonnerie de couleur blanche, la tête et la base sont peintes en noir. Comme le phare du Gosier est situé à 25 milles environ de celui de Petite-Terre, les navigateurs venant du Nord ou du Sud qui se sont placés à l'Ouest et à la latitude de Petite-Terre, peuvent apercevoir dans l'Ouest, le phare du Gosier, avant d'avoir perdu de vue celui de Petite-Terre.

4° Les feux de Monroux et de Fouillole déterminent l'alignement d'entrée de la passe de Pointe-à-Pitre. Le feu de Monroux a été établi en 1852 ; il a été modifié en 1926. Il se trouve sur l'Îlet à Monroux, en bordure de la passe, par $16^{\circ}13'$ de latitude Nord et $61^{\circ}31'46''$ de longitude Ouest. Son élévation est de 10 mètres, sa portée de 8 milles. C'est un feu de direction rouge, éclairant un secteur de 10° à occultations régulières, au rythme de 2''5 pour la durée de la lumière et 0''5 pour la durée de l'occultation.

Le feu de Fouillole a été établi en 1883 et modifié en 1926. Il se trouve par $16^{\circ}13'3''$ de latitude Nord et $61^{\circ}32'1''$ de longitude Ouest. Son élévation est de 23 mètres, sa portée de 12 milles. C'est un feu de direction blanc, éclairant un secteur de 10° , à occultations régulières, au même rythme que le feu de l'Îlet à Monroux. La lanterne est placée au sommet d'un mât en tôle, surmonté d'une sphère. Ce mât détermine de jour, avec une balise à rayures alternées blanches et noires implantée sur l'Îlet à Monroux, l'entrée de la passe.

5° Bouées lumineuses du Mouchoir-Carré. — Le banc du Mouchoir-Carré, en face de l'entrée de Pointe-à-Pitre est couvert par deux bouées :

- a) Une bouée conique rouge avec feu à éclats verts est mouillée à l'Ouest du banc ; la portée du feu est de 3 milles, le plan focal est à 4 m. 16 au-dessus de la mer ;

b) Une bouée conique noire avec feu fixe blanc est mouillée à l'accore Est du banc ; la portée du feu est de 6 milles ; le plan focal est à 3 m 92 au-dessus de la mer.

Les navires de moins de 9 mètres de tirant d'eau peuvent, en laissant cette bouée à 200 mètres dans l'Ouest, reconnaître immédiatement l'alignement de Fouillole et Monroux.

6° Bouées de la passe du Port. — La passe est balisée comme suit :

- a) Une bouée conique noire avec feu fixe rouge portant le N° 1 est mouillée à l'extrémité Est du banc de corail de l'ilet à Cochons ;
- b) Une bouée conique rouge à feu fixe vert portant le N° 2 est mouillée à l'accore de la caye d'Argent ;
- c) Une bouée conique rouge à feu fixe vert portant le N° 4 est mouillée à l'Ouest des ilets à Rats ;
- d) Une bouée conique rouge à feu fixe vert portant le N° 6 est mouillée à l'Ouest de l'ilet à Monroux.

Ces bouées ont une portée de 4 milles, la hauteur du plan focal est de 3 m. 40.

7° Bouées de la Rade. — Il existe en rade trois petites bouées cylindriques noires, à voyants rectangulaires :

- a) Sur le côté Est du banc Rose ;
- b) Sur le côté Est du banc des Couillons ;
- c) Sur le côté Est du banc Provençal.

Ces bouées ne sont pas éclairées.

Les bouées lumineuses de la passe et du Mouchoir-Carré sont éclairées au gaz-oil. Ce gaz est fabriqué sur place à l'usine qui a été installée à cet effet à Fouillole. Les bouées sont alimentées tous les quinze jours avec un chaland-citerne ; les feux brûlent constamment, de jour comme de nuit. L'entretien est revenu en moyenne, ces dernières années, à 60.000 francs par an (y compris les feux d'alignement).

La route de l'Est, ainsi que les abords de la rade, sont donc, à l'heure actuelle, complètement balisés par un réseau de feux disposés méthodiquement et sans lacune sur le trajet du navire. Il conviendrait, cependant, de compléter le balisage de la rade par l'installation d'un feu rouge de faible portée, sur le nouveau quai de la Colonie. En effet, les bouées de la rade n'étant pas lumineuses, un bâtiment entrant la nuit, lorsqu'il a dépassé la bouée N° 6 de la passe, n'a plus, pour se guider dans les fonds de 9 mètres, aucune indication et doit parer les bancs de la rade à l'estime.

Enfin, dans un avenir plus lointain, pour parachever l'œuvre déjà

réalisée à ce jour, il conviendra d'envisager l'installation, à la Désirade, d'un dispositif à ondes hertziennes. En effet, si le temps est très rarement brumeux aux abords de la Guadeloupe, les grains sont, par contre, assez fréquents. Or, il existe aux abords de la Désirade, des courants assez violents portant au Nord-Ouest et, lorsque la visibilité est mauvaise, les navires courent le risque d'être déviés vers la terre. L'installation d'un radiophare ferait, par ailleurs de la Désirade, un point d'atterrissage remarquable, susceptible de jouer, pour la navigation générale dans les parages des petites Antilles, un rôle des plus importants.

En effet, la Désirade qui est, dans l'archipel des Antilles, avec la Barbade, la terre la plus avancée dans l'Océan, sur la route du Nord-Est, est, de par sa situation géographique exceptionnelle en matière de navigation (1), destinée à remplir sur la route de l'Amérique Centrale, ce rôle de grand atterrissage que la Colonie aura intérêt à lui faire assumer de plus en plus en la dotant d'installations tout à fait modernes.

Route maritime entre Pointe-à-Pitre et Basse-Terre par la côte du Vent

C'est une route très fréquentée, tant par les longs-courriers que par les caboteurs et les embarcations au bornage.

Les navires sortant de Pointe-à-Pitre, après avoir paré les bouées du Mouchoir-Carré, naviguent de nuit sur le phare du Gosier, la côte de Guadeloupe très haute offre une bonne visibilité. On peut reconnaître, du large, les feux de Sainte-Marie.

Le port de Sainte-Marie comporte :

1° Une bouée conique noire mouillée à la tête Ouest du banc du Gros-Loup. Cette bouée porte un fanal blanc ; elle jalonne l'entrée de la Grande-Passe du port ;

2° Un mât portant un fanal blanc implanté sur le banc de corail gisant entre le Sud-Est des Peignes et le Nord-Ouest du Gros-Loup ;

3° Un feu blanc situé à terre, implanté par 16°06' de latitude Nord et 61°34' de longitude Ouest. La portée est de 3 milles, l'élévation du feu de 12 mètres.

Il existe, en outre, plusieurs balises portant des cercles verticaux

(1) Le chenal entre la Barbade et Antigue n'est praticable que de jour; les lies sont, en effet, relativement basses et bordées de récifs; la sonde ne donne aucune indication. Le chenal entre Antigue et la Guadeloupe est par contre large et sûr; c'est celui que les navires empruntent de préférence la nuit. Le courant y est moins violent qu'entre la Barbade et Antigue.

qui sont implantés respectivement au Sud-Est des Peignes, au Nord de la caye à Santé, au Sud-Est de la caye Bateau.

Passé Capesterre, la route n'est plus balisée, les navires doivent doubler la pointe du Vieux-Fort avant de reconnaître le feu de Basse-Terre. Ce feu fixe rouge se trouve dans l'angle Sud du bâtiment du port par $15^{\circ}59'1''$ de latitude Nord et $31^{\circ}44'5''$ de longitude Ouest. Sa portée est de 5 milles, son élévation de 13 m. 60 au-dessus du niveau des plus hautes mers. Le feu éclaire l'horizon entre la pointe du Vieux-Fort et la rivière des Pères.

La question s'est posée à plusieurs reprises d'éclairer le canal entre Vieux-Fort et les Saintes pour rendre plus aisée la navigation dans ces parages. Le cap du Vieux-Fort se termine, en effet, en une pointe assez basse sur le niveau de la mer; par nuit obscure il est parfois malaisé à reconnaître et les navires sont alors obligés de le contourner nettement au Sud, ce qui allonge leur route. Aussi a-t-il été projeté d'y installer un feu de petite portée à l'usage de la navigation côtière.

Route de Basse-Terre à Fort-de-France et aux Antilles du Sud

La route habituellement suivie passe à l'Ouest de la Dominique; elle n'est pas balisée de nuit. Une inscription a été faite au programme des grands travaux d'août 1930, pour la construction d'un phare d'atterrage sur les Saintes, archipel situé au Sud de la pointe de Vieux-Fort. Cette installation faciliterait la navigation dans le canal de la Dominique. Certains navigateurs estiment, il est vrai, qu'elle n'est pas absolument indispensable, mais la majorité d'entre eux semble s'accorder sur l'utilité grande que présenterait ce feu sur une route très fréquentée et qui ne comporte encore aucune signalisation maritime à grande portée jusqu'aux abords de la Martinique. Le phare serait édifié sur la côte Ouest de Terre-de-Bas, sur la pointe Gros-Cap, à une altitude d'une centaine de mètres, pour lui assurer une portée d'environ 25 milles.

Route de Basse-Terre à Saint-Martin et Haïti

Elle passe sous le vent de la Guadeloupe et ne comporte pas de feux à grande portée. Les navires peuvent reconnaître le port de l'Anse-à-la-Barque qui comporte :

1° Un feu rouge placé sur la falaise au Nord de la baie par $16^{\circ}05'$ de latitude Nord et $61^{\circ}46'$ de longitude Ouest. Son élévation est de

21 mètres, sa portée est actuellement insuffisante. Un projet a été dressé pour l'augmenter à 40 milles ;

2° Un feu fixe blanc sur le rivage, au fond de l'Anse.

Le canal entre la Guadeloupe et Montserrat a 28 milles de large. Les bâtiments venant d'Europe utilisent, ainsi qu'il a été déjà exposé, volontiers ce passage ; ceux allant de l'Ouest vers l'Est le franchissent encore plus fréquemment. Les navires traversant de la Guadeloupe à Montserrat reconnaissent le feu de Plymouth (sur la côte Sud-Ouest de Montserrat) de 10 milles de portée. L'atterrissage sur la Guadeloupe est, de nuit, plus difficile, aucun feu n'ayant encore été installé sur la côte Nord de l'île. A cet égard, l'installation d'un feu fixe blanc de 12 à 15 milles de portée pourrait être utilement envisagée sur le Gros-Morne de Deshaies, au Nord de la baie du même nom.

Le balisage de Saint-Barthélemy comprend un feu d'horizon fixe blanc, sur le fort de Gustavia, par 17°54'19" de latitude Nord et 62°51'23" de longitude Ouest. Sa portée est de 10 milles, son élévation de 58 mètres. Il a été restauré en 1933. C'est le seul feu ayant une portée conséquente dans ces parages, pourtant inhospitaliers. Il a été installé pour permettre aux paquebots de la ligne d'Haïti de mouiller de nuit dans les eaux de Gustavia.

Le feu de Marigot (Saint-Martin) se trouve par 18°04'5" de latitude Nord et 63°04' de longitude Ouest. C'est un feu fixe blanc, sa portée est de 3 milles, son élévation de 20 mètres. Il est masqué par le Fort de Marigot quand on le relève du Sud à 25° Est.

Le canal entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy a 5 milles de large, d'écueil à écueil, les fonds y sont de 22 à 26 mètres; il est, de jour, aisément praticable. Toutefois, l'extrémité Ouest de Saint-Martin est constituée par une langue de sable dénommée la pointe des Terres-Basses. Rien ne décèle la présence de ces terres, que les navigateurs, même avertis, peuvent confondre avec l'Océan, surtout par temps de pluie.

C'est pourquoi il a été envisagé de construire en cet endroit, un phare de quatrième ordre, à éclats blancs avec éclairage à l'incandescence. La lanterne serait supportée par une tour en béton armé de 15 mètres de hauteur ; la portée serait de 17 milles environ. Le phare couvrirait les Terres-Basses et éclairerait, en outre, une région fort mal pourvue à cet égard.

Route de Pointe-à-Pitre à Saint-Martin et Haïti par le canal de la Désirade

La route est parfaitement balisée de Pointe-à-Pitre jusqu'à la

Pointe des Châteaux ; les navires peuvent ensuite franchir le canal de la Désirade, après avoir relevé le phare de Petite-Terre sous l'angle convenable.

Le trajet, en sens inverse, est moins sûr de nuit et très rarement pratiqué. Le phare de la Désirade est, en effet, invisible dans les secteurs Nord à Sud-Ouest et le phare de Petite-Terre est masqué en partie par la Désirade et la Grande-Terre. Par ailleurs, la côte est basse et difficile à reconnaître.

En outre des routes maritimes énumérées ci-dessus, routes qui sont suivies par des longs-courriers aussi bien que par des caboteurs, il existe un certain nombre de trajets d'importance secondaire fréquentés par la navigation au cabotage et au bornage.

De Pointe-à-Pitre vers Saint-Louis et Grand-Bourg (Marie-Galante)

La traversée du canal de Marie-Galante s'effectue le plus généralement entre Pointe-à-Pitre et Saint-Louis.

Ce dernier port est, à l'heure actuelle, doté d'un feu fixe blanc situé à l'Ouest de l'église. Son élévation est de 12 mètres, sa portée insuffisante, 1 mille. Un projet a été dressé pour édifier un feu fixe rouge éclairant tout l'horizon et dont la portée sera de 8 milles. Ainsi les navires pourront reconnaître le feu d'atterrage de Saint-Louis avant d'avoir perdu de vue le phare du Gosier ou réciproquement.

Le feu de Grand-Bourg est, à l'heure actuelle, un feu fixe blanc. Il a été établi en 1841. Il est implanté à 50 mètres à l'Est du pavillon du port par 15°53' de latitude Nord et 61°18'5'' de longitude Ouest. Sa portée est de 7 milles, son élévation de 12 mètres. Les navires prenant la passe pour venir au mouillage doivent éviter (par rapport au feu au Nord-Est 4° Nord, à l'Est-Nord-Est 4° Est) les deux pointes de cayes de l'entrée du port. L'opération est malaisée pour les navigateurs au bornage et il est question de remplacer ce feu par un feu de direction fixe blanc éclairant un secteur de 14° et un deuxième feu fixe et rouge éclairant tout l'horizon. L'alignement des deux feux donnera celui de la passe.

Route de Pointe-à-Pitre à Saint-François et à la Désirade

Le port de Saint-François est un point de relâche des embarcations qui font le service entre Pointe-à-Pitre et la Désirade. Le bali-

sage du port, des plus sommaires, est constitué à l'heure actuelle par deux réverbères qui indiquent approximativement l'alignement de la passe. Aussi, la plupart des patrons de barque, surpris par la nuit dans ces parages, préférèrent-ils attendre au large la venue du jour.

Un projet a été dressé en conséquence pour baliser l'axe du chenal par un feu de direction fixe et blanc portant à 4 milles, éclairant un secteur de 14° et surélevé de 3 mètres et un feu fixe rouge éclairant tout l'horizon, surélevé de 7 mètres.

Il n'existe enfin, à la Désirade, aucune espèce de feux à l'heure actuelle ; comme les parages sont fort dangereux, une embarcation surprise par la nuit aux environs de la Grande-Anse n'a que la ressource de rebrousser chemin vers Saint-François ou Pointe-à-Pitre.

Un projet a été dressé pour la construction de deux feux d'alignement comme à Saint-François.

Route de Grand-Bourg vers les Saintes

C'est une voie très peu fréquentée la nuit ; aucune signalisation n'existe à l'heure actuelle. Il n'y a pas lieu d'en prévoir dans l'avenir.

Route de Basse-Terre et Trois-Rivières aux Saintes

La voie est fréquentée surtout par des embarcations de pêcheurs, en provenance des Saintes, qui viennent vendre le produit de leur pêche en Guadeloupe et reviennent aux Saintes dans la même journée. Il existe à Terre-de-Haut un feu fixe blanc situé près de l'appontement. Sa portée est de 3 milles.

Un projet a été établi pour l'installation d'un deuxième feu à Terre-de-Bas (feu fixe rouge de 7 milles de portée, éclairant tout l'horizon).

Route de Basse-Terre vers Deshaies

Elle est peu pratiquée de nuit ; l'installation sur le Gros-Morne de Deshaies d'un feu d'atterrissage pour les navires traversant le canal de Montserrat servirait aussi aux embarcations faisant le service de Basse-Terre-Deshaies.

Route de Pointe-à-Pitre vers les Antilles du Nord par la Rivière Salée

Les embarcations d'un certain tonnage faisant le service des Antilles du Nord doivent, pour accéder à Pointe-à-Pitre, contourner soit la Grande-Terre par l'Est, soit la Guadeloupe proprement dite par le Sud ; il en résulte un allongement appréciable du parcours. Par contre, les petites embarcations calant moins de 2 m. 20 peuvent suivre une route plus directe en empruntant le Grand Cul-de-Sac et la Rivière Salée.

Ainsi qu'il a été déjà exposé, le Grand Cul-de-Sac est encombré de nombreux récifs et les passes ne sont pas balisées. Aussi l'accès de la baie est-il à peu près impossible la nuit. Toutefois, il a été installé, à l'usage des embarcations naviguant entre la barrière du récif et la côte, une bouée lumineuse à l'entrée de la Rivière Salée. Cette bouée est tronconique noire, avec un feu fixe blanc. Sa portée est de 4 milles, la hauteur du plan focal est de 3 mètres. Elle est située par 16°17'4" de latitude Nord et 61°33' de longitude Ouest.

Le balisage du Grand Cul-de-Sac entraînerait des frais importants. Il ne paraît pas opportun de l'envisager tant que la Rivière Salée n'aura pas été draguée pour permettre le passage de navires plus conséquents que ceux empruntant actuellement cette voie.

Route de Pointe-à-Pitre vers le Moule par le canal de la Désirade

Elle est peu fréquentée de nuit. Il existe toutefois depuis 1858, dans le Port du Moule, un feu fixe blanc, situé par 16°20' de latitude Nord et 61°20' de longitude Ouest. Sa portée est de 7 milles, son élévation de 14 mètres. Il éclaire tout l'horizon.

Certains ports secondaires sont enfin dotés de feux d'intérêt communal :

Le feu de Port-Louis établi en 1886 est placé sur le rivage à la pointe Nord du Havre, par 16°25'3" de latitude Nord et 61°31'5" de longitude Ouest. Son élévation est de 12 mètres, sa portée de 5 milles.

Le feu de l'Anse-Bertrand fixe, blanc, établi en 1934. Sa portée est de 6 milles, son élévation de 10 mètres.

Ces derniers feux ne présentent qu'un intérêt très localisé ; ils ont été établis à l'usage des pêcheurs de la commune.

Telles sont les installations de balisage maritime en Guadeloupe, aussi bien celles existantes à l'heure actuelle que celles qu'il y aurait lieu d'envisager pour l'avenir.

CHAPITRE V

ASSAINISSEMENT ET ADDUCTION D'EAU

UTILITE DES TRAVAUX D'ASSAINISSEMENT ET D'ADDUCTION D'EAU

Les travaux effectués sur les routes et dans les ports sont des travaux à bénéfices directs dont la collectivité peut retirer un avantage immédiat et monnayable. L'usager qui circule sur une bonne route dépense moins d'essence, moins de pneus et son véhicule se détériore moins vite ; ses transports lui reviennent donc meilleur marché. Le consignataire qui fait accoster son navire au mur de quai en eau profonde, doit déboursier pour la manutention des marchandises une somme moindre que s'il devait laisser le navire en rade et utiliser des allèges. Sur les bénéfices ainsi réalisés par l'usager, la Colonie peut prélever sa part, par le moyen de taxes, afin de récupérer les annuités des capitaux engagés par elle pour la construction de l'ouvrage public. Ce sont, en un mot, des travaux immédiatement « rentables ».

Les travaux qui font l'objet des chapitres précédents appartiennent, ainsi qu'il a été démontré, à cette catégorie.

Ceux dont il va être question dans le présent chapitre et les chapitres suivants, sont d'une autre nature.

En assainissant une ville, en distribuant de l'eau potable au lieu d'eau contaminée, la Colonie ne peut en effet escompter un profit immédiat pouvant faire l'objet d'un décompte en deniers ; elle ne peut plus envisager qu'un intérêt plus lointain, moins tangible, par exemple, accroître les capacités productives des individus et le

nombre des travailleurs par l'amélioration des conditions de l'hygiène et de l'habitat en général. Ce sont là des travaux à bénéfices indirects, malaisément chiffrables, lointains sans doute, mais très réels cependant, car, en favorisant l'accroissement de la population, en contribuant à la défense de la santé publique, la Colonie peut aider puissamment au développement de l'activité économique et à l'enrichissement de chacun.

Il y a donc lieu de prévoir des travaux de cette catégorie dans un programme général d'équipement, en s'attachant toutefois à dégager clairement, au préalable, l'intérêt qu'ils pourront présenter, intérêt d'autant plus difficile à reconnaître et à délimiter qu'il relève de facteurs d'ordre physiologique ou social. Aussi convient-il, avant d'en décider l'exécution, d'apprécier avec modération les résultats à en attendre et de bien reconnaître que les capitaux à investir ne sont pas hors de proportion avec le bénéfice indirect qu'il y a lieu raisonnablement de prévoir.

Remarquons enfin que la classification ci-dessus est loin d'avoir un caractère absolu, certains des travaux dont il sera traité ci-après permettant d'escompter dans certains cas des recettes immédiates : vente de terrains assainis, vente de l'eau potable, du courant électrique, etc., sans que le produit immédiat permette cependant de rémunérer le capital investi.

L'ASSAINISSEMENT DE POINTE-A-PITRE

Généralités

La ville de Pointe-à-Pitre est construite au fond du Petit cul-de-sac, sur une côte très basse et ne présentant vers l'intérieur des terres qu'une déclivité insignifiante. Son territoire peut être divisé, au point de vue topographique, en deux parties : la première au Sud du boulevard Faidherbe s'élève jusqu'à 4 m. 60 environ au-dessus du niveau de la mer et présente partout des pentes suffisantes pour permettre l'écoulement des eaux, sauf toutefois, dans la zone de la rue Valable au Sud-Est de la ville. La deuxième, au Nord du faubourg Faidherbe, est constituée de terres basses situées à 1 mètre en moyenne au-dessus du niveau de la mer. Comme elle ne présente qu'une pente insuffisante, les eaux de superficie ne peuvent s'écouler et croupissent dans les fossés le long des rues et dans les zones basses du terrain.

Cette partie est en outre bordée, à l'Est et au Nord, par des marais dont le fond se trouve parfois au-dessous du niveau de la mer.

La ville s'étend en bordure de la rade entre plusieurs collines (1) dans le lit d'un thalweg qui remonte profondément dans la région mamelonnée située à l'Ouest et que l'on désigne sous le nom de région des Grands Fonds des Aymes.

Par temps de grandes pluies, les eaux de ruissellement se rassemblent en suivant ce thalweg. Contenues de part et d'autre par les lignes de mornes qui encadrent la ville au Nord et au Sud, elles doivent, pour s'écouler vers la mer, emprunter la partie la plus basse, c'est-à-dire les quartiers au Nord du boulevard Faidherbe.

Aussi, par grandes pluies, ces quartiers sont-ils recouverts en grande partie d'une couche d'eau pouvant atteindre 40 et 50 centimètres, les habitations sont inondées et il n'est pas rare de voir dans les rues de menus meubles qui s'en vont flottant, emportés par les eaux. La population habituée à ce genre d'inconvénient, prend alors ses dispositions pour attendre la fin de la crue, laquelle généralement survient assez vite.

Historique

Pointe-à-Pitre, ville basse et encore mal assainie, a été, ainsi qu'il résulte du cours historique ci-après, lentement conquise sur le marécage.

En 1732, le futur emplacement de l'agglomération n'est encore qu'un champ de palétuviers occupé par les sieurs Louis de Maisonnette et Jean Lafaille, tous deux propriétaires de sucreries. Le terrain présente à cette époque trois petites surélévations : l'une à l'emplacement de la Cathédrale actuelle, l'autre dans la zone à l'Est des quais de la Compagnie Transatlantique (le Morne Renfermé), l'autre enfin aux environs de la darse. Le reste est constitué de terres noyées. A cette époque, le bourg de la Pointe-à-Pitre (il est ainsi désigné sur la carte dressée le 4 octobre 1732 par de Ste-Maure, ci-devant officier d'infanterie) est implanté encore sur une langue de terrain ferme de la côte de la Grande-Terre en face de l'Îlet-à-Cochon : c'est une agglomération de très peu d'importance, une vingtaine de maisons à peine.

En 1740, le gouverneur de Clieu adresse au Ministère un projet d'installation de la ville de Pointe-à-Pitre et se propose d'y établir le siège du Gouvernement. Mais aucune suite n'est donnée à ces propositions.

En 1748, désireux d'avoir une communication commode avec la mer, les habitants des Aymes, bourg déjà très prospère, construi-

(1) Dans la terminologie en usage dans le pays, les collines sont désignées sous le nom de « Mornes ».

sent à travers le marécage, entre les Abymes et le Morne Renfermé, la route qui deviendra par la suite la route coloniale n° 1 et 5. Les rives de la baie de Pointe-à-Pitre sont en effet généralement très basses, marécageuses, difficilement accessibles par terre, et seul le Morne Renfermé présentait un point de terrain sain à proximité des Abymes. C'est de la sorte que ce petit morne devient un emplacement de plus en plus fréquenté pour l'embarquement et le débarquement des marchandises et qu'il constituera bientôt l'embryon de la ville actuelle.

En 1758, un petit bourg s'est déjà édifié sur le Morne Renfermé qui devient un point commercial important. L'ingénieur Bellère dresse alors le plan d'une ville à construire sur un terrain ferme de la côte aux environs de l'emplacement où se trouve, à l'heure actuelle, l'usine Darboussier.

Le gouverneur Krumpf décide de réaliser le plan Bellère mais en le déplaçant légèrement vers le Nord.

De 1760 à 1763, règne une grande activité aux environs du Morne Renfermé, les surélévations de terrain sont écrêtées, les marais comblés en partie, la ville se construit en commençant d'abord par les quartiers bordés à l'heure actuelle, par les quais de la Colonie, par la zone comprise entre la rue Bébian et la rue Dugommier et le quartier Darboussier.

En 1863, les remblaiements sont presque terminés.

En 1865, la ville est reliée par une piste, à travers les marécages de la Rivière-Salée, au tronçon de chemin déjà édifié sur la côte Sud-Est de la Guadeloupé proprement dite. La liaison Basse-Terre-Pointe-à-Pitre par la voie terrestre est ainsi réalisée.

En 1775, le plan entre la rue Barbès, la rue Arago et la rue Dugommier, est arrêté définitivement dans la forme qu'il a conservée jusqu'à nos jours avec très peu de modifications et la ville continue de s'accroître sur le terrain assaini entre le marais du Nord et le marais de l'Est par où les eaux des Grands-Fonds peuvent continuer de s'écouler sans envahir l'agglomération.

A l'origine, la ville entièrement placée sur un terrain sec se trouve donc dans des conditions de salubrité qu'elle ne connaîtra plus par la suite.

Ces travaux sont même complétés en 1778, date à laquelle le canal d'évacuation des eaux des Abymes, qui bordait à l'Est la route coloniale pour déboucher dans l'angle Nord de la Darse, est comblé dans la partie inférieure de son cours et dévié vers la mer, à l'entrée de la ville, au point où se trouve à l'heure actuelle l'angle de la rue Hincelin et de la route coloniale n° 1.

Au recensement du 1^{er} septembre 1818, la ville qui n'a cessé de se développer dans le cadre du plan de 1775, compte déjà 7.967 habitants, presque autant que Basse-Terre où il en est dénombré 8.320.

En 1817, la zone des terrains assainis est déjà devenue insuffisante, le plan de la ville doit être agrandi, le projet (1) comporte :

1° le comblement des zones comprises entre la rue Dugommier jusqu'au delà de la rue Vatable d'une part, entre la rue Barbès et le boulevard Faidherbe d'autre part ;

2° le prolongement vers l'extérieur dans les marécages environnants de plusieurs rues aboutissant à la périphérie (rues Dubouchage, Alexandre-Isaac, Arago, Condé, Turenne, Bébian, d'Ennery, Henri IV) ;

3° la construction d'un canal de ceinture le long de la rue Vatable et le long du boulevard Faidherbe ;

4° enfin, de larges boulevards doivent entourer complètement l'agglomération et on projette de percer, vers le Nord, une voie qui deviendra le boulevard Faidherbe, vers l'Est une large voie (celle-ci n'a jamais été construite) au delà de la rue Vatable, enfin, le long du bord la mer, un boulevard ininterrompu allant de la rue Vatable au boulevard du Nord.

La réalisation complète du plan entraînait d'importants terrassements, le comblement des zones à assainir devant être obtenu par l'arrasement complet des mornes en partie écrétés en 1760, l'un aux environs du quai Est de la darse, l'autre au Sud de la cathédrale (Morne de la Victoire), un autre enfin à l'Est de la cathédrale (Morne l'Archevêque Thibault). En outre, les marais au delà de la rue Dugommier devaient être comblés avec les déblais extraits des Mornes La Loge et Caille.

Trop vaste projet semble-t-il pour les possibilités du moment ; une partie seulement de ces terrassements était effectuée (2) (aux environs du boulevard Faidherbe en particulier) et la population pressée de s'installer occupait, bien avant que les travaux fussent terminés, la zone des agrandissements prévus au plan de 1817.

Faute d'avoir pu conduire à bonne fin les travaux de remblaiement prévus, les pouvoirs publics paraissent rechercher vers 1830, une solution, d'ailleurs illusoire, au problème de l'assainissement des quartiers incomplètement surhaussés, par le creusement des canaux de ceinture préconisés par Philibert. Telle est l'origine du canal Vatable creusé à cette époque.

Mais, tracé dans un terrain très bas, presque au niveau de la mer

(1) Projet dressé par Philibert, directeur des fortifications le 16 septembre 1817.

(2) Le Morne La Loge et le Morne à Caille n'ont pas été entaillés ainsi qu'il avait été projeté, aucun remblaiement ne paraît avoir été effectué dans cette zone et le grand boulevard prévu à cet endroit (le cours Saint-Cyr) n'a pas été construit.

et ne présentant aucune pente (les remblaiements du plan de 1817 n'ayant été réalisés qu'en partie) ce canal ne pouvait remédier à la situation et l'aggrava au contraire en facilitant l'accès des eaux de l'amont dans les quartiers qu'on espérait assainir. Aussi, dut-on le combler en 1884.

Tandis que l'on s'attache à des réalisations partielles et inadéquates dans la zone des agrandissements prévue en 1817, zone incomplètement assainie et pourtant occupée déjà, la ville déborde de toutes parts, sa population s'est fortement accrue et se répand au delà des limites du plan de Philibert dans le marais même. C'est ainsi qu'ont pris naissance les quartiers du Nord du boulevard Faidherbe et de l'Est de la rue Valable, quartiers qui sont restés de nos jours à peu près ce qu'ils étaient à l'époque, marécageux, inondés pendant les pluies et malsains. Une nombreuse population s'y est installée dans des abris précaires, dans des conditions d'hygiène très insuffisantes.

Et le problème de l'assainissement de Pointe-à-Pitre, grave préoccupation des pouvoirs publics, évoqué presque chaque année à la session du Conseil Général, est venu s'ajouter à celui des routes et des ports, sans pouvoir être davantage résolu.

En 1865, une épidémie de choléra le met particulièrement à l'ordre du jour ; dans moins d'une quinzaine, 1.200 décès sont enregistrés à Pointe-à-Pitre.

En 1871, c'est le feu qui détruit une partie de la ville. En effet, la plupart des habitations sont en bois et l'incendie, sous le souffle de l'alizé, prend aisément des proportions de catastrophe.

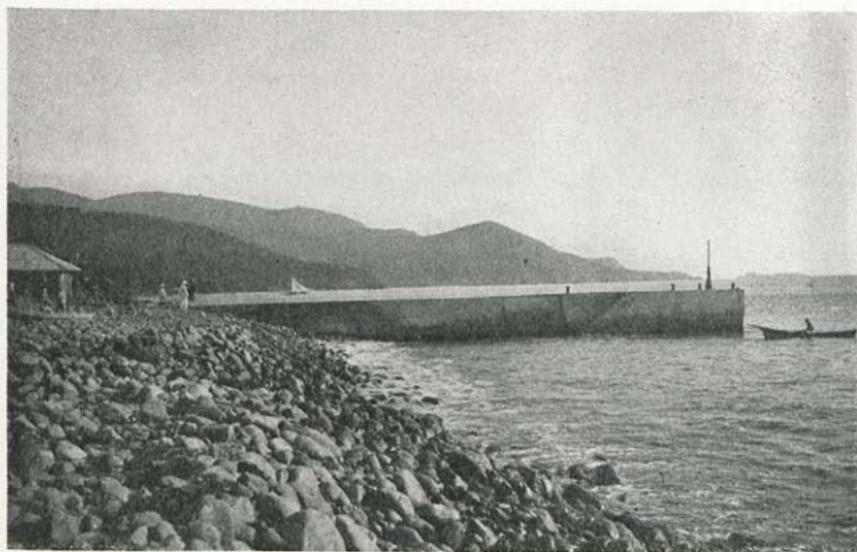
En 1882, le Conseil Général est réuni en session extraordinaire pour examiner la situation, un projet lui est soumis (à peu près celui exécuté de nos jours) et reçoit son approbation ; mais, pour des raisons financières, il ne peut recevoir aucun commencement d'exécution (1).

En 1931, la situation est encore la même, de nombreux rapports, en termes sévères, ont condamné les conditions d'hygiène où vit la population, mais sans résultat appréciable, l'eau continue de croupir aux alentours et même sous les maisons, les rats pullulent les terrains vagues, derrière les cases, occupés par des mares stagnantes, sont devenus des dépotoirs. C'est à cet état de choses que la Colonie essaye de remédier de nos jours.

Les travaux en cours

Les travaux qui sont présentement entrepris à cet effet consistent à :

(1) En 1889, la ville comprend 17.242 habitants.



MOLE EN BÉTON DE POINTE-NOIRE



COMBLEMENT DE MARAIS AU NORD DE POINTE-A-PITRE

1° creuser un canal de ceinture à l'amont de la ville afin de dériver les eaux des Grands-Fonds vers la mer en contournant l'agglomération. Ce canal dont la largeur est de 20 mètres suit la ligne du chemin de Darboussier au Nord-Est de la ville, franchit, par une courte tranchée de 14 mètres de haut, un petit col situé entre le Morne Ferrette et le Morne Boissard, traverse la route coloniale n° 5 au delà de son croisement avec la route coloniale n° 4 et débouche dans les marais de la Rivière-Salée après un parcours d'un millier de mètres.

2° Comblir les marais du Nord et du Nord-Est jusqu'à un niveau supérieur à la côte de débordement des eaux d'inondation dans le canal de ceinture.

3° Surhausser les quartiers au Nord du boulevard Faidherbe pour assurer aux eaux de superficie une pente d'écoulement continue de la mer.

Ces travaux doivent être exécutés en cinq étapes comme il est indiqué sur le plan ci-joint.

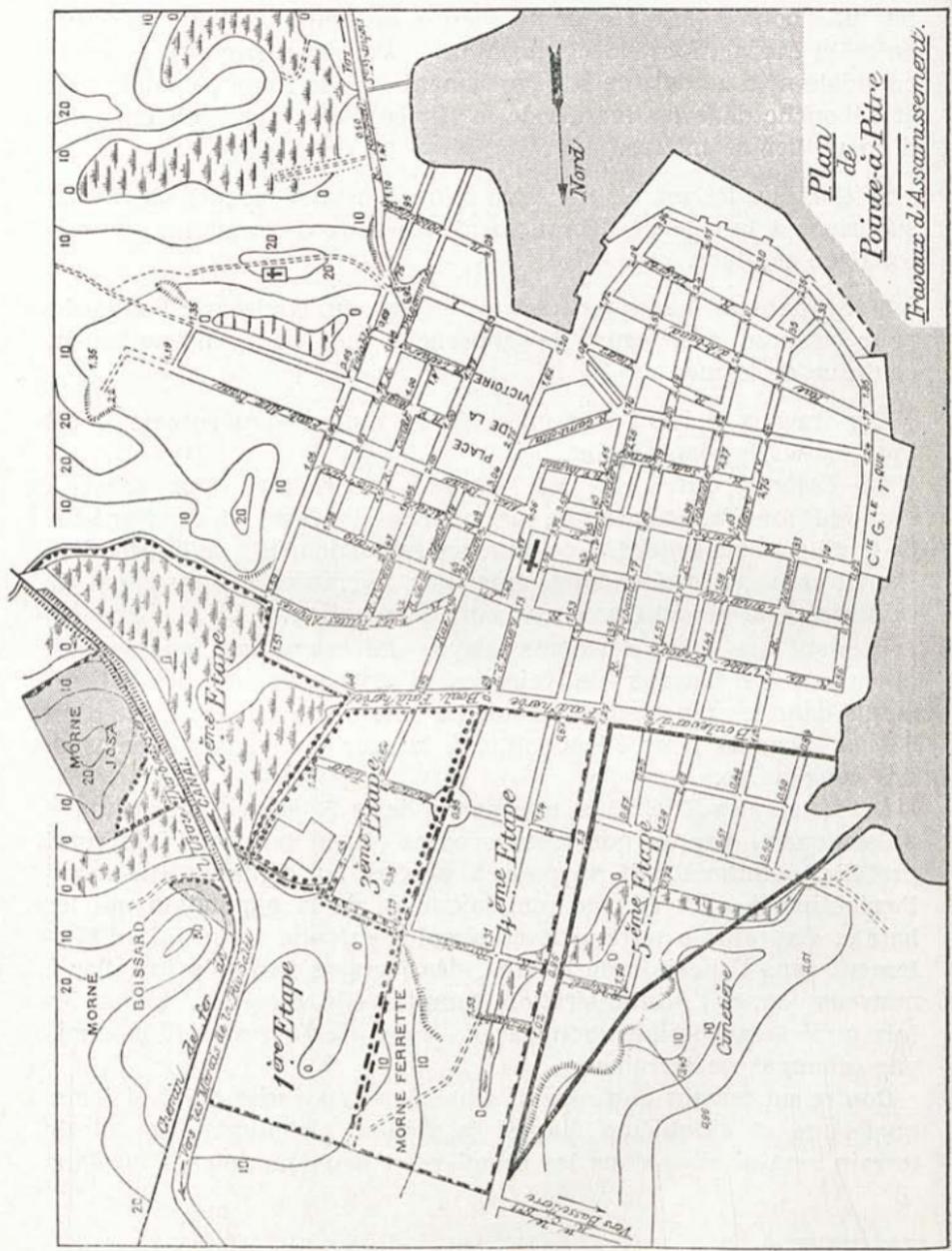
La Colonie qui s'est déjà rendue propriétaire, par achat à l'amiable ou l'expropriation, des marais du Nord et du Nord-Est de la ville a déjà achevé, à ce jour, les remblaiements de la première étape ; ceux de la deuxième, ainsi que le creusement du canal de ceinture, sont actuellement en cours d'exécution.

Pendant les trois dernières étapes interviendront, au moment opportun, les travaux de voirie et d'aménagements des lotissements dans les zones surhaussées. La ville sera en outre dotée d'un réseau d'égouts pour l'évacuation à la mer des eaux pluviales et des eaux usées.

Les zones des 3° et 4° et une partie de la 5° étape sont occupées présentement par de nombreuses cases (1) en bois, un important problème administratif se pose à propos du déplacement, avant l'exécution des travaux de remblaiement, de la population qui les habite. Expropriée purement et simplement elle trouverait difficilement dans l'enceinte de la ville, des terrains pour s'y installer à nouveau, aussi l'Administration compte-t-elle procéder, toutes les fois qu'il sera possible, non par les voies de l'expropriation, mais par échanges de terrains.

Contre un terrain non assaini situé dans les zones des troisième, quatrième et cinquième étapes, la Colonie échangera un lot de terrain assaini situé dans les première et deuxième étapes ou dans

(1) On désigne sous le nom de cases des maisonnettes en planches recouvertes de tôle ondulée. La surface couverte de ces abris est en moyenne d'une vingtaine de mètres carrés, ils sont posés parfois directement sur le sol, sans fondations, parfois sur une base en maçonnerie.



La partie de la troisième étape située à proximité de la première. Cet échange aura lieu avec ou sans soulte, dans les conditions d'un cahier des charges type, dressé à cet effet. Le propriétaire dégrèvé de tous frais, bénéficiera ainsi d'un terrain assaini à l'abri de l'inondation et trouvera à l'échange des avantages substantiels non seulement au point de vue de la valeur intrinsèque du terrain mais encore au point de vue de l'hygiène et de l'habitat.

A défaut d'entente pour l'échange, l'Administration prendra des mesures pour acheter à l'amiable ou même exproprier. Ainsi pourra être assuré le dégagement des quartiers à remblayer occupés à l'heure actuelle. Ces opérations s'effectueront d'ailleurs par petites étapes en deux ou trois années afin d'apporter le moins de trouble possible dans l'existence de la nombreuse population à déplacer.

Après réalisation des troisième, quatrième et cinquième étapes de terrassements, la Colonie se trouvera en définitive propriétaire de la presque totalité des quartiers situés au Nord du boulevard Faidherbe. Aux termes du Sénatus-Consulte du 3 mai 1856, modifié par la loi du 6 novembre 1918, la Colonie en effet peut acquérir pour cause d'utilité publique les terrains hors d'alignement faisant obstacle à un lotissement rationnel, ou non susceptibles de construction s'accordant avec le plan des travaux, elle pourra donc revendre les terrains après les avoir assainis et en avoir déterminé le lotissement.

Propriétaire des terrains, elle pourra les vendre aux enchères publiques par exemple, avec toutes les servitudes qu'elle jugera utile d'imposer. Ainsi la Colonie aura la possibilité, et de réaliser une opération financière qui lui permettra de rentrer, en partie tout au moins, dans les fonds avancés par elle, pour l'exécution des travaux, et de diriger, selon les principes modernes de l'hygiène et de l'urbanisme, les constructions qui s'édifieront sur les terrains vendus par elle.

En résumé, la Colonie jouera en l'occurrence un rôle de lotisseur tel qu'il est défini dans l'article 14 de la loi du 19 juillet 1924 (1). L'acheteur sera soumis à un cahier des charges imposant contractuellement, sinon réglementairement, un certain nombre de servitudes : obligation de construire dans un délai déterminé un bâtiment d'une importance minimum fixée à l'avance et dont les plans devront être agréés au préalable par l'Administration, obligation de se conformer à un règlement sanitaire et de voirie, etc...

Ainsi pourra être dirigée et contrôlée l'édification de quartiers nouveaux suivant un plan de lotissement et des règlements fixant à l'avance le caractère urbain à donner à chaque quartier.

(1) Cette loi n'est pas promulguée en Guadeloupe.

Enfin, les lots de terrains pourront être adjugés par petits groupes pendant plusieurs années en tenant compte des demandes sur le marché des terrains à bâtir, afin de permettre à la Colonie de retirer le meilleur profit possible des 150.000 mètres carrés environ qui seraient à aliéner par ces moyens.

Le produit des ventes, versé au budget des grands travaux pourra être affecté, concurremment avec d'autres ressources, à l'achèvement des travaux d'assainissement et d'embellissement énumérés plus haut, à l'assainissement des zones des environs de la rue Vatable et enfin, à la construction d'habitations à bon marché.

Les travaux d'assainissement de Pointe-à-Pitre ont fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté du 4 août 1933, le programme général ci-dessus a, d'autre part, été approuvé par le Conseil Colonial de l'Hygiène le 4 février 1935, par la Commission spéciale chargée de l'étude de la question le 5 février 1935 et par la Commission Coloniale (à laquelle le Conseil Général avait donné délégation pour statuer) dans sa séance du 6 février 1935. Quelques modifications y ont été apportées concernant les échanges de terrains.

Ont été approuvés en même temps :

Un cahier des charges type pour les échanges de terrains, un cahier des charges pour la vente aux enchères par la Colonie des lots des 3^e, 4^e et 5^e étapes, ainsi qu'un règlement sanitaire et de voirie en 86 articles.

Le Gouvernement a donc maintenant les pouvoirs nécessaires pour mener à bien l'œuvre entreprise.

Le plan d'urbanisme des quartiers à assainir a été établi sur les principes généraux du plan de 1817 ; il est constitué de voies se coupant en général à angle droit sauf dans les quartiers du centre. On peut reprocher à cet agencement d'être un peu monotone. Par contre, il permet d'utiliser au maximum les lots de terrains, se prête bien à la construction des immeubles et reste dans le cadre des plans précédents et des autres quartiers de la ville ; le tracé des voies tel qu'il est à l'heure actuelle est donc peu modifié. Le plan comporte l'élargissement du boulevard Faidherbe à 28 mètres de large avec deux voies de circulation, un trottoir de 3 mètres, une voie de 6 mètres, une plateforme-promenade de 10 mètres aménagée en jardin, une autre voie de 6 mètres et un autre trottoir de 3 mètres ; les 2 voies sont à des niveaux différents, la différence de niveau est rattrapée pour les voies transversales sur la largeur de la plateforme-promenade. Le boulevard aboutit à l'Ouest à un jardin public aménagé sur le bord de la rade et à l'Est à un terrain de sport au delà du canal de Ceinture.

Le faubourg Frébault perpendiculaire au boulevard est élargi à 24 mètres, 2 trottoirs de 5 m. 50 plantés d'arbres et 2 voies de circulation de 6 mètres chacune, séparées par une ligne de refuges

d'un mètre de large. Le faubourg se termine à un rond point au croisement des routes coloniales n° 1 et n° 5.

Les autres rues sont des voies de 18 mètres (2 trottoirs de 5 mètres et une chaussée de 8 mètres) ou de 12 m. 50 (2 trottoirs de 2 m. 25 et une chaussée de 8 mètres). Un boulevard de ceinture entoure les nouveaux quartiers au Nord et à l'Est ainsi qu'à l'Ouest en bordure de la rade. Des emplacements pour des squares ou jardins sont réservés en divers points de la ville.

Les quartiers sont divisés comme suit :

1° le quartier dit « d'échanges » sur les première et deuxième étapes et la partie Nord-Est de la troisième doit recevoir la population actuellement installée dans les troisième et cinquième étapes; les servitudes à imposer aux échangistes sont les suivantes :

a) les constructions édifiées sur ces lots devront se trouver à trois mètres en retrait de l'alignement ;

b) toute paroi munie d'ouvertures éclairant ou ventilant des pièces d'habitation ne pourra s'élever à moins de deux mètres des limites du lot ;

c) les constructions en bois devront être placées sur des dés en maçonnerie d'au moins 0,30 de haut ;

d) au pourtour des constructions, il sera exécuté un caniveau cimenté avec pente convenable pour l'évacuation au caniveau de la rue des eaux usées ;

e) chaque lot devra être clôturé en bordure de la rue par une haie vive bien taillée de 1 m. 50 de haut ou par une clôture d'un modèle agréé par l'Administration.

2° Le quartier commercial et administratif, aux environs du faubourg Frébault, comporte une grande place aménagée en square avec des emplacements réservés pour certains bâtiments administratifs.

Les servitudes imposées sont celles du règlement sanitaire et de voirie, lequel s'est inspiré des règlements sanitaires de la Métropole et des règlements de voirie de Mazagan (Maroc). Les constructions en bois ou en torchis, les couvertures en tôle ou en chaume sont interdites, les constructions doivent comporter une ossature en béton armé (1), elles sont reçues par un agent de l'administration qui accorde, s'il y a lieu, l'autorisation d'habiter ; les plans doivent être agréés par l'Administration, les constructions ne peuvent avoir plus de trois étages y compris le rez-de-chaussée dans

(1) La ville a été partiellement détruite en 1843 par un tremblement de terre.

le quartier commercial; il peut toutefois être établi un étage supplémentaire en retrait.

La hauteur des bâtiments est réglementée ainsi que les dimensions des pièces, des cours, la coloration et la décoration des murs de façade, l'affichage, les saillies sur la voie publique, les W.-C., les fosses d'aisance, les bassins et récipients, etc...

Les branchements d'égouts, l'alimentation en eau sont obligatoires.

L'Administration se réserve en outre le droit d'imposer sur les voies et places principales, une servitude d'arcade dont la hauteur sous clef pourra varier entre 3 et 4 mètres.

3° Le quartier de résidence est situé à l'Ouest du faubourg Frébault, entre le quartier commercial et la mer, sur la partie Ouest de la 5^e étape, il comporte un jardin public avec un boulevard en bordure de la rade, les servitudes imposées sont celles du règlement sanitaire et de voirie applicable au quartier commercial.

En outre :

- a) le nombre d'étages ne peut être supérieur à trois ;
- b) les constructions ne pourront être édifiées à moins de 5 mètres en retrait de l'alignement ;
- c) les façades latérales des constructions devront se trouver à 3 mètres au moins de l'axe des mitoyens. Toutefois, l'Administration pourra réduire ou supprimer cette zone de 3 mètres ;
- d) chaque lot devra être clôturé sur la rue soit par une grille, soit par un mur ; le modèle de clôture devra être agréé par l'Administration.

La zone du plan s'étend sur environ 49 hectares, la répartition en est approximativement la suivante :

	Hectares
Voirie	15,5
Quartier d'échanges (440 lots)	10,3
Quartier commercial (130 lots)	5,7
Quartier de résidence (190 lots)	9,5
Edifices publics	1,3
Hospice, chapelle, ateliers, usine, jardins	1,0
Jardins	2,0
Terrain de sport	3,7
TOTAL	49 hect.

Le pourcentage de la surface de voirie par rapport à la surface totale non compris le terrain de sport est de 34 p. 100 (dans la Métropole, ce pourcentage varie de 25 à 42 p. 100).

Le pourcentage de jardins est de 4,5 p. 100 (à Paris 3 p. 100).

La surface des chaussées est de 55 p. 100 de la superficie réservée à la voirie.

Le projet prévoit des chaussées revêtues au bitume, la plupart des trottoirs doivent être cimentés.

Le réseau d'égouts doit s'étendre sous toute la ville ; son établissement rencontrera, en raison de la topographie particulière des lieux, certaines difficultés d'ordre technique.

Pour ce qui est des quartiers au Sud du boulevard Faidherbe, ils présentent, certes, une pente générale suffisante pour assurer l'écoulement, mais cette pente est discontinue et l'installation du réseau nécessitera peut être la surélévation de certaines portions de rues. Des études sont en cours à ce sujet. Pour ce qui est des quartiers au Nord du boulevard Faidherbe, ils présenteront une pente régulière mais très faible, 2 m/m. par mètre environ. Aussi le problème des égouts de Pointe-à-Pitre est-il délicat à traiter.

Une solution radicale consisterait à remblayer suffisamment pour assurer au réseau d'égouts une pente assez forte, ce qui aurait pour résultat de réduire les frais d'exploitation mais il en résulterait une dépense exagérée de premier établissement. Toute augmentation de 1 m/m. de la pente générale nécessiterait en effet une dépense supplémentaire d'au moins 2.000.000 de francs pour les terrassements.

On peut mesurer par l'importance de ce chiffre, l'intérêt qu'il y a à réduire au minimum la pente générale du réseau même s'il doit en résulter une dépense supplémentaire d'exploitation. Aussi cette pente a-t-elle été fixée à 1 m/m. par mètre pour les collecteurs principaux et à 3 m/m. par mètre pour les artères secondaires. C'est un minimum au-dessous duquel il ne paraît pas possible de descendre.

Le projet de réseau prévoit pour les quartiers nouveaux :

1° la construction de 3 grands collecteurs ; le premier suit le boulevard Faidherbe dans toute sa longueur, depuis le canal de ceinture jusqu'à la mer ; sa hauteur sous clef est de 1 m. 25, sa largeur varie de 1 m. 25 à l'amont, à 1 m. 80 à son débouché dans la mer. Le deuxième prend naissance sous le faubourg Frébault, suit la rue Miquel et la bordure Est du cimetière, jusqu'à la mer ; sa hauteur est de 1 m. 50, sa largeur varie de 1 m. 20 à l'origine jusqu'à 3 mètres à son débouché dans la mer. Un troisième collecteur prend son origine à côté de l'hospice sous le faubourg Frébault et suit la rue du Cimetière pour déboucher dans le collecteur précédent. Sa hauteur est de 1 m. 50, sa largeur de 1 m. 50.

2° Il est établi en outre, sous toutes les rues indiquées sur le plan d'aménagement, des artères secondaires de section circulaire, dont la pente varie de 0 m. 80 à 0 m. 45 selon l'importance de la voie.

Le réseau est prévu pour évacuer aisément les eaux des plus fortes pluies constatées dans la région, soit 300 litres par hectare de surface de ville et par seconde (1). Les grands collecteurs ont les dimensions suffisantes pour permettre le passage d'un homme. De nombreux regards et des réservoirs de chasse doivent être aménagés le long des artères secondaires. Le réseau, en raison de sa faible pente, nécessitera un entretien soigné. La ville devra recruter, pour son exploitation, un chef égoutier compétent.

L'alimentation en eau de Pointe-à-Pitre

L'eau pour l'alimentation des nouveaux quartiers devra être prélevée dans les réservoirs de la ville. Mais il conviendra d'améliorer au préalable le réseau de distribution qui, ne pouvant suffire à l'heure présente à alimenter d'une façon permanente les quartiers existants, ne pourrait assurer, à plus forte raison, en l'état où il se trouve, l'alimentation des quartiers nouveaux.

Ce réseau date de 1891. L'eau est prise sur les hauteurs de la Guadeloupe proprement dite, dans la Grande-Rivière à Goyave, à la cote (+ 86,72), elle est amenée jusqu'aux bassins de Miquel et de Grand Camp, aux portes de la ville, par une conduite de 16.548 mètres.

La canalisation comprend, à l'heure actuelle, trois tronçons de diamètres différents : un tronçon de 0 m. 80 de diamètre sur 1.780 de longueur depuis la prise d'eau, un tronçon de 1.588 mètres en tuyau de fonte de 0 m. 65, enfin un tronçon en tuyau de fonte de 0 m. 50 de diamètre jusqu'aux bassins de la ville. La cote d'arrivée est de (+ 32,77) dans le bassin de Grand Camp et de (+ 21,62) dans le bassin de Miquel. La capacité de ces réservoirs est respectivement de 8.000 mètres cubes et de 1.650 mètres cubes. La conduite d'adduction fait du service en route (prise d'eau de Baie-Mahault, prise d'eau de Darboussier, Poste de T.S.F. de Destrellan... etc.) avant l'entrée aux bassins.

Le projet établi en 1888 prévoyait un débit de 200 litres par seconde, mais il ne semble pas que ce chiffre ait jamais été atteint (2) et depuis 1899, des projets complémentaires ont été dressés pour remédier au mauvais fonctionnement du réseau. En 1902, une Commission spéciale, nommée par le Gouverneur, constatait que le

(1) Chiffre moyen entre les plus fortes pluies relevées à Pointe-à-Pitre et les plus fortes pluies constatées à Pnom-Penh (Indochine).

(2) D'après diverses expériences, le débit était le 24 mai 1891, au lendemain de la mise en service, de 145 litres par seconde. Le 21 novembre 1897 il n'était plus que de 90 litres.

débit n'était plus que de 91 litres par seconde y compris la prise d'eau de Darboussier (11 litres). La Commission attribuait ce fonctionnement défectueux à diverses causes techniques et au mauvais état d'entretien des canalisations, elle proposait une solution pour augmenter le débit (installation de tuyaux de diamètre supérieur) et attirait en outre l'attention de la Municipalité sur la nécessité de régler la distribution pour refréner le gaspillage, la ville recevant en 24 heures 7.000 mètres cubes (soit 350 litres par tête d'habitant) quantité qu'elle distribuait en 8 heures.

En 1916, aucune suite n'ayant encore été donnée aux propositions de la Commission de 1902 le débit tombait à 83 litres par seconde, la Colonie décidait alors d'émettre un emprunt pour exécuter, à sa charge, les travaux.

Au préalable, une analyse des eaux avait été faite qui donna les résultats suivants :

« Degré hydrotimétrique, 4.

« Résidu après évaporation (par litre), 0 gr. 078 dont 0 gr. 0145 de chaux, 0 gr. 0255 de carbonat de chaux, 0 gr. 0250 de chlorure de sodium, 0 gr. 0012 de matières organiques, 0 gr. 0110 de magnésie, silice... etc., 0 gr. 0072 d'oxygène dissout.

« Au point de vue bactériologique :

« Numération des germes..... un millier par centimètre cube.

La conclusion de l'analyse était :

« Au point de vue chimique : Eau très pure ;

« Au point de vue bactériologique : Eau ne contenant que des germes inoffensifs. »

Enfin les travaux étaient entrepris sur les bases générales proposées par la Commission de 1902 et poursuivis par petites étapes jusqu'en 1927 (1) pour amener le réseau dans l'état où il est aujourd'hui.

Mais la situation n'est pas encore satisfaisante. La ville a dû consentir en effet aux communes de Baie-Mahault et des Aymes une part de sa dotation : 10 litres par seconde pour chacune ; le débit dans les réservoirs a été réduit de ce fait à 148 litres seconde (2). Or, la population s'accroît sans cesse. D'autre part, l'exploitation du service des eaux se fait dans des conditions particulières. Il n'a, en effet, jamais été installé de compteurs et les usagers qui payent un abonnement forfaitaire à l'année, font une forte consommation d'eau potable (421 litres par jour et par tête d'habitant). Aussi la conduite d'adduction est-elle encore une fois

(1) Montant des travaux : deux millions et demi environ.

(2) Expériences de l'agent-voyer.

insuffisante et l'eau ne peut être distribuée que pendant quelques heures par jour (1). Le réseau doit donc être mis en charge plusieurs fois dans la journée, ce qui s'est fait parfois sans ménagement en ouvrant vivement les vannes, au détriment des joints des tuyaux qui supportent assez mal ce régime. Aussi le réseau ne peut-il être maintenu étanche. Comme il est placé dans un sous-sol inondé, des rentrées accidentelles d'eau polluée sont inévitables ; en outre, la prise d'eau est faite dans une rivière torrentielle sans périmètre de protection, aussi les analyses bactériologiques permettent-elles de constater de nos jours, l'existence de pollutions accidentelles ainsi qu'il résulte du bulletin ci-annexé.

Le Service des Eaux de la ville la plus importante de la Colonie, est donc encore, à l'heure actuelle, loin de donner satisfaction ; aussi, a-t-il été question, à plusieurs reprises, de faire encore une fois sur le réseau, des installations nouvelles pour augmenter la dotation en eau potable. Mais la solution semble devoir être recherchée plutôt dans une réglementation plus rationnelle du Service des Eaux que dans l'augmentation du débit de la canalisation d'adduction. En effet, la dotation actuelle par habitant et par jour atteint déjà 421 litres ainsi qu'il a été indiqué précédemment et cette dotation élevée (2) doit pouvoir suffire à tous les besoins de la population, à la condition que l'eau ne soit pas inutilement gaspillée ; d'autre part, l'exécution des Grands Travaux entraînerait une grosse dépense (3) l'expérience démontrant qu'il faudrait doubler la conduite d'adduction pour assurer, de jour et de nuit, le service dans les conditions où il est effectué aujourd'hui. C'est donc dans la voie de la réglementation, bien moins coûteuse et pourtant efficace, qu'il convient de s'orienter et il faut bien se convaincre que dans le cas de Pointe-à-Pitre où l'eau est amenée de fort loin, la question de l'alimentation ne pourra jamais être complètement résolue tant que des compteurs n'auront pas été posés chez tous les abonnés pour refréner le gaspillage. Toute autre solution paraît, dans l'état actuel des possibilités financières de la Commune et de la Colonie, tout-à-fait illusoire.

Il serait désirable, en outre, d'épurer les eaux à la sortie des bassins de la ville (par verdunisation par exemple). Chercher à établir des périmètres de protection le long du cours de la rivière à Goyave, paraît en effet inefficace puisqu'on ne pourra jamais empêcher les eaux d'une rivière aussi torrentielle de se souiller pour mille causes qu'on ne pourra toutes supprimer.

(3) Neuf heures par jour.

(2) Paris, 370 — Toulouse, 265 — Tours, 208 — Reims, 198 — Lyon, 188 — Bordeaux 175 — Toulouse 152 — Londres, 154 — Liverpool, 142.

(3) Sept millions de francs environ à l'heure actuelle.

BULLETIN D'ANALYSE CHIMIQUE ET BACTERIOLOGIQUE
DE L'EAU DISTRIBUEE DANS LA VILLE DE POINTE-A-PITRE

Analyse chimique : Eau chimiquement bonne.

Analyse bactériologique.

Date des prélèvements	Lieux des prélèvements	Résultats
15 Jan. 1929	Réservoir de la Ville	500 colibacilles par litre
21 — —	Robinet du Laboratoire	50 — —
17 Fév. —	— —	Pas de colibacilles
27 — —	Robinet du domicile du prépara- teur.	— — —
6 Juin — —	Robinet d'une fontaine publique	200 colibacilles par litre
14 — —	Robinet du Laboratoire	200 — —
20 — —	— —	500 — —
19 Juil. —	Réservoir de la Ville	500 — —
31 Août —	Robinet d'une fontaine publique	500 — —
31 — —	Prise d'eau de la Goyave	500 — —

NOTA. — L'eau ne contient que 25 mmg de chlorures et très peu de phosphate et d'ammoniaque ; le nombre élevé de colibacilles n'est donc pas dû à la décomposition de matières animales. Rapprochée de l'analyse chimique, l'analyse bactériologique est donc moins inquiétante qu'elle pourrait le paraître, considérée isolément.

Enfin, il conviendra d'assurer au Service des Eaux des crédits suffisants pour lui permettre de jouer convenablement son rôle. Un réseau aussi important que celui de Pointe-à-Pitre (il a plus de 30 km. de long) demande en effet des soins constants et ce n'est pas avec les ressources qui peuvent être affectées à son entretien à l'heure actuelle, qu'il est possible d'assurer convenablement l'alimentation d'une ville de 30.000 habitants (1).

Nous avons exposé ci-dessus les travaux à réaliser et les dispositions à prendre pour assainir et embellir la ville de Pointe-à-Pitre; le programme est vaste, il vient seulement d'être entrepris et nécessitera pour sa complète exécution de nombreuses années (de l'ordre de 5 à 10 ans).

Elablir un programme, le faire accepter, se réserver les moyens financiers pour en assurer l'exécution, c'est déjà, certes, un grand pas de fait, mais les programmes n'ont de valeur qu'autant qu'il y a au-dessus d'eux une volonté persistante de les faire aboutir. Or, pour mener à bien l'œuvre difficile qui vient d'être entreprise, il faut une longue persévérance et de la continuité de vue. La Colonie n'en manquera pas. Il s'agit d'ailleurs de la destinée d'une ville importante appelée encore à prendre de l'accroissement. De quartiers marécageux et insalubres, on peut faire, et c'est l'aboutissement certain du programme qui vient d'être adopté, une ville nouvelle, nette, salubre, moderne, une des plus belles des Antilles; et ce but qu'il ne faut pas perdre de vue peut et doit être atteint.

L'ALIMENTATION EN EAU DE LA GRANDE-TERRER

La carte annexée au chapitre I^{er} du présent ouvrage à propos de la pluviométrie en Guadeloupe fait ressortir que la Grande-Terre est assez peu arrosée ; les pluies, en effet, y sont relativement rares, peu abondantes, à l'exception toutefois de la région du Morne-à-l'Eau, des Abymes, du Gosier, et de Pointe-à-Pitre qui reçoit de 1 m. 30 à 1 m. 80 d'eau par an. Le sol y est, par ailleurs, de nature calcaire, fissuré, très perméable, les eaux pluviales s'y infiltrent rapidement et viennent grossir la nappe phréatique le plus souvent saumâtre. Aussi, n'existe-t-il en Grande-Terre, à l'encontre de la Guadeloupe proprement dite, que très peu de cours d'eau et les rares ruisseaux que l'on peut rencontrer aux abords des côtes, n'ont qu'un débit insignifiant.

(1) Les dépenses payées au titre de l'exploitation du Service des Eaux ont été en moyenne de 58.200 francs par an, de 1928 à 1931 (y compris 10.000 francs environ de dépenses de matériel.

Une population considérable, dont la densité varie de 100 habitants (région de Saint-François) à 230 habitants (Gosier) au kilomètre carré, occupe cette terre où les ressources d'eau douce sont insignifiantes ; aussi, pendant la saison sèche, les gens et les bêtes souffrent-ils du manque d'eau et, selon l'expression consacrée, la Grande-Terre devient « le pays de la soif ». Sans vouloir faire la situation plus tragique qu'elle ne l'est en réalité, il faut bien convenir toutefois que les ressources en eau potable sont, pendant les longues périodes de sécheresse, très insuffisantes ; les ravines sont souvent à sec et la population doit utiliser soit les citernes qui sont aménagées dans les bourgs et auprès de chaque habitation, soit les quelques sources du pays, soit encore en définitive, dans quelques régions, l'eau des mares polluées et malsaines qui subsistent encore dans certains creux du terrain. Le manque d'eau douce a encore d'autres effets, au point de vue agricole, elle interdit de faire en Grande-Terre des cultures maraîchères pendant la saison sèche et la population doit se consacrer exclusivement aux cultures industrielles moins fragiles : celle de la canne à sucre en particulier.

Cette situation n'a pas manqué de retenir l'attention et trois solutions ont été envisagées pour y remédier :

a) amener l'eau des hauteurs de la Guadeloupe proprement dite, où elle coule en abondance, jusque dans les bourgs de la Grande-Terre ;

b) construire de nouvelles citernes dans les agglomérations ;

c) creuser des puits.

La première solution a fait l'objet d'un projet complet dressé par une société spécialiste de la question des eaux ; elle est exposée ci-après dans ses grandes lignes :

Le projet consiste à prendre l'eau dans la canalisation d'adduction de Pointe-à-Pitre et à la conduire dans les bourgs de la Grande-Terre avec un réseau de distribution constitué comme suit :

a) une canalisation de 350 m/m. prend son origine sur la conduite actuelle de Pointe-à-Pitre, avant son entrée au réservoir de Grand-Camp et vient alimenter un réservoir de 2.000 mètres cubes situé au km. 3 sur la route coloniale n° 5 ; du réservoir, l'eau passe dans une usine de pompage implantée à proximité, qui la refoule par une conduite de 450 m/m. (sous le chemin de Boisvin) jusqu'au lieu dit « Belle Place » dans les Grands-Fonds.

En cet endroit, sont prévus plusieurs réservoirs de 150 à 3.000 mètres cubes, dont le plus élevé est à la cote (+ 126). La canalisation se divise ensuite en deux branches :

La première vers Sainte-Anne et Saint-François par le chemin de

Boisvin et la route coloniale n° 4, comporte un diamètre qui varie de 250 m/m. à l'origine jusqu'à 125 m/m. aux environs de Saint-François et de Sainte-Anne ;

La deuxième se dirige sur Grippon par le chemin dit du « Morne-à-l'eau » avec un diamètre de 300 m/m. A Grippon, elle se subdivise à son tour en trois branches.

La première dont le diamètre varie de 250 m/m. à 175 m/m. se dirige vers le Moule en suivant la route coloniale n° 5 ;

La deuxième de 250 m/m. à 200 m/m. vient alimenter Petit-Canal, Port-Louis et l'Anse-Bertrand par les routes coloniales n° 5 et 6, un branchement dessert en outre une partie de la route n° 12 jusqu'au chemin de Duval et une partie du chemin de Duval jusqu'à Lacroix sur le chemin de Creuilly (diam. 125 m/m.);

La troisième, enfin, rejoint le Vieux-Bourg du Morne-à-l'eau (diam. 100 m/m.) et jette en route une ramification vers les Abymes le long de la route n° 5 (diam. 100 m/m.).

Enfin le bourg du Gosier est desservi par une canalisation de 200 m/m. le long de la route n° 4, canalisation qui prend également son origine sur la conduite d'adduction d'eau de Pointe-à-Pitre; au delà du bourg du Gosier, une usine de pompage refoule l'eau jusqu'au km. 10 de la route coloniale. Des réservoirs accumulateurs, ou brise-charges, sont installés en de nombreux points du réseau et en particulier à proximité des bourgs.

Le projet comporte un développement de 136 kilomètres de canalisation environ, 16 réservoirs, 2 usines de refoulement.

Le montant des travaux a été estimé en 1930 à 37.126.000 francs, la dotation en eau est de 100 litres par habitant et par jour. Pour une population de 70.000 habitants (non compris les Abymes et Pointe-à-Pitre déjà alimentés), le débit nécessaire revient à 7.750 mètres cubes par jour ou 90 litres par seconde. L'eau doit être prélevée sur la conduite actuelle de Pointe-à-Pitre et le projeteur estime qu'avec quelques travaux d'aménagement, le débit de cette dernière conduite pourrait être porté à 200 litres par seconde. Il resterait donc pour Pointe-à-Pitre et les Abymes un débit de $200 - 90 = 110$ litres par seconde, soit environ 240 litres par habitant et par jour.

Il est prévu des dispositifs spéciaux automatiques pour éviter le gaspillage de l'eau.

En raison du montant élevé des travaux l'Administration de la Colonie a recherché si les autres solutions proposées, construction de citernes et creusement de puits, n'étaient pas plus avantageuses.

LES CITERNES

D'après les relevés pluviométriques de ces dernières années, pour une chute d'eau annuelle de 1 mètre, la hauteur qui tombe dans les six mois les plus secs est approximativement de 0 m. 30. On peut évaluer par ailleurs à 700.000 mètres carrés en chiffre rond la surface des toitures de la région à alimenter (17.477 habitations d'après le recensement de 1931).

En admettant que toutes les toitures puissent être utilisées pour collecter l'eau de pluie, la quantité d'eau pouvant être recueillie en six mois ne serait que de 240.000 mètres cubes alors que pour assurer une dotation de 100 litres d'eau de pluie par habitant et par jour, il faudrait, dans le même temps, pour 70.000 habitants, 1.260 mètres cubes. La capacité totale de citernes devrait donc être de $1.260.000 - 240.000 =$ soit en chiffre rond 1.000.000 de mètres cubes, ce qui nécessiterait des dépenses d'installation énormes. Il convient d'ajouter toutefois que l'eau de pluie n'est pas la seule source d'eau potable, qu'il existe en Grande-Terre, des points d'eau en toute saison et que, de ce fait, le cube indiqué pourrait être réduit dans de fortes proportions. Il n'en résulte pas moins que le système des citernes est à dotation égale (100 litres par habitant et par jour) plus coûteux à installer qu'un réseau de distribution. Aussi ce système ne pourrait-il être envisagé que pour de faibles débits, par exemple, une vingtaine de litres par jour et par habitant.

LE CREUSEMENT DE PUIITS

Les superpositions calcaires de la Grande-Terre, d'après des hypothèses inexactes émises au début du XIX^e siècle atteignaient, pensait-on, plus de 400 mètres d'épaisseur. Il y avait donc peu de chances, semblait-il, de trouver dans ce sous-sol fissuré et perméable de l'eau en abondance ; mais, en 1933, au cours de sa mission en Guadeloupe, M. le géologue Louis Barrabe, maître de conférence à la Sorbonne, envoyé par l'Office national des combustibles liquides, a rectifié les conceptions inexactes que l'on se faisait du sous-sol de l'île. Il existe, en effet, sous les calcaires, une couche de tuf d'origine volcanique relativement imperméable émergeant parfois en surface et située en d'autres points du pays à peu de profondeur. Or, cette couche présente plusieurs synclinaux en

direction Est-Ouest, l'un d'eux dans la région du Gosier, un autre recoupant toute la Grande-Terre, de la région au Sud de Grippon jusqu'au Nord de Saint-François. Ces particularités du sous-sol sont d'une grande importance au point de vue des recherches d'eau ; s'il existe de l'eau douce dans le sous-sol, c'est en effet, dans les points bas de la couche de tuf qu'il faut la chercher. Aussi la Colonie a-t-elle décidé d'entreprendre un programme de sondages à faible profondeur. Les points des forages à effectuer sont énumérés ci-après :

a) au Nord du bourg du Gosier, le long de la route coloniale, n° 4 (1) ;

b) au Nord de Sainte-Anne, à 3 km. de distance du bourg, le long du chemin de grande communication, n° 5 bis ;

c) au Nord-Ouest de Saint-François, à 4 km. sur le chemin de Brissac ;

d) à 2 km. au Sud-Est de Grippon, sur le chemin de Jabrun ;

e) à 2 km. à l'Est du bourg de Petit-Canal, sur la route n° 6 ;

f) à 3 km. au Nord-Est du bourg de Port-Louis, sur la route n° 6 ;

g) enfin, à 2 km. à l'Est du bourg de l'Anse-Bertrand, sur la route n° 12.

C'est en ces points qu'on peut utilement rechercher de l'eau en Grande-Terre (2).

Les hypothèses ci-dessus se trouvent confirmées par les données de l'expérience ; il existe en effet déjà en Grande-Terre un certain nombre de puits à grand débit qui sont utilisés par les usines de la région (à Duchassaing, à Gardel, à Sainte-Marthe... etc). C'est donc avec quelques raisons, semble-t-il, qu'il convient de poursuivre le forage d'un certain nombre de puits pour alimenter les bourgs de la Grande-Terre.

Si les espoirs émis se réalisaient, si l'eau se trouvait en abondance et potable, le projet dressé pour le réseau général de distribution pourrait être modifié pour être adapté dans un cadre com-

(1) Une analyse a été faite, en 1933, de l'eau de la Ravine Poucette. Le degré hydrotimétrique très élevé atteint 54. L'eau est impropre à la boisson. Le poids de chaux et de carbonate de chaux par litre est de 379 milligrammes.

(2) Il ne s'agit pas, bien entendu, de nappes artésiennes, mais de nappes dans lesquelles il faudra puiser l'eau mécaniquement pour l'amener à la surface du sol.

munal plus restreint que le projet primitif (1) et la Colonie n'aurait à engager que des dépenses moindres pour réaliser l'alimentation en eau de la Grande-Terre.

L'ALIMENTATION EN EAU DE BASSE-TERRE

Basse-Terre paraît avoir été dotée assez tôt d'un réseau d'alimentation. En 1858 déjà, un rapport (2) signale le mauvais fonctionnement du réseau du quartier de Saint-François (le seul existant à l'époque) dont « les tuyaux n'ont pas été changés depuis un très grand nombre d'années » ; le rapporteur mentionne, en outre, que la rivière aux Herbes où le réseau prend sa source « charrie et décharge dans les réservoirs des matières dont le bétail soulèverait la répugnance » ; il conclut à l'exécution d'une conduite d'adduction nouvelle pour amener en ville l'eau plus saine de la Rivière des Pères. Aucune suite n'ayant été donnée à cette proposition, le réseau de Saint-François paraît être resté, jusqu'à nos jours, à peu près dans le même état qu'en 1858.

En 1873, la ville décide de construire à ses frais une conduite d'adduction prenant sa source dans la Ravine Roche à 6 kilomètres environ au Nord-Est de Basse-Terre avec un réseau de distribution dans les quartiers non encore desservis du champ d'Arbaud et du Carmel. Les travaux sont achevés en 1875, avec les subventions de la Colonie ; le coût en a été de 220.000 francs.

Dès 1878, la conduite d'adduction donne des déboires ; son débit est loin d'atteindre le débit escompté, les quartiers intéressés ne peuvent être alimentés que durant quelques heures par jour.

Quelques années plus tard, une conduite supplémentaire est installée de la ravine Malanga (affluent de droite de la Rivière Noire) à la prise d'eau de la ravine Roche sur l'affluent de gauche ; la conduite traverse la Rivière Noire sur un aqueduc. Mais le débit à

(1) L'étude de M. Barrabe a également porté sur Marie-Galante et la Désirade. Pour Marie-Galante, le point de forage est situé à deux kilomètres au nord du bourg, aux environs immédiats de la ravine Bornon. Il a été effectué en 1932 une analyse de l'eau du trou du Diable aux environs de Grand-Bourg ; elle a donné les résultats suivants : degré hydrotimétrique, 28. L'eau peut donc être utilisée pour la boisson au point de vue chimique. A la Désirade, il convient de rechercher de l'eau à un kilomètre à l'ouest de Grande-Anse sur le chemin vicinal.

(2) Rapport du conseiller général Rullier.

Basse-Terre ne se trouve pas augmenté de ce fait, si ce n'est pendant la période sèche.

En 1892, la conduite de Malanga, faute d'entretien, n'est déjà plus en charge et le barrage de la prise s'est comblé.

La situation reste sans modification jusqu'en 1927, date à laquelle certains travaux sont entrepris, remplacement de tuyaux, nettoyage de conduites encrassées, construction d'un bassin de 1.000 mètres cubes à Guillard sur les hauteurs à 1 km. 5 environ de la ville. Ces travaux sont poursuivis jusqu'en 1929.

Le 28 novembre 1930, une mesure faite au réservoir fait ressortir qu'il n'arrive plus que 21 litres par seconde alors que le débit de la canalisation aurait dû atteindre 35 litres.

Le 1^{er} décembre 1932, le débit tombe à 16 litres par seconde.

En 1933, 1934 et 1935, divers travaux d'aménagement sont entrepris : pose de bornes-fontaines, nettoyage de conduite, rétablissement de la conduite de Malanga, construction d'un bassin de décantation au « Parnasse » (1), à la suite desquels le débit remonte à 25 litres par seconde.

Dans l'état où il est de nos jours, le réseau prend son origine dans la ravine Malanga et dans la ravine Roche, le débit de la ravine Malanga est toujours supérieur au débit de la conduite qui la relie à Roche (22 litres par seconde) celui de la ravine Roche descend à 35 litres en période sèche ; l'eau de cette ravine provient en grande partie des infiltrations du canal Le Pelletier situé en amont. La ville de Basse-Terre, avant la réparation de la conduite de Malanga, courait donc le risque de se trouver privée d'eau si les propriétaires du canal avaient pris des dispositions pour étancher ses fuites. Ils n'en ont heureusement rien fait.

Une analyse bactériologique des eaux a été faite en 1933, une autre au point de vue chimique a été faite en 1934. Les résultats en sont donnés ci-joints.

De la prise d'eau de Roche, qui est à la côte (+ 647) et où aboutit également Malanga, l'eau est conduite par une tuyauterie de 250 m/m. de diamètre et de 480 mètres de long environ jusqu'au bassin brise-charge dit « du Parnasse ». Le débit constaté en avril 1931 est de 41 litres par seconde. Au bassin brise-charge prend son origine la conduite générale en 160 m/m. de diamètre qui descend jusqu'à Guillard (côte + 79) après un parcours de 6.150 mètres. Aucun bassin brise-charge n'est installé sur cette conduite dont la pente générale est de 9 centimètres par mètre.

(1) Improprement dénommé, le Parnasse se trouve à deux ou trois kilomètres de ce point.

Analyse des eaux des ravines Malanga et Roche

Analyse bactériologique, ensemencement sur gélose T₁ sur tube B. Les Colonies sur gélose sont constituées par des colibacilles et des bacilles non pathogènes.

Ravine Malanga	} 100 germes pour 1 cc 250 B/colis au litre
Ravine Roche	
Bassin Guillard	} 400 germes pour 1 cc 250 B/colis au litre
Un robinet du Champ d'Arbaud	

Les B/colis sont très répandus sur le sol et leur présence n'implique pas nécessairement celle de matières fécales.

CONCLUSIONS :

Eaux passables ou médiocres.

Analyse chimique

Origine	Degré hydrotimétrique total	Degré hydrotimétrique permanent	Acidité en acide sulfurique par litre	Sulfate de calcium par litre	Carbonate de calcium par litre	Fer par litre
Ravine Malanga	4°	2°	2 mg 59	traces	10 mg 3	0 mg 13
Ravine Roche	11°5	6°5	2 mg 59	35 mg	36 mg	0 mg 10
Mélange Malanga Roche	9°5	5°	2 mg 59	28 mg	30 mg 9	0 mg 12

CONCLUSIONS :

Le caractère de ces eaux est d'être très douces (degré hydrotimétrique faible, faible teneur en sels de chaux).

Du bassin de Guillard s'étend le réseau de distribution dans les quartiers du Carmel et d'Arbaud, sur une longueur de 4 km. 2. Le débit de l'adduction est actuellement de 25 litres par seconde, soit 2.160 mètres cubes par jour, ou pour 3.500 habitants desservis, une dotation de 620 litres par habitant et par jour, encore cette quantité est-elle distribuée en 6 heures de temps seulement, le réseau ne pouvant être conservé en charge pendant toute la journée.

Le troisième quartier de la ville, Saint-François, ainsi qu'il a été exposé précédemment, est doté d'un réseau particulier, l'eau est prise dans la Rivière aux Herbes dans sa traversée de Basse-Terre, à une distance de 600 mètres environ de son embouchure ; elle est conduite à l'air libre jusqu'au bassin de la Gueule, à l'extrémité de la rue Melvil-Bloncourt, de là, elle est distribuée dans le quartier par un réseau en tuyaux de fonte de 1.900 mètres de long environ. L'eau, prise dans une rivière qui reçoit les eaux usées des propriétaires de l'amont, est inutilisable pour la boisson, son analyse a donné les résultats ci-annexés.

Un projet a été dressé par la Colonie, pour améliorer la situation déficiente de Basse-Terre au point de vue de son alimentation. L'économie de ce projet est exposée ci-dessous :

La dotation actuelle de la ville en eau de qualité satisfaisante (Roche et Malanga) s'élève, comme dit plus haut, à 2.160 mètres cubes par jour, dotation suffisante pour alimenter la totalité de la ville en assurant, par habitant et par jour, une consommation d'au moins 200 litres. La conduite d'adduction ne paraît pas, d'autre part, pouvoir fournir davantage que son débit actuel (25 litres par seconde) sans entraîner de coûteuses installations nouvelles. On pourrait certes augmenter ce débit, en doublant la conduite par exemple, mais cela ne suffirait pas encore pour alimenter, d'une manière permanente, tous les quartiers de la ville dans les conditions où l'exploitation de la distribution est faite de nos jours. Pour alimenter la totalité de l'agglomération sans interruption, il faudrait en effet près de 300 litres d'eau à la seconde et les travaux reviendraient à un prix très élevé.

L'eau de Malanga et de Roche présente d'ailleurs une particularité : elle est très pure au point de vue chimique et ne possède qu'une très faible teneur en sels de chaux. Aussi, l'acide carbonique libre attaque-t-il la fonte des conduites et provoque-t-il la formation, à l'intérieur des tuyaux, de rognons de ferrite de grande dimension. C'est ainsi que dans un tronçon de canalisation nettoyé en 1925, on constatait, en 1932, que le diamètre d'écoulement était réduit de près de la moitié dans des conduites de 250 m/m.

Le mauvais fonctionnement du réseau de Basse-Terre relève donc bien plus de l'organisation de l'exploitation que de l'exécution de grands travaux ; on pourra, certes, ainsi qu'il est projeté, augmenter la dotation de la ville en installant une conduite particulière

Analyse des eaux de la Rivière-aux-Herbes

Date	Origine	Analyse pour un litre	Conclusions
20-12-24	Bassin de la Gueule	Dépôts assez abondants dans lesquels ont été trouvés divers éléments minéraux, végétaux et animaux et en particulier, 1 cadavre d'insecte, 1 larve de moustique, 3 larves d'helminthe, des amibes des infusoires ciliés, des algues microscopiques très abondantes.	Eau inutilisable pour la boisson <i>a priori</i> , car elle contient des éléments d'eau marécageuse.
1-5-33	Bassin de la Gueule	Plus de 1.500 germes par c/c. Plus de 1.000 B/colis au litre.	Eau mauvaise.

pour la commune de Saint-Claude actuellement branchée sur la conduite mère, mais il conviendra surtout de :

a) nettoyer fréquemment les tuyaux, étancher les nombreuses fuites et rechercher, pour les faire supprimer, les prises clandestines sur la conduite d'adduction ;

b) poser des compteurs chez les usagers pour réprimer le gaspillage ;

c) rechercher enfin un procédé chimique, pour réduire, dans la mesure du possible, les dépôts vraiment exceptionnels que l'eau provoque à l'intérieur des tuyaux, en augmentant par exemple la teneur de l'eau en calcaire.

Si ce programme pouvait être réalisé un jour, en supposant que le débit de l'adduction se maintienne à 25 litres, le réseau de Saint-François pourrait être aisément branché sur le réservoir de Guillard, la prise d'eau de la Rivière-aux-Herbes pourrait être supprimée et la population se trouverait encore suffisamment dotée en eau potable à raison de 200 litres par habitant et par jour, ce qui est une consommation normale que de nombreuses villes de la Métropole n'atteignent pas.

Ainsi à Basse-Terre, aussi bien qu'à Pointe-à-Pitre, le problème de l'amélioration de l'alimentation relève bien plus d'une modification des méthodes d'exploitation que de l'exécution de grands travaux. Comme pour les routes, les ports, comme pour tous les travaux, il doit être affecté à l'entretien des réseaux d'eau potable, un minimum de crédits au-dessous duquel le réseau ne peut plus rendre les services pour lesquels il a été conçu. Si l'on observe que les dépenses d'exploitation de la conduite de Basse-Terre ont été de :

13.405 francs en 1928	24.750 francs en 1932
34.617 — 1929	11.825 — 1933
19.140 — 1930	21.306 — 1934
32.364 — 1931	

pour un réseau de 12 km. 300 et une population de près de 9.000 habitants, on conçoit que le fonctionnement du Service des Eaux n'a pu toujours donner satisfaction (1).

(1) Les produits recouverts du Service des Eaux et du Service des Immondices ont été, en

1928 de 17.536 francs.
1929 de 29.521 —
1930 de 23.644 —
1931 de 25.192 —

soit approximativement, trois centimes en moyenne par mètre cube d'eau distribuée. — Si l'on remarque qu'à Paris le mètre cube d'eau se paye 1 fr. 55, on peut constater que les usagers de Basse-Terre jouissent de tarifs extrêmement bas

Les analyses dont les résultats ont été donnés dans les pages précédentes font ressortir qu'au point de vue bactériologique l'eau des ravines Malanga et Roche n'ont qu'une pureté relative et peut être conviendra-t-il, dans l'avenir, d'envisager leur épuration. Il faut tenir compte toutefois que les eaux n'ont qu'une teneur infime de chlorure, de phosphate et d'ammoniaque et que le nombre élevé de collibaciles est moins alarmant de ce fait. L'épuration des eaux par ailleurs, nécessite des soins particuliers sans lesquels elle est trompeuse et inefficace. De ce point de vue, l'on peut estimer que les eaux des ravines Roche et Malanga ne sont pas polluées au point de nécessiter l'installation, à Basse-Terre, d'appareils d'épuration qui exigent un contrôle de tous les instants. Aussi l'effort devra-t-il se porter de préférence sur la mise en état d'entretien normal du réseau afin d'élancher soigneusement les fuites par où se produisent inévitablement des souillures accidentelles. Il conviendra en outre, d'assurer périodiquement le nettoyage des conduites, surtout celles de l'amont qui s'encrassent plus vite. Le procédé utilisé à l'heure actuelle consiste à les relever de bout en bout et à chauffer les tuyaux pour décoller les rognons de ferrite. Mais il n'est pas certain que ce soit le plus économique. Le recrutement d'un chef fontainier compétent faciliterait sans aucun doute la remise en état du réseau avec un minimum de frais.

CHAPITRE VI

HYGIENE ET ASSISTANCE

UTILITE DES TRAVAUX D'HYGIENE

Plusieurs rapports très documentés, il y a quelques années seulement, brossaient de la Guadeloupe au point de vue de l'hygiène publique un sombre tableau : marchés sans tables où les vivres voisinent à terre avec les animaux, abattoirs à peine contrôlés, ordures ménagères entassées dans le ruisseau au centre des agglomérations, villes sans égouts, voirie abandonnée et l'ordure humaine en nappe, captations d'eau sans protection, classes surpeuplées, immeubles sans W.-C. et sans eau courante, hospices qu'on a pu qualifier de « cours des miracles », etc.

Telle est l'énumération sommaire des manquements, habituellement constatés dans le passé, aux principes les plus élémentaires de l'hygiène publique, énumération qu'il serait oiseux d'allonger davantage puisqu'elle ne présente plus à l'heure actuelle, pour la plupart de ses articles, qu'un intérêt rétrospectif. Depuis 1931, en effet, la Colonie, alertée par les spécialistes des questions sanitaires, n'a pas manqué de faire tous ses efforts pour remédier à la situation décrite ci-dessus, après une étude d'ensemble au point de vue financier.

Convenait-il d'engager immédiatement, par priorité, de gros capitaux pour améliorer la santé publique en Guadeloupe, ou convenait-il d'attendre que les travaux à bénéfices directs, sur les routes et dans les ports, aient été déjà réalisés? Cette importante question s'est posée lors de la mise à exécution du programme d'août 1930, elle était d'autant plus difficile à trancher que le pays souffrait

depuis longtemps dans son économie du mauvais état des voies de communications, et qu'il était des plus urgent, d'apporter des solutions immédiates et complètes aux problèmes posés par l'automobilisme et l'accroissement du mouvement nautique.

Hâtons-nous de dire que la Colonie s'est prononcée pour l'exécution sans délai du programme sanitaire et que, dans les conditions où elle se trouvait, aux prises avec d'autres préoccupations très importantes, elle a ainsi marqué à l'amélioration de la santé publique un intérêt tout particulier. Il n'est pas inutile de rappeler ici les principaux arguments qui ont été émis à cette occasion.

a) L'hygiène et l'assistance coûtent cher, or, la mise en valeur du pays doit nécessiter des dépenses très élevées pour les routes, les ports, etc., il semble préférable de consacrer d'abord toutes les ressources disponibles à l'exécution de ces travaux afin d'accroître la richesse générale et, par suite, augmenter les ressources budgétaires. Des travaux sanitaires doivent être un jour réalisés, ceci n'est pas douteux ; mais c'est seulement après coup, une fois la prospérité générale assurée au moyen des ressources supplémentaires créées par les travaux à bénéfices directs dont il convient de s'occuper d'abord. Vouloir faire par priorité des travaux sanitaires alourdirait la situation financière du pays sans créer aussitôt un accroissement de l'activité économique permettant de payer immédiatement les annuités du capital investi. D'ailleurs, c'est en enrichissant la population qu'on pourra surtout lui donner le souci de l'hygiène et la possibilité d'en respecter les règles.

b) La liste des nombreux manquements à l'hygiène constatés dans le pays est bien exacte ; elle est, en effet, assez longue pour effrayer les hygiénistes qui sont de passage, mais il faut tenir compte des conditions particulières de salubrité où se trouve la Colonie, petite île avancée dans l'Océan et balayée en permanence par l'air extrêmement pur de l'alizé. L'inobservation de règles qui pourrait être catastrophique sur une autre terre n'a donc pas en Guadeloupe, eu égard aux circonstances favorables dans lesquelles celle-ci se trouve placée, toute la gravité qu'on pourrait supposer à première vue. D'ailleurs les faits démontrent qu'il existe très peu d'épidémies comparativement à certaines autres colonies, que la population s'accroît rapidement et que le nombre de vieillards est relativement élevé.

On objectait, par contre, en faveur de la réalisation immédiate :

La Guadeloupe est, en effet, placée naturellement dans des conditions de salubrité exceptionnelles, l'air y est très pur, le climat moins meurtrier que dans la plupart des colonies, cependant l'expérience démontre qu'elle n'est pas absolument à l'abri des épidémies, par exemple en 1865 où le choléra a fait de si grands ravages. Il existe, par ailleurs, des maladies sociales qui peuvent se déve-

l'opérer rapidement et auxquelles il convient d'apporter la plus grande attention. La lèpre, par exemple, sévit à l'état endémique, et le nombre des lépreux non internés est encore à ce jour assez élevé.

La syphilis est également fréquente ; en 1924 le pourcentage des entrées pour syphilis dans les hôpitaux de la Guadeloupe aurait atteint 33 p. 100.

La mortalité infantile est très importante, elle dépasserait même, d'après certaines opinions autorisées, 33 p. 100 en certains points du pays et si la population s'accroît c'est seulement grâce à sa forte natalité.

Le paludisme se manifeste encore par intervalles ; comme l'usage de la moustiquaire est peu répandu, la persistance de cette affection en Guadeloupe constitue une menace latente.

La bilharziose sévit, sur 4.355 analyses faites ces dernières années à Saint-Claude et à Pointe-à-Pitre, 762 révélaient la présence du parasite, soit 17 p. 100 (1).

Enfin, la lymphangite endémique et la filariose sont fréquentes en certains points de l'île, en particulier à Pointe-à-Pitre où le nombre des cas d'éléphantiasis, qui est l'aboutissement de la maladie, est fort élevé.

Il existe donc en Guadeloupe un certain nombre de maladies qui font assez de ravages pour justifier un effort financier important et immédiat en faveur de l'hygiène et de l'Assistance.

Ces dernières raisons ont prévalu, d'autant plus que la Colonie avait déjà fait l'achat depuis 1929 de grosses quantités de matériaux, des prestations allemandes ne pouvant être utilisés que pour l'édification de bâtiments et qu'il convenait de mettre ces matériaux en œuvre sans délai sous peine de les voir se détériorer ; aussi la construction de formations hospitalières a-t-elle été activement poussée ces dernières années et la plus grande partie du programme de 1930 (16 millions sur 21 millions de francs) a-t-elle été réalisée à ce jour. Les travaux déjà exécutés sont énumérés et décrits ci-après.

LES TRAVAUX EXECUTES DEPUIS 1931

L'HOPITAL DE POINTE-A-PITRE

Pointe-à-Pitre a été doté en 1843 au lendemain du tremblement de terre du 8 février d'un hôpital-hospice qui fonctionne encore

(1) Pour l'hôpital de Saint-Claude (Camp-Jacob), 3.613 analyses, dont 647 positives, soit 18 %.

Pour l'hôpital de Pointe-à-Pitre, 742 analyses, dont 115 positives, soit 15 %.

aujourd'hui. Cet établissement est resté longtemps la seule formation hospitalière de la Grande-Terre ; construit en bois avec des installations insuffisantes, il a été endommagé par le cyclone de 1928, mais il a été réparé en 1931. En raison de l'exiguïté des locaux, débordé qu'il était par les assistés, vieillards, infirmes, etc... cet établissement ne pouvait suffire aux besoins, aussi la Colonie a-t-elle fait édifier récemment sur le Morne Laville à l'Est de Pointe-à-Pitre un vaste hôpital conçu selon les principes les plus modernes.

Le nouvel établissement comprend plusieurs pavillons, reliés entre eux par de larges galeries couvertes, disposés autour d'une vaste cour rectangulaire et un pavillon séparé servant de laboratoire et de logements de docteurs. En entrant à gauche on trouve :

a) le pavillon d'entrée, le logement de concierge et les services d'admission au rez-de-chaussée, le logement du directeur à l'étage.

Surface du rez-de-chaussée : 184 m². A l'étage 125 m². Soit une surface totale de 309 m² de plancher.

b) le pavillon de consultation au rez-de-chaussée comprenant quatre services et une vaste salle d'attente avec dans la partie arrière, comportant rez-de-chaussée et étage, le logement des Sœurs. Surface du rez-de-chaussée : 667 m². A l'étage de 160 m². Soit au total 827 m² de plancher.

c) la pharmacie qui se prolonge à l'Ouest par le service des cuisines, la buanderie et la désinfection. Entre ces deux pavillons un château d'eau de 100 m³ pour alimenter l'hôpital. Surfaces bâties pharmacie : 110 m². Cuisine : 290 m². Buanderie et désinfection : 290 m².

Dans le fond de la cour :

a) le pavillon opératoire : deux salles d'opérations avec stérilisations, arsenal chirurgical, électrothérapie, radiographie.

Surface bâtie : 178 m².

b) à droite et à gauche de ce pavillon : les pavillons de chirurgie, un pour hommes et un pour femmes, avec monte-malades électrique. Surface totale de plancher (3 étages) par pavillon : 1.117 m² 50.

A droite de la cour et en revenant vers l'entrée :

a) le pavillon de médecine générale femmes et maternité.

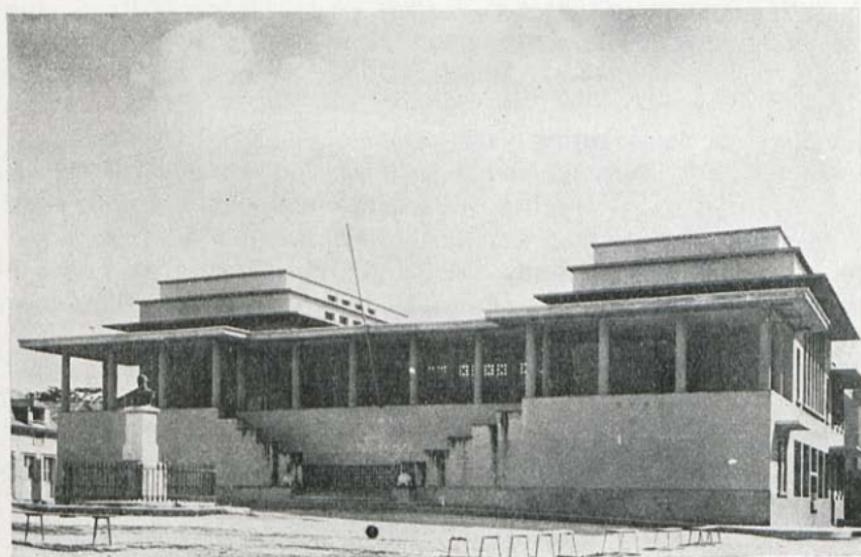
b) le pavillon de médecine générale hommes. Surface totale de plancher (3 étages) par pavillon : 1.442 m².

Un peu avant l'entrée principale de l'hôpital, à droite, on trouve :

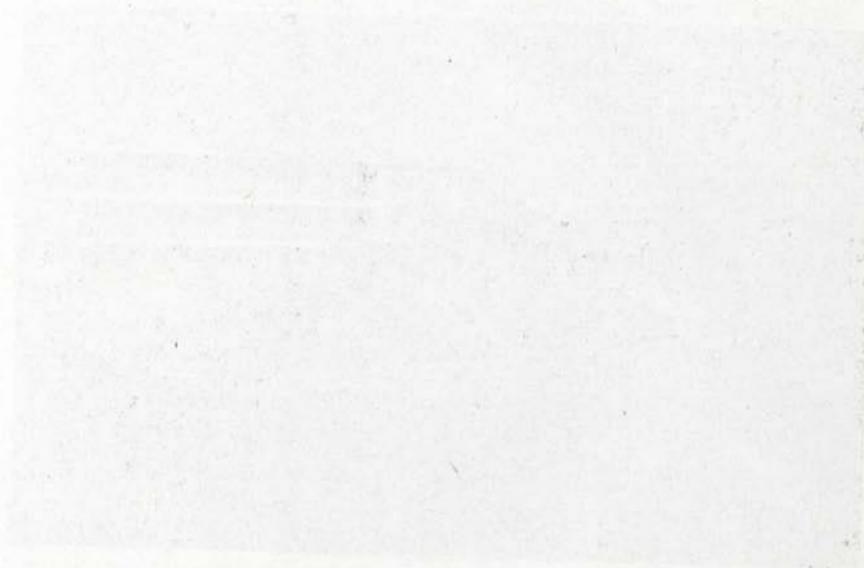
Le pavillon des laboratoires et les logements des docteurs comportant : au rez-de-chaussée, le laboratoire de pharmacie et le labora-



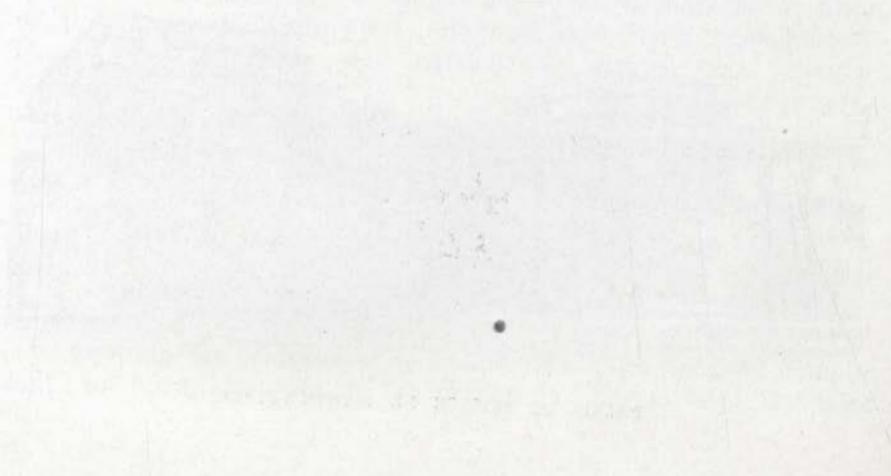
CONSTRUCTION DE PAVILLONS A L'HOPITAL DE POINTE-A-PITRE



PALAIS DE JUSTICE DE POINTE-A-PITRE



REPRODUCED FROM THE ORIGINAL



toire de bactériologie et à l'étage, 3 logement pour les docteurs (médecins ou pharmaciens). Surface totale de plancher (rez-de-chaussée et étage) 760 m².

Les pavillons de médecine générale et de chirurgie sont à 3 étages, de forme rectangulaire, orientés Ouest-Est dans le sens de la longueur ; une galerie de 2 m. 50 de largeur fait le tour des bâtiments à chaque étage sur les faces Nord, Est et Sud. Dans la partie Ouest se trouvent les services généraux: salle de garde, salle de bains, W.-C., office, lingerie, réfectoire, cabinet du docteur.

L'établissement est alimenté par l'eau de la ville. Au pied du Morne où a été implanté l'hôpital a été établi un réservoir de 200 m³, recevant l'eau de la canalisation urbaine, cette eau est ensuite refoulée par un groupe moto-pompe dans le réservoir surélevé de 100 m³, d'où elle est distribuée ensuite dans chaque pavillon.

L'édifice est éclairé à l'électricité, il peut recevoir 225 malades et jouera exclusivement le rôle d'hôpital, celui d'hospice continuant à être assuré par l'ancien établissement.

HOPITAL DES LEPREUX A LA DESIRADE

La création de la Léproserie remonte au 25 mai 1728 aussi les anciens bâtiments étaient-ils déjà en 1928, lors du cyclone, dans un état de ruine avancé. Mais de nombreux pavillons ont été construits en 1930 et 1931 et les malades bénéficient maintenant d'un certain confort dans les locaux plus vastes. Le nouvel établissement est édifié à proximité immédiate de l'ancien sur la pointe Nord-Est de l'île de la Désirade, sous le vent du phare ; le point est extrêmement salubre toutefois l'île manque d'eau et la Léproserie n'est alimentée que par le moyen de citernes ; aussi l'implantation choisie a-t-elle donné lieu à des critiques.

Quel que soit l'intérêt rétrospectif des controverses engagées à ce sujet pour savoir si la Léproserie aurait pu être édifiée en un autre endroit, il convient maintenant de rechercher surtout un moyen d'augmenter la dotation en eau potable de l'établissement. D'après M. le géologue Barrabé, les nappes souterraines d'eau douce, s'il en existe dans l'île, devraient être recherchées sur la pointe Sud-Ouest seulement, aussi devra-t-on s'orienter dans la construction de nouvelles citernes plutôt que dans le forage de puits aux alentours de la Léproserie.

Le nouvel hôpital comprend 72 chambres pouvant recevoir chacune un malade. Il se compose de pavillons disposés en quinconces sur un terrain en pente dans l'ordre indiqué ci-après :

a) le pavillon du médecin (surface 75 m²) avec son cabinet, une salle de consultations, la pharmacie et le laboratoire, avec galerie en façade Nord-Ouest.

b) le logement du surveillant-chef (surface 75 m²).

c) deux pavillons de surveillants comportant deux logements chacun avec 87 m² de surface couverte, chaque logement comprend cuisine, W.-C. et douche.

d) deux pavillons de 41 m² servant d'infirmier et de bibliothèque.

e) deux ateliers de 35 m².

f) une cuisine centrale et ses annexes (surface 86 m²).

g) 6 W.-C., 4 douches.

En contre-bas s'étagent les pavillons des malades avec galeries en façade Nord-Est. Chaque chambre a 8 m² 95 de surface.

Il existe 11 pavillons à 4 chambres

—	2	—	à	5	—
—	1	—	à	8	—
—	1	—	à	10	—

A chaque pavillon correspondent une cuisine et une douche groupées 2 par 2 ou 4 par 4 dans des pavillons séparés. Elles sont à l'usage des malades capables de se servir eux-mêmes.

HOPITAL DE GRAND-BOURG (Marie-Galante)

Situé au Nord-Ouest de la ville, la façade principale orientée au Nord-Est, la façade postérieure regardant la mer, il comporte un bâtiment composé d'une partie centrale et de 2 ailes et peut abriter 40 malades. La surface bâtie est de 367 m² au rez-de-chaussée et autant à l'étage.

Dans la partie centrale, au rez-de-chaussée, sont installés la pharmacie, les réfectoires et la cuisine ; à l'étage le salon, la salle à manger, l'oratoire et la cuisine des sœurs. Dans cette partie se trouvent également l'escalier des malades et l'escalier particulier des sœurs.

Dans l'aile droite, au rez-de-chaussée, on relève un dortoir pour dix malades, la salle de travail et une petite salle d'opération pour les accouchements ; à l'étage, un dortoir pour dix malades hommes, la salle d'opération et la salle de stérilisation.

Dans l'aile gauche, au rez-de-chaussée et à l'étage, un dortoir

pour 6 malades et 2 chambres à 2 lits. Au rez-de-chaussée, dans une aile en retour, la consultation ; au-dessus le dortoir des sœurs et la chambre de la supérieure.

A chaque étage, un groupe de W.-C. et salles de bain.

Une galerie de 2 mètres de largeur relie entre eux les différents services. Une galerie de 1 m. 50 de largeur fait le tour des dortoirs.

Les bâtiments sont alimentés en eau par des citernes. Une pompe à main envoie l'eau de la citerne dans un bac en charge d'où elle est distribuée dans les locaux.

HOSPICE SAINT-HYACINTHE A BASSE-TERRE

Sur le terrain de l'hospice existant il a été construit deux nouveaux pavillons. Chacun d'eux peut recevoir 20 malades. La surface bâtie est de 358 m² par pavillon. Au centre se trouvent les réfectoires, la lingerie et la salle de pansement ; à droite et à gauche, les chambres des malades avec leurs services, salles de bain et W.-C. Devant les chambres des malades court une galerie de 1 m. 70 de largeur.

La distribution d'eau a lieu par bac en charge, alimenté par une pompe puisant dans une citerne.

DISPENSAIRES

Trois dispensaires à peu près identiques ont été édifiés dans les communes de Sainte-Rose, Sainte-Anne et Trois-Rivières ; ils comportent : une salle d'opération, une pharmacie, un cabinet de médecin, 2 chambres à deux lits, des W.-C., une salle de bain. Des galeries bordent les bâtiments sur deux côtés. La surface bâtie est d'environ 90 m².

La distribution d'eau part d'un bac en charge alimenté par une pompe puisant dans une citerne.

FORMATION SANITAIRE DE SAINT-MARTIN

Située sur une hauteur au Nord-Est de la ville du Marigot, cette formation sanitaire se compose d'un ensemble de deux corps de bâtiments se coupant à angle droit. Elle peut abriter 16 malades. La surface bâtie est de 300 m².

Au centre se trouvent : la consultation avec salle d'attente, la salle de pansement, le cabinet du médecin et la salle d'opération avec salle de stérilisation.

Dans chacune des ailes latérales : une chambre à deux lits, un dortoir pour six lits et un réfectoire.

Dans le sous-sol de l'aile latérale droite : la cuisine des malades ; dans la partie arrière : les W.-C., la salle de bain, la pharmacie et le logement des sœurs. Une galerie court devant les chambres des malades.

La distribution d'eau part de bacs en charge alimentés par des pompes puisant dans les citernes.

PAVILLON OPERATOIRE A L'HOPITAL DE SAINT-CLAUDE

Ce pavillon comprend : une salle d'opération avec salle de stérilisation, la salle d'anesthésie, la radiographie, le bureau du médecin, la salle de pansement et l'arsenal de chirurgie.

L'effort du budget des Grands Travaux, au titre de l'hygiène et de l'Assistance, s'est donc porté exclusivement sur la construction de formations hospitalières mais d'importantes sommes, dont le détail est donné sur le tableau ci-joint, ont été consacrées annuellement, par le budget local, à l'exploitation des hôpitaux, à l'Assistance médicale, aux mesures prophylactiques et à la protection de la santé publique en général.

Enfin certaines communes ont mené à bien l'édification de dispensaires, de marchés couverts, etc. La liste de ces constructions sera donnée plus loin à propos des Immeubles administratifs édifiés sur les fonds des budgets communaux.

Montant des sommes liquidées au titre de l'hygiène et de l'assistance sur le budget local de la Guadeloupe

(Service de Santé, service sanitaire maritime, hygiène publique et prophylaxie, assistance publique, asiles des aliénés et Léproserie, subventions aux hôpitaux)

BUDGET LOCAL	1922	1923	1924	1925	1926
Personnel	318.616	353.507	490.283	600.247	834.375
Matériel	627.689	682.662	832.514	1.024.081	1.301.597
Subventions	980.584	1.353.144	1.281.782	1.235.406	1.527.573
Montant global du budget.....	1.926.889	2.389.513	2.604.579	2.869.734	3.663.545
	17.574.172	18.937.905	29.258.172	31.255.211	39.735.832
Pourcentage par rapport à l'ensemble du budget.....	11 %	13 %	9 %	9 %	9 %

BUDGET LOCAL	1927	1928	1929	1930	1931
Personnel	1.044.805	1.111.766	1.336.745	1.583.675	1.890.298
Matériel	1.526.334	1.818.874	2.081.748	2.131.808	2.145.816
Subventions	1.950.092	2.036.447	2.619.895	3.054.171	3.687.428
Montant global du budget.....	4.521.231	4.967.087	6.038.388	6.769.654	7.663.542
	45.730.192	52.492.057	61.575.297	73.872.701	71.698.152
Pourcentage par rapport à l'ensemble du budget.....	10 %	9 %	10 %	9 %	11 %

**TABLEAU FAISANT RESSORTIR
L'ACTIVITE DES PRINCIPAUX HOPITAUX DE LA COLONIE
de 1930 à 1933**

	HOPITAL DU CAMP-JACOB 130 lits			
	1930	1931	1932	1933
Entrants	1.145	1.346	1.228	1.290
Journées de traitement	32.863	30.370	29.596	30.088

	HOPITAL-HOSPICE DE POINTE-A-PITRE 180 lits			
	1930	1931	1932	1933
Entrants	717	573	785	697
Journées de traitement	53.209	44.420	45.737	43.406

L'établissement de Pointe-à-Pitre assure surtout le rôle d'hospice pour vieillards, infirmes, etc...

LE PROGRAMME DES TRAVAUX POUR L'AVENIR

Parmi les travaux restant à effectuer pour l'équipement sanitaire de la Colonie il y a lieu d'envisager l'aménagement de plusieurs sources thermales à propriétés curatives; la Guadeloupe en possède, en effet, un certain nombre qui ont été classées comme suit :

EAUX SULFUREUSES	}	Bains chauds du Matouba, sulfureuses chaudes.
		Sources du Galion, sulfureuses et ferrugineuses chaudes.
		Sources de St-Charles, sulfureuses froides.
		Sources de Sofaïa de Ste-Rose, sulfureuses, calciques chaudes.
EAUX SALINES FAIBLES	}	Eaux de Pigeon ou du Curé.
		Eaux de la Rivière de Bouillante.
		Bains de Dolé.
		Bains de la Ravine chaude du Lamentin.
EAUX SALINES FORTES	}	Fontaines de Bouillante.
		Eaux du palétuvier à Bouillante.
EAUX SALINES FORTES AVEC DEPOTS FERRUGINEUX	}	Bains jaunes.
		Bains de Beauvallon.

Il y a là, encore inexploitées, des possibilités intéressantes, car toutes les sources analysées donnent des indications thérapeutiques considérables mais aucune station n'a été jusqu'ici aménagée pour permettre des traitements méthodiques et prolongés.

Les caractéristiques de ces eaux sont exposées ci-après :

Les Bains chauds du Matouba sont situés sur le versant Sud du Nez Cassé à 1.000 mètres d'altitude environ. La température de l'eau, à sa sortie à l'air libre, dépasse 50°. Ces bains seraient indiqués dans les affections rhumatismales mais il n'a pas encore été construit de chemin pour y accéder commodément.

Les Sources du Galion, au pied du cône de la Soufrière à 1.100 m. d'altitude environ, ont une température variant de 35 à 70°; elles seraient curatives dans les affections de la peau.

Les Bains Jaunes, sur le flanc Sud de la Soufrière à 950 mètres d'altitude, sont à 35° environ. L'eau est riche en fer (58 % de bio-

xyde de fer associé à 18 % de silice dans les dépôts qui se forment dans le bassin des bains) elle perd d'ailleurs sa minéralisation dès qu'elle est à l'air libre; elle est recommandée pour les cas d'anémie.

La Source de Saint-Charles est située à 200 mètres d'altitude, sa température est de 25 % environ; elle serait curative pour les maladies de peau.

Les eaux de Sofaia, au Nord de la Guadeloupe proprement dite, à 4 kilomètres de Sainte-Rose, sont d'accès relativement aisé, mais les bains ne sont pas aménagés, elles sont recommandées pour le traitement des rhumatismes (altitude 275 mètres environ).

La Ravine chaude du Lamentin au Nord de la Guadeloupe proprement dite; les eaux sont chlorurées, sodiques, iodo-bromées et curatives assure-t-on dans les affections du foie, de la peau et des rhumatismes; leur température est d'environ 33°.

Les Eaux de Bouillante sont salines fortes à température élevée (90° environ); la source située dans un endroit marécageux est, à l'heure actuelle, quasi-inutilisable.

Les Bains de Dolé, à proximité de la route coloniale de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre, sont à la température de 33° environ; les eaux ne sont ni sulfureuses ni ferrugineuses et agissent surtout par leur thermalité; il existe des bassins maçonnés pour le bain et un hôtel à proximité.

En outre de leurs propriétés thérapeutiques, ces sources thermales possèdent un intérêt touristique particulier, certaines d'entr'elles sont situées sur la hauteur à une altitude où règne une fraîcheur agréable. Elles mériteraient d'être mieux connues.

LA NATALITE ET LA MORTALITE EN GUADELOUPE

Pour clore le présent chapitre, il sera exposé ci-après quelques considérations sur la natalité et la mortalité en Guadeloupe.

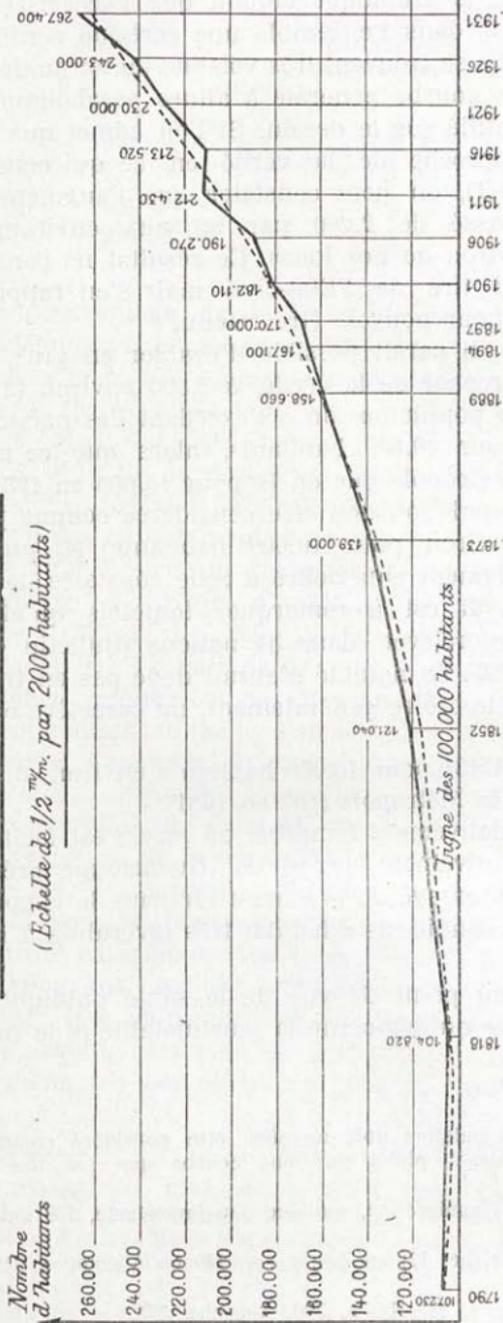
Si l'on examine les résultats des recensements depuis 1889, date à laquelle a pris fin la période d'immigration intensive (1), on constate que le chiffre de la population aurait augmenté :

de 11.340 en	8 ans de	1889 à 1897, en moyen.	de 1.400 par an		
20.270	9 —	1897 » 1906,	—	2.200	—
23.250	10 —	1906 » 1916,	—	2.300	—
29.480	10 —	1916 » 1926,	—	2.900	—
24.400	5 —	1926 » 1931,	—	4.900	—

(1) Il a été admis dans la Colonie, de 1854 à 1889, 49.967 immigrants, dont 12.595 Indiens. Une partie seulement est demeurée dans le pays. Il en restait environ 16.000 en 1890.

Mouvement démographique

(Echelle de 1/2 ^mm. par 2000 habitants)



Hygiène et assistance

Accroissements

11 340	20 270	23 250	29 480	24 400
en	en	en	en	en
8 ans	9 ans	10 ans	10 ans	5 ans
(de 1837 à 1847)	(de 1847 à 1856)	(de 1856 à 1865)	(de 1865 à 1874)	(de 1874 à 1879)
Soit par an. (en chiffres ronds)				
1,400	2,200	2,300	2,900	4,900

Moyenne de 58 ans : 2200 par an

1852 d'après rapport du 24 novembre 1868 du Directeur de l'intérieur

En raison des multiples causes d'erreur qui ne peuvent manquer de fausser les recensements coloniaux, ces chiffres ne peuvent être retenus, pour la présente étude, dans leur forme actuelle, on peut néanmoins constater sur le graphique ci-joint que l'accroissement de la population présente dans l'ensemble une certaine continuité et que les points figuratifs se trouvent très voisins, tantôt au-dessus, tantôt au-dessous, d'une courbe générale à allure parabolique qui a été reproduite en pointillé sur le dessin. Si l'on admet que cette courbe moyenne se rapproche de la vérité en ce qui concerne l'accroissement annuel (1), on peut constater que l'augmentation de la population a passé de 2.200 par an aux environs de l'année 1900 à 2.600 environ de nos jours. Ce résultat ne concorde d'ailleurs pas avec celui tiré de l'Etat-civil mais s'en rapproche d'assez près cependant pour pouvoir être retenu.

En tout état de cause, il paraît possible d'évaluer en gros, avec des chances de se rapprocher de la vérité, à 2.500 environ (2) par an l'accroissement de la population dû à l'excédent des naissances sur les décès, soit 94 pour 10.000 habitants, alors que ce même chiffre n'était, dans la Métropole que de 11 pour 10.000 en 1931 (3).

Il en résulte que la population doit être considérée comme prolifique (224 naissances environ pour 10.000 habitants) (4), puisque cette proportion est nettement supérieure à celle constatée dans la Métropole (174 en 1931). Il est à remarquer toutefois qu'elle ne dépasse pas la moyenne relevée dans 34 nations (Bulletin de la S.D.N. 1931) qui est de 235. La natalité n'aurait donc pas en Guadeloupe, comme on paraît le croire généralement, un caractère exceptionnel.

La mortalité (5) atteint 131 pour 10.000 habitants environ (6); elle est inférieure à celle de la Métropole (157 en 1931).

Pays à climat égal, relativement tempéré, où la vie est facile, où les épidémies sont relativement rares, la Guadeloupe présente donc, et nous avons déjà essayé de le démontrer dans le chapitre I du présent ouvrage, des conditions d'habitat très favorables à la vie humaine.

Il se pose toutefois, au point de vue de la santé publique, un problème important en ce qui concerne la mortalité et la morta-

(1) L'accroissement de la population doit, en effet, être considéré comme un phénomène continu se traduisant plutôt par une courbe que par une ligne brisée.

(2) Il faut tenir compte de l'immigration, quoique peu importante, 100 individus par an en moyenne.

(3) 106 en Italie, 131 en Autriche, 121 en Angleterre, 149 en Allemagne (D'après Larousse).

(4) Allemagne, 343. Angleterre, 283. Italie, 320. Autriche, 355.

(5) 3.500 décès par an en moyenne.

(6) Allemagne, 200. Angleterre, 162. Italie, 214. Autriche, 224.

lité infantile. D'après les relevés du Service de Santé depuis 1931 les pourcentages à cet égard s'établissent comme suit :

Années	Pourcentage de mort-nés par rapport aux naissances	Pourcentage de décès d'enfants de moins de 10 ans, par rapport au total des décès
1931	10,9 %	25,6 %
1932	9,6 %	26,3 %
1933	7,1 %	28,4 %
1934	10,2 %	27,2 %

Le pourcentage de la mortalité infantile serait donc élevé en Guadeloupe. Il en est de même de la mortinatalité qui atteint et dépasse 10 p. 100, alors qu'en Belgique, où elle est pourtant relativement élevée, elle atteint à peine 4,8 p. 100 (Larousse médical).

Les conclusions qui paraissent pouvoir être tirées de ce court exposé sont les suivantes : la Guadeloupe est un pays à population très dense (267.000 habitants pour 1780 km²) elle est plus peuplée que 30 des départements français (1), bien qu'ayant à peine le 1/5^e de la superficie de la Corse. Cette nombreuse population subsiste en suivant des règles d'hygiène des plus élémentaires, la quinine est peu utilisée, les gîtes à larves abondent, les villes n'ont pas d'égouts, les habitations ne sont le plus souvent que des cases en planches recouvertes de tôles ondulées, sans fosses d'aisance ; la consommation annuelle d'alcool pur par tête d'habitant (2) dépasse 7 litres 6. Cependant la mortalité est plus faible que dans la Métropole et l'excédent des naissances sur les décès atteint 94 p. 10.000, près de 9 fois celui de la Métropole ; et c'est seulement dans le pourcentage élevé de la mortalité infantile qu'on peut trouver un sujet d'alarme. Aussi peut-on affirmer que le pays réunit, en outre d'un climat agréable (sur les hauteurs en particulier), des conditions de salubrité exceptionnelles à tous égards.

S'appuyant sur les considérations précédentes on pourrait estimer que l'amélioration de l'hygiène publique n'est pas d'une bien urgente nécessité en Guadeloupe ; il n'en est rien. En effet, l'hygiène n'a pas pour seul but de sauvegarder la vie humaine,

(1) Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Ariège, Aube, Cantal, Corrèze, Creuse Drôme, Eure-et-Loir, Gers, Indre, Jura, Landes, Loir-et-Cher, Haute-Loire, Lot, Lot-et-Garonne, Lozère, Haute-Marne, Mayenne, Meuse, Nièvre, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-Orientales, Haute-Saône, Haute-Savoie, Tarn-et-Garonne, Territoire de Belfort, Vaucluse.

(2) Le contingent de rhum à la consommation locale est de 2.016.000 litres d'alcool pur. La consommation par tête d'habitant est donc beaucoup plus forte que dans la Métropole.

elle a aussi pour effet d'augmenter le confort et de rendre l'existence plus agréable; elle n'a pas seulement en vue d'empêcher la maladie et de retarder la mort, mais aussi d'augmenter la force et l'esprit d'entreprise des individus.

La Guadeloupe est une colonie de grand peuplement, elle est riche et naturellement salubre, une pratique plus stricte des règles sanitaires, aussi bien de la part des collectivités que des individus, permettrait de réduire encore la mortalité (surtout la léthalité), de favoriser l'accroissement de la population et de faire du pays une des plus saines des Colonies françaises, tout en lui donnant ce cachet de netteté, de propreté parfaite qui est un facteur essentiel du confort moderne.

Nul doute que l'Administration n'obtienne bientôt ce résultat en persévérant encore quelques temps dans la voie de rénovation où elle s'est orientée ces dernières années.

CHAPITRE VII

IMMEUBLES ADMINISTRATIFS

PROGRAMME POUR LA CONSTRUCTION

D'IMMEUBLES ADMINISTRATIFS

Pour assurer le fonctionnement de ses services, la Colonie dispose d'un certain nombre de bâtiments administratifs qu'elle a achetés tout construits ou fait édifier elle-même; la plupart d'entre eux, avant 1931, étaient en bois à la seule exception des bâtiments édifiés par l'armée dans le courant du siècle précédent et que l'Etat a cédés par la suite à la Colonie. Ces bâtiments administratifs étaient, à la veille du cyclone de septembre 1928, déjà en mauvais état et impropres à leur destination. Le Conseil Général était logé dans une construction sommaire, en bois, le Gouverneur également, les juges siégeaient au milieu d'un appareil par trop modeste dans des locaux beaucoup trop étroits et très inconfortables.

Le cyclone de 1928 ayant consommé la ruine définitive de plusieurs de ces édifices, la Colonie a dû, dans son programme de grands travaux, réserver des sommes importantes pour compléter son domaine immobilier. Le détail de ces sommes est donné ci-après :

Grosses réparations et améliorations aux immeubles existants (y compris Saline de St-Barthélemy.... Fr.	3.500.000
Palais du Conseil général.....	3.000.000
Hôtel du Gouvernement.....	3.000.000
Logements pour chefs de service (8 à 300.000 fr.....	2.400.000

SERVICE DE LA JUSTICE

Palais de Justice de Pointe-à-Pitre.....	2.300.000
Cour d'Appel et Palais de Justice de Basse-Terre.....	3.000.000
Palais de Justice de Saint-Martin (avec logement).....	500.000
Maison de correction à Basse-Terre.....	600.000
Aménagement et amélioration des prisons	600.000
Logements de magistrats Basse-Terre (9), Pointe-à-Pitre (6), Grand-Bourg (2), Saint-Barthélemy (1), au prix moyen de 200.000 fr.....	3.600.000

GENDARMERIE

Construction d'un logement pour le Commandant de détachement, réfection de la brigade centrale et cons- truction de 10 gendarmeries.....	Fr. 6.000.000
--	---------------

SERVICE DES DOUANES

Construction de 4 postes à effectif de 6 hommes (Les Saintes, Grand-Bourg, Sainte-Anne, Trois-Rivières) à 450.000 fr. l'un.....	Fr. 1.800.000
Construction de 5 postes à effectif de 3 hommes (Pointe-Noire, Port-Louis, Le Moule, Sainte-Marie, Sainte-Rose), à 280.000 fr.	1.400.000
Construction d'un poste à effectif de 1 homme à Vieux-Fort.....	50.000
	<hr/>
TOTAL.....	Fr. 3.250.000

SERVICE FORESTIER

Construction de station d'essais avec arbo- retum à Saint-Claude, bureau et habita- tion de l'officier.....	Fr. 500.000
30 maisons de garde à 60.000 fr.	1.800.000
3 maisons de brigadier à 70.000 fr.	210.000
	<hr/>
TOTAL.....	Fr. 2.510.000

SERVICE DE L'AGRICULTURE

Construction et aménagement d'une école d'agriculture	Fr.	800.000	
Construction et aménagement d'un laboratoire avec logement.....		300.000	
Construction et aménagement d'une station d'élevage.....		<u>200.000</u>	
TOTAL.....	Fr.		1.300.000

SERVICE DES POSTES

Construction à Pointe-à-Pitre et Basse-Terre d'un magasin de colis postaux et paquets poste à 250.000 fr. l'un		500.000	
Construction de 20 bureaux de poste dans les communes à 205.000 fr. l'un		4.100.000	
Construction d'un magasin central au poste de T.S.F. de Destrellan		<u>200.000</u>	
TOTAL.....	Fr.		4.800.000

SERVICE DES CONTRIBUTIONS

Construction de bureaux et logements pour agents comptables (Deshaies, Pointe-Noire, Pigeon, Vieux-Habitants, Baillif, Saint-Claude, Gourbeyre, Trois-Rivières, Saint-Sauveur, Capesterre (Gpe), Caranguaise, Goyave, Petit-Bourg, Baie-Mahault, Lamentin, La Boucan, Sainte-Box, Gosier, Abymes, Morne-à-l'Eau, Port-Louis, Petit-Canal, Anse-Bertrand, Ste-Anne, Grand-Bourg, Saint-Louis, Capesterre (M.-G.) et Terre-de-Haut, 28 à 195.000 fr.		<u>5.460.000</u>	
TOTAL.....	Fr.		5.460.000

SERVICE DE L'ENREGISTREMENT

Construction de bureaux et logements pour les agents de l'Enregistrement à Basse-Terre (2), Pointe-à-Pitre (3), Moule, Grand-Bourg, Port-Louis et Saint-Martin, soit 9 à 195.000 fr.....	Fr.		1.755.000
--	-----	--	-----------

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

Construction de bureaux et logements pour les chefs de section Basse-Terre (2), Pointe-à-Pitre (2), Pointe-Noire, Capesterre, Petit-Bourg, Sainte-Rose, Sainte-Anne, Le Moule, Port-Louis, Grand-Bourg, soit 12 à 195.000 fr..... Fr.	2.340.000
---	-----------

SERVICE DU TRESOR

Construction de bureaux et logements pour les percepteurs (Basse-Terre, St-Claude, Pointe-Noire, Trois-Rivières, Capesterre, Petit-Bourg, Sainte-Rose, Pointe-à-Pitre, Abymes, Morne-à-l'Eau, Port-Louis, Le Moule, Saint-François, Désirade, Grand-Bourg, Terre-de-Haut, Saint-Martin), soit 17 à 140.000 fr.....	2.380.000
Majoration pour augmentation de personnel (honoraires d'architecte).....	<u>3.705.000</u>
TOTAL GÉNÉRAL..... Fr.	56.000.000

Des raisons d'ordre financier ont empêché la réalisation complète de ce programme dont un tiers environ a pu être exécuté jusqu'à présent.

Les bâtiments construits à ce jour sont énumérés et décrits ci-après :

IMMEUBLES EDIFIES PAR LA COLONIE

CONSEIL GÉNÉRAL

Edifié à Basse-Terre, sur le terrain où se trouvait l'ancien bâtiment en bois détruit par l'incendie, à l'angle de la rue de la Geôle et de la rue de la République, face au Palais de Justice.

On y accède de plein pied par la rue de la Geôle ; de larges emmarchements et des jardins en pente le relie à la rue de la République située en contre-bas. Des chaussées bétonnées permettent aux véhicules d'accéder, à travers les jardins, jusqu'aux portes de l'édifice.

Le bâtiment est construit entièrement à rez-de-chaussée ; de larges galeries abritent la façade principale et les façades latérales. La surface couverte est de 1.612 m².

Venant par la rue de la République on pénètre d'abord dans un vestibule de grandes dimensions à droite duquel se trouve la salle des fêtes, à gauche le salon et le bureau du Président, devant soi la salle des délibérations.

A gauche de la salle des délibérations, autour d'un patio rectangulaire et faisant équerre avec le bureau du Président, la salle des commissions avec une salle d'attente et la bibliothèque.

A droite de la salle des délibérations : la buvette, les archives et une petite salle de musée.

Derrière la salle des délibérations : le bureau de poste, le bureau du secrétaire et celui des employés, les W.-C. et lavabos.

La salle des délibérations, de 320 m² de surface, comporte une enceinte au rez-de-chaussée réservée au public et un hémicycle autour duquel sont disposées les tables des conseillers avec une estrade pour le bureau de l'assemblée.

Le public dispose en outre d'une tribune surélevée où l'on accède par le vestibule.

Le bâtiment est alimenté par l'eau de la ville, il est pourvu de l'éclairage électrique.

HOTEL DU GOUVERNEUR

Implanté sur le terrain des anciennes casernes d'Orléans, à l'entrée de Basse-Terre, au voisinage de la route coloniale n° 1, en un point surélevé d'où la vue s'étend sur la montagne, le Fort Richepanse, la mer et la ville. La surface bâtie est de 1.437 m² au rez-de-chaussée et de 1.190 m² à l'étage.

Le plan de l'édifice affecte schématiquement la forme d'un « U » dont la barre inférieure, disposée parallèlement à la mer et à la route coloniale, figure le corps de bâtiment central et les 2 barres verticales, les deux ailes de l'édifice. Ces trois corps de bâtiment encadrent une cour rectangulaire.

Au rez-de-chaussée. — Sur l'axe médian du corps central se trouve le hall bordé du côté cour par un porche couvert pour les voitures et du côté mer par une rotonde. De part et d'autre du hall s'étendent les pièces de grande réception, d'un côté le grand salon, de l'autre la salle à manger. Dans le hall débouchent également le grand escalier conduisant au premier étage et le fumoir.

Le corps de bâtiment est bordé du côté mer par une galerie de 3 m. 50 de large et du côté cour par une autre galerie de 3 mètres, celle-ci se retournant le long des deux ailes de l'édifice.

Dans l'aile droite, reliée à la partie centrale par une rotonde, se trouvent le salon et la salle à manger du Gouverneur, suivis d'un office avec escalier de service conduisant à l'étage. L'aile est enfin terminée perpendiculairement par un petit corps de bâtiment où sont installés la cuisine et le garage avec, au sous-sol, les réserves, la chambre froide et la cave.

L'aile gauche est occupée par les bureaux du Gouverneur. Un passage à l'angle de l'aile et du corps central permet aux voitures d'accéder dans la cour.

A l'étage. — Dans l'aile gauche et la partie centrale se trouvent les appartements de réception : un appartement avec bureau, salon et 2 chambres, un appartement avec salon et deux chambres, cinq chambres séparées ; soit en tout 9 chambres avec chacune une salle de bain.

Dans l'aile droite : l'appartement du Gouverneur composé d'un salon, d'un boudoir, de deux chambres avec leur salle de bain, d'un office et d'une lingerie.

Au-dessus de la cuisine et du garage se trouvent six chambres de domestiques.

Après avoir franchi la grille d'entrée sur la route coloniale, une allée bordée de manguiers conduit au passage couvert qui précède la cour. Une route, desservant le Petit Lycée et le terrain militaire situés derrière l'hôtel, conduit par ailleurs à l'entrée de service du côté cour.

Les bâtiments sont alimentés par l'eau de la ville, ils sont dotés d'une installation électrique moderne sous tube d'acier noyés dans les murs.

SERVICE JUDICIAIRE

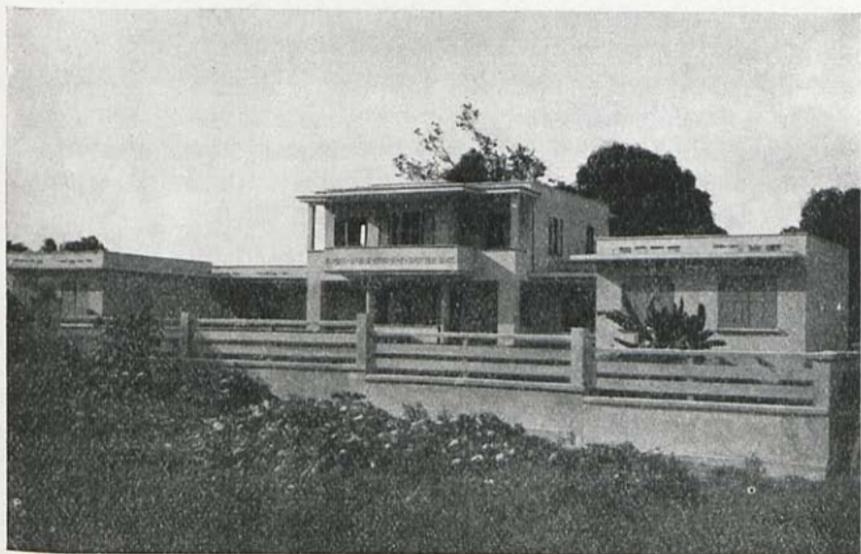
Palais de Justice de Pointe-à-Pitre.

Edifié sur la place Gourbeyre, à l'emplacement de l'ancien Palais de Justice détruit par le cyclone, il présente un rectangle bâti, comportant un rez-de-chaussée et un étage de 1.032 m² de surface, compris entre trois rues et la place.

Les locaux, aérés d'un côté sur les rues ou la place, donnent de l'autre sur une cour intérieure avec galerie au pourtour. Au rez-de-chaussée se trouvent les bureaux : Parquet, Instruction, Justice de Paix, Greffe et Archives ; à l'étage précédés d'une salle des pas perdus ouverte, les salles de Justice, le Tribunal et la Justice de Paix, ainsi que les bureaux des juges et des avocats, la salle du conseil et la salle des jurés pour les cas où le Tribunal sert à la Cour d'Assises.



MAIRIE DE GRAND BOURG (Marie Galante)



GROUPE SCOLAIRE DE LAMENTIN

Le bâtiment est alimenté par l'eau de ville et pourvu de l'éclairage électrique.

Palais de Justice de Basse-Terre.

Edifié sur le terrain de l'ancien Palais de Justice incendié, à l'angle de la rue de la Geôle et de la rue de la République, il comprend plusieurs bâtiments représentant une surface bâtie au rez-de-chaussée de 1.346 m².

a) Le bâtiment principal composé de deux ailes disposées en équerre. — Au centre, sur 2 côtés d'une cour d'une surface de 95 m² entourée de galeries, prennent jour les bureaux : Parquet, Instruction, Greffes.

Dans l'aile sur la rue de la Geôle, se trouve la Cour d'Assises avec les bureaux des juges, la salle du conseil, des jurés et des avocats.

Dans l'aile sur la rue de la République : le Tribunal, avec les bureaux des juges et la salle du conseil.

b) Le Parquet général. — Surface bâtie 222 m², relié par une galerie au bâtiment principal comprend les bureaux du Procureur général, de son substitut et des employés.

c) Les 2 logements de gardiens. — Surface bâtie 81 m² par logement, avec salle à manger, chambre, W.-C., douche et cuisine.

Tous les bâtiments sont alimentés par l'eau de ville et pourvus de l'éclairage électrique.

Palais de Justice de Grand-Bourg.

Justice de Paix à compétence étendue. — Edifié sur la grande place de la ville. Il comporte un rez-de-chaussée et un étage. La surface totale de plancher est de 705 m².

On y trouve au rez-de-chaussée : un grand hall circulaire et un escalier ; dans l'aile droite : un logement de gardien et des W.-C. ; dans l'aile gauche : un commissariat, un greffe, des archives.

A l'étage. — La salle des pas-perdus ; dans l'aile droite : la bibliothèque, la salle des avocats, la salle des témoins ; dans l'aile gauche : la salle d'audience, les bureaux du juge et du substitut.

Le bâtiment est alimenté par des citernes dont l'eau est envoyée par une pompe à main dans un bac en charge.

Palais de Justice de Saint-Martin.

Justice de Paix à compétence étendue. — Il comporte un rez-de-chaussée et un étage. La surface totale de plancher est de 380 m².

On y trouve au rez-de-chaussée : la salle des pas perdus, la salle des témoins, les W.-C., le commissariat de police et à l'étage : la salle d'audience, le cabinet du juge, le greffe, l'étude du notaire.

Le bâtiment est alimenté par des citernes dont l'eau est envoyée dans un bac en charge par une pompe à main.

Bureaux des Postes et Télégraphes.

Trois bureaux des postes ont été construits : un à Trois-Rivières, un à Bouillante, un à Marigot (commune de Vieux-Habitants).

Ces trois bureaux à peu près identiques comportent un rez-de-chaussée et un étage.

La surface au rez-de-chaussée est de 100 m² ; la surface à l'étage de 64 m².

On y trouve au rez-de-chaussée : le bureau public, le bureau du Receveur, la salle à manger, la cuisine, la douche et les W.-C., et à l'étage 3 chambres à coucher.

Ces bâtiments sont alimentés par des citernes dont l'eau est envoyée par une pompe à main dans un bac en charge.

Bureaux du Trésor et des Contributions.

a) Le Trésor de Sainte-Anne dont la surface bâtie est au rez-de-chaussée de 86 m² 50 et à l'étage de 45 m² 50 comprend, au rez-de-chaussée : le bureau public, le bureau du percepteur, la salle à manger et les dépendances et à l'étage deux chambres à coucher.

b) Le bureau des Contributions des Abymes dont la surface bâtie est au rez-de-chaussée de 85 m² 80 et à l'étage de 74 m² 70 comprend, au rez-de-chaussée : le bureau public, le bureau du Contrôleur, la salle à manger et les dépendances et à l'étage : trois chambres à coucher.

c) Le Trésor et les Contributions de Morne-à-l'Eau occupent le même bâtiment.

La moitié gauche est réservée au bureau des Contributions, la moitié droite au bureau du Trésor. La surface bâtie au rez-de-chaussée est de 169 m² et à l'étage de 129 m² 50.

On y trouve au rez-de-chaussée : le bureau public, le bureau du Contrôleur, la salle à manger et les dépendances (même disposition de l'autre partie du bâtiment pour le Trésor), et à l'étage : trois chambres pour le contrôleur et deux pour le Percepteur.

Ces bâtiments sont alimentés par des citernes dont l'eau est envoyée par une pompe à main dans un bac en charge.

GENDARMERIES

Trois gendarmeries à peu près identiques ont été édifiées à Sainte-Rose, Petit-Bourg et Saint-François. Elles peuvent recevoir chacune deux gendarmes mariés et un célibataire.

Elles se composent de deux bâtiments séparés, le casernement d'une part, et les écuries d'autre part.

a) Le casernement avec un rez-de-chaussée de 200 m² de surface et un étage de même superficie, entourés de galeries sur 3 côtés, comporte au rez-de-chaussée : le bureau avec magasin et violon, une buanderie, un logement de 3 pièces et dépendances et à l'étage un logement de 3 pièces et un de 2 pièces avec leurs dépendances.

b) Les écuries pour 5 chevaux avec sellerie et magasins comportent une surface bâtie de 66 m² 70. Les bâtiments sont alimentés par des citernes dont l'eau est envoyée par une pompe à main dans un bac en charge.

LA SALINE DE SAINT-BARTHELEMY

La Colonie a fait reconstruire en 1932, à ses frais, la Saline de Lorient dont l'exploitation était abandonnée depuis 1924. Cette saline est constituée de 12 carreaux, dont la surface totale est d'environ 32.000 m² ; chaque carreau a une profondeur de 1 mètre environ ; un chemin de 2 m. 40 est établi sur les digues délimitant les carreaux. L'alimentation des tables salantes a lieu par le cobier et un canal d'amenée de 350 mètres de long environ, dont 107 mètres sont constitués par des tuyaux en béton.

Les bâtiments d'exploitation, de 180 m² de surface couverte, sont édifiés en bois ; une citerne de 80.000 litres assure l'approvisionnement en eau douce.

La crise survenue depuis 1932 dans le commerce du sel a empêché, jusqu'à ce jour, la mise en exploitation de la Saline de Lorient.

IMMEUBLES COMMUNAUX

Par ailleurs, les communes, pour réparer les dégâts du cyclone, ont obtenu du Crédit Foncier en 1931 des prêts importants et de nombreux édifices, en particulier des mairies, des églises, des presbytères, des écoles, ont été construits par les municipalités dans toute l'étendue du pays ; la liste des principaux de ces édifices est

donnée ci-après par commune, l'effort financier total ressort à 50 millions environ.

<p>ABYMES. — Emprunt du Crédit Foncier 2.300.000 fr. — Une halle à viande et à légumes, un presbytère, une maison mortuaire, la clôture du cimetière, un groupe scolaire, des logements d'instituteurs, une mairie, des travaux de réfection de l'église et l'aménagement de la place.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 3.200.000
<p>ANSE-BERTRAND. — Emprunt du Crédit Foncier 900.000 fr. — Une mairie avec clôture.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 625.000
<p>BAIE-MAHAULT. — Emprunt du Crédit Foncier 1.500.000 fr. — Une mairie avec clôture, une église, un presbytère, la clôture du cimetière.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 1.820.000
<p>BAILLIF. — Emprunt du Crédit Foncier 450.000 fr. — Une mairie, une maison mortuaire, un clocher.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 370.000
<p>BASSE-TERRE. — Emprunt du Crédit Foncier 1.000.000 fr. — Un marché, des travaux de réparation à la mairie et au presbytère du Carmel, aménagements de l'Ecole des garçons, aménagements de l'Ecole du Carmel, un marché aux légumes.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 1.600.000
<p>BOULLANTE. — Emprunt du Crédit Foncier 500.000 fr. — Une chapelle à Pigeon, un école avec logements d'instituteurs.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 500.000
<p>CAPESTERRE (Gpe). — Emprunt du Crédit Foncier 1.700.000 fr. — Une école des filles, une école à Caranguaise, l'agrandissement de l'église, un marché aux légumes, une mairie, la clôture de l'école des filles, la clôture de l'école de Bananier.</p>	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 2.300.000

CAPESTERRE (M.-G.). — Emprunt du Crédit Foncier
1.000.000 fr. — Un groupe scolaire, un clocher et la
consolidation de l'église.

MONTANT APPROXIMATIF..... Fr. 880.000

DESHAIES. — Emprunt du Crédit Foncier 200.000 fr. —
Une mairie, des travaux de réparation au presbytère.

MONTANT APPROXIMATIF..... Fr. 260.000

DESIRADE. — Néant.

GOSIER. — Emprunt du Crédit Foncier 400.000 fr. —
Un presbytère, une mairie, une école des filles.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 800.000

GOURBEYRE. — Emprunt du Crédit Foncier 500.000 fr.
— Un presbytère.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 250.000

GOYAVE. — Emprunt du Crédit Foncier 175.000 fr. —
Un presbytère, la réparation de l'église.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 170.000

GRAND-BOURG. — Emprunt du Crédit Foncier
2.500.000 fr. — Un hôtel-de-ville, une école à Faup,
une école à Morne Lolo.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 2.100.000

LAMENTIN. — Emprunt du Crédit Foncier 2.600.000 fr.
— Un presbytère, un groupe scolaire, une église avec
sacristie, une mairie, une justice de paix, la clôture
du groupe scolaire, des travaux d'aménagement de la
place, un monument aux morts.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 3.500.000

MORNE-A-L'EAU. — Emprunt du Crédit Foncier
2.500.000 fr. — Une église, un presbytère, un clocher,
un groupe scolaire, les aménagements de l'église, du
parvis et de la place.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 4.000.000

MOULE. — Emprunt du Crédit Foncier 3.000.000 fr. — Un clocher et une sacristie, un presbytère avec annexe, une école dans la ville, une école des garçons et une des filles aux Grands-Fonds, les clôtures des bâtiments communaux.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 3.250.000
PETIT-BOURG. — Emprunt du Crédit Foncier 2.000.000 fr. — Une église, un presbytère, une mairie, une école à Fontarabie, la clôture du cimetière, les logements des Directeurs d'école de la Lézarde et de Carrère.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 2.700.000
PETIT-CANAL. — Emprunt du Crédit Foncier 1.500.000 fr. — Un clocher et une sacristie, une mairie, une école à Bazin.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 2.400.000
POINTE-A-PITRE. — Emprunt du Crédit Foncier 3.000.000 fr. — Une école des filles avec logement d'instituteur, une école de quartier, une halle aux poissons, un monument aux morts, un square devant le Palais de Justice, un kiosque de musique, la clôture du cime- tière, la réparation de l'église, l'aménagement de la place du marché, une caserne de sapeurs-pompiers.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 3.200.000
POINTE-NOIRE. — Emprunt du Crédit Foncier 500.000 fr. — Un presbytère, une mairie, des réparations à l'école des filles.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 480.000
PORT-LOUIS. — Emprunt du Crédit Foncier 1.200.000 fr. — Une justice de Paix, un groupe scolaire, une halle à poisson et à viande, une mairie, de grosses répa- rations à l'église et à la place d'armes, un dispen- saire.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 3.800.000
SAINTE-ANNE. — Emprunt du Crédit Foncier 2.500.000 fr. — Un groupe scolaire, une école à Belle-Place, une école aux Grands Fonds, une église, un presbytère, la clôture du groupe scolaire.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 4.050.000

SAINT-BARTHELEMY. — Néant.

SAINT-CLAUDE. — Emprunt du Crédit foncier 750.000 fr. — Un presbytère, une halle à viande, des travaux d'agrandissement à la mairie, des W.-C. publics.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 540.000

SAINT-FRANÇOIS. — Emprunt du Crédit Foncier 1.775.000 fr. — Un groupe scolaire, un clocher et une sacristie, une halle à poisson et à viande, une maison mortuaire, des travaux de réfection à la mairie et à l'église, la clôture du cimetière.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 2.400.000

SAINT-LOUIS (M.-G.). — Emprunt du Crédit Foncier 500.000 fr. — Une mairie, une école à Grelin, une citerne.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 930.000

SAINT-MARTIN. — Emprunt, néant. — La remise en état de l'église de Marigot, une citerne.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 92.000

SAINTE-ROSE. — Emprunt, néant. — Un groupe scolaire, un logement de maîtres, une école à 3 classes, une mairie, un marché couvert, une école au Morne-Rouge, un presbytère.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 2.800.000

TERRE-DE-BAS. — Emprunt, néant. — Des réparations à l'école et un presbytère.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 50.000

TERRE-DE-HAUT. — Emprunt, néant. — Réparations à l'école.

TOTAL APPROXIMATIF..... Fr. 32.000

TROIS-RIVIERES. — Emprunt du Crédit Foncier 1.000.000 fr. — Une église, une école à Grande-Anse.

TOTAL APPROXIMATIF Fr. 1.300.000

VIEUX-FORT. — Emprunt du Crédit Foncier 200.000 fr. — Réparations de l'église et du presbytère.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 160.000
VIEUX-HABITANTS. — Emprunt du Crédit Foncier 362.000 fr. — Travaux d'exhaussement de l'école de Beau-Soleil.	
TOTAL APPROXIMATIF.....	Fr. 140.000
TOTAL GÉNÉRAL.....	Fr. 50.699.000

Ces nouvelles constructions contribuent à l'embellissement des localités, les services publics sont par ailleurs mieux installés, dans un cadre digne du pays. Enfin, si les capitaux investis ne sont pas rentables immédiatement (1), ils n'en demeureront pas moins intacts et dans une période d'instabilité générale on peut estimer que la construction d'immeubles qui conservent leur valeur, malgré les fluctuations de l'argent, constitue pour une collectivité un placement sérieux.

GÉNÉRALITÉS SUR LE BATIMENT EN GUADELOUPE

A propos des immeubles administratifs et pour terminer le présent chapitre, il sera exposé ci-après quelques considérations sur la construction des immeubles en général, en Guadeloupe.

Faut-il continuer à construire en bois, ou convient-il de construire en pierre?

A l'avantage de l'édifice en bois on fait valoir : d'abord son prix de revient peu élevé, la maison ordinaire à rez-de-chaussée revient en effet à 400 frs environ le mètre carré couvert, tandis qu'il faut compter le double, à peu près, pour la construction en béton armé. La maison en bois est par ailleurs moins humide ; en cas de tremblement de terre enfin, elle résiste mieux étant plus légère et plus élastique, et si elle s'écroule elle peut être reconstruite à moindres frais. La population conserve un souvenir encore vivace du tremblement de terre qui a détruit une grande partie de Pointe-à-Pitre le 8 février 1843 (2) et de l'écroulement des maisons de 3 étages qui,

(1) L'édification de certains immeubles a permis toutefois de supprimer plusieurs loyers.

(2) 900 maisons environ ont été détruites.

paraît-il, bordaient les murs de quais à cette époque; aussi l'éventualité d'une pareille catastrophe est-elle souvent invoquée pour justifier la construction en bois, qui est le plus généralement adoptée dans le pays.

Par contre, la maison de bois présente de sérieux inconvénients : elle n'est pas chère d'établissement mais elle est très coûteuse d'entretien. En effet, les parois exposées à la pluie pourrissent assez rapidement; en outre, il existe dans le pays une faune très riche d'insectes et de vers destructeurs du bois. Aussi, bien que le bois utilisé soit, dans la plupart de cas, du sapin légèrement résineux en provenance de l'Amérique du Nord, il devient fréquemment nécessaire de remplacer des parties importantes de la construction.

C'est pourquoi la Colonie devait, récemment encore, allouer à l'entretien de ses édifices des sommes élevées dont le détail est donné ci-après (les chiffres sont arrondis en centaines de francs).

En 1926	1.131.800	} Ne comprennent pas les dégâts du cyclone qui ont été payés sur un compte spécial.	
1927	1.688.900		
1928	1.307.900		
1929	1.164.900		
1930	1.623.200		
1931	1.450.000		} La construction de bâti- ments en béton armé a été commencée en 1930.
1932	765.000		
1933	717.000		
1934	369.000		

Encore ces crédits ne pouvaient-ils suffire à assurer l'entretien normal des bâtiments, qui sont toujours restés dans un mauvais état permanent.

La maison de bois présente encore un inconvénient, on peut, certes, faire valoir à son avantage l'éventualité du tremblement de terre, mais une catastrophe du genre de celle de 1843 est unique dans l'histoire de la Guadeloupe (1); par contre deux dangers autrement fréquents la menacent : le cyclone et l'incendie.

Ainsi qu'il a été exposé dans le chapitre I, le pays subit en moyenne un cyclone tous les 7 ans; tous n'ont pas la violence de celui de 1928 mais tous causent néanmoins aux légères constructions de bois des dégâts plus ou moins importants, surtout dans les toitures constituées le plus généralement de tôles ondulées galvanisées et, dans le cas de cyclone très violent (celui de 1928 par exemple), les dégâts équivalent à ceux du grand tremblement de terre.

Il y a aussi l'incendie; le sapin du nord se dessèche au soleil, le bois finit par prendre à peu près l'inflammabilité des bois d'allu-

(1) A signaler toutefois un tremblement de terre, moins important, le 19 avril 1897.

mettes; quand un foyer d'incendie se déclare, et un geste maladroit suffit (lampe qui se renverse, fumeur qui jette sa cigarette, court circuit de l'électricité), le quartier tout entier est gravement menacé, d'autant plus que le vent souffle en permanence et fortement. Aussi l'expérience démontre-t-elle que l'incendie est un danger autrement effectif et autrement fréquent que le tremblement de terre et, en fait, la ville de Pointe-à-Pitre par exemple a été souvent dévastée par ce fléau (en 1871, en 1899, en 1931, etc...).

Contre le cyclone et l'incendie la maison en béton armé présente de bien autres garanties; la science a évalué en effet, avec assez de précision, la pression des vents quels qu'ils soient, aussi les constructions peuvent-elles être édifiées en conséquence. Le béton armé est enfin à l'épreuve du feu, et on peut même le construire pour résister aux tremblement de terre sauf ceux de violence exceptionnelle.

C'est pourquoi la maison de bois, pourtant plus agréable à habiter qu'on ne pourrait le croire à première vue, a cependant fait son temps, elle doit céder la place à la construction en béton et en pierre plus durable, moins coûteuse à entretenir, moins dangereuse en cas de cyclone ou d'incendie, plus saine (1) et en définitive mieux adaptée à tous les points de vue aux besoins de notre temps.

Comment concevoir enfin la nouvelle habitation guadeloupéenne? Elle doit, semble-t-il, répondre aux conditions générales suivantes :

Emplacement

Bien souvent on n'a pas le choix; quoi qu'il en soit, on a toujours intérêt à construire sur une légère surélévation de terrain ou, dans la mesure du possible, loin des terrains humides; l'orientation dépend des conditions locales; la meilleure, en général, paraît être la façade se présentant à l'Est ou au Nord-Est dans les régions basses.

Pour la région montagneuse c'est l'orientation Sud qui doit, le plus souvent, être préférée.

La Construction

Le rez-de-chaussée surélevé mais sans exagération; pas de cave, celle-ci devenant très vite le refuge des rats, des crapauds, etc... l'emploi des planchers doit être abandonné pour y substituer l'aire

(1) Les insectes, les rats, etc., trouvent dans les maisons en bois des conditions d'habitat optima.

de ciment ou le carrelage jointif qui est aisément lavable. Les murs doivent être en matériaux durs ; il serait souhaitable que l'emploi de la brique cuite se développe dans le pays, la brique est en effet poreuse et ne rayonne pas la chaleur (1).

Les plafonds doivent être sans moulures, en béton armé comme l'ossature de la construction et la toiture.

Il y a lieu de prévoir, dans la mesure du possible, des toitures débordantes pour protéger les façades contre le soleil, surtout dans les régions basses.

Il convient de développer l'usage des vérandahs; le climat du pays est doux, la vérandah y est plus agréable encore que dans tout autre pays tropical, c'est un accessoire indispensable au confort du bâtiment.

Pour les habitations des régions basses, ne pas cloisonner à l'excès comme il est actuellement de règle dans le pays. Pour la disposition des pièces, ne jamais perdre de vue qu'il ne faut pas contrarier la circulation de l'air de façade à façade.

Prévoir les installations sanitaires en nombre suffisant avec fosses septiques, baignoires ou cases à eau, etc...

Eviter enfin les jardins ou plantations touffues à proximité trop immédiate et élaguer largement jusqu'à 10 mètres environ autour de la maison, surtout dans la région montagneuse.

Préférer enfin, dans la mesure du possible, la construction à rez-de-chaussée à la construction à étage.

Telles sont les règles générales qu'il y a lieu d'adopter en Guadeloupe, aussi bien pour les édifices administratifs que pour les habitations particulières.

(2) Il existe en Guadeloupe proprement dite des terres susceptibles d'être utilisées pour faire des briques, le bois de chauffage ne manque pas non plus. Cette industrie pourrait, semble-t-il, être rémunératrice.

ETAT DES IMMEUBLES ADMINISTRATIFS COLONIAUX

DESIGNATION	EMPLACEMENT	NATURE des MATÉRIEAUX	ESTIMATION APPROXIMATIVE de la valeur actuelle
Hôtel du Gouverneur.	Basse-Terre	Béton armé	2.500.000
Bureaux du Gouverne- ment.	—	Maç., bois, tôle.	3.000.000
Hôtel du Procureur gé- néral.	—	—	500.000
Bureau des Contribu- tions.	—	—	230.000
Bureau du Trésor.	—	—	350.000
Lycée Gerville Reache.	—	—	900.000
Bureau des Douanes.	—	—	470.000
Prison Coloniale.	—	—	930.000
Bureau des P.T.T.	—	—	425.000
Inspection.	—	—	450.000
Gendarmerie.	—	—	875.000
Prison (Jeunes détenus)	—	—	55.000
Ateliers des Travaux publics.	—	Fers, bois, tôle.	200.000
Bâtiment du Port.	—	Béton armé	195.000
Imprimerie officielle.	—	Maç., bois, tôle.	500.000
Palais de Justice.	—	Béton armé	2.600.000
Conseil général.	—	—	2.620.000
Hôtel du Secrétaire gé- néral.	—	Maç., bois, tôle.	425.000
Villa du Gouverneur.	Saint-Claude	—	500.000
Gendarmerie.	—	—	400.000
Hôpital.	—	—	2.900.000
Asile des aliénés.	—	—	1.300.000
		A REPORTER.	22.325.000

DESIGNATION	EMPLACEMENT	NATURE des MATÉRIAUX	ESTIMATION APPROXIMATIVE de la valeur actuelle
		REPORT.	22.325.000
Bureau des P.T.T.	Saint-Claude	Maç., bois, tôle.	120.000
Gendarmerie.	Vx-Habitants	—	120.000
Bureau des P.T.T.	Vieux Mangot	Béton armé	195.000
Gendarmerie.	Pigeon	Maç., bois, tôle.	30.000
Logement du chargé des feux de pot.	A. à la barque	Bois, tôles	28.000
Bureau des P.T.T.	Bouillante	Béton armé	185.000
Gendarmerie.	Pointe-Noire	Bois, tôles	25.000
Bureau des P.T.T.	—	—	25.000
Gendarmerie.	Deshaies	—	25.000
Gendarmerie.	Ste-Rose	Béton armé	405.000
Dispensaire.	—	—	152.000
Usine électrique (ma- chines non comprises)	Baie Mahault	Bét. armé, ch. métal., tôles	1.510.000
Poste de T. S. F. de Destrellan.	—	Maç., bois, tôle. béton armé	550.000
Gendarmerie.	Petit bourg	Béton armé	465.000
Gendarmerie.	Capesterre	Maç., bois, tôle.	110.000
Bureau du Trésor.	—	—	60.000
Bureau des P.T.T.	Ste-Marie	Maç., bois, tôle.	45.000
Gendarmerie.	Trois Rivières	—	140.000
Bureau des P.T.T.	—	Béton armé	210.000
Dispensaire	—	—	147.000
Gendarmerie.	Pointe-à-Pitre	—	1.280.000
Ancienne caserne.	—	Maç., bois, tôle.	510.000
Délégation.	—	—	470.000
Bureau des Douanes.	—	—	392.000
Bureau des Contribu- tions-	—	—	160.000
Cours Michelet.	—	—	380.000
		A REPORTER.	30.064.000

DESIGNATION	EMPLACEMENT	NATURE des MATÉRIAUX	ESTIMATION APPROXIMATIVE de la valeur actuelle
		REPORT.	30.064.000
Bureau des P.T.T.	Pointe-à-Pitre	Maç., bois, tôle.	420.000
Palais de Justice.	—	Béton armé	2.450.000
Prison coloniale.	—	Maç., bois, tôle.	900.000
Musée Schoelcher.	—	—	170.000
Nouvel Hôpital.	—	Béton armé	9.300.000
Ateliers de Fouillole.	—	Charp. métal., béton armé	1.575.000
Petits Hangars du Port	—	Charp. métal., béton tôles.	200.000
Lycée Carnot.	—	Maç., bois, tôle.	3.500.000
Hospice.	—	Maç., bois, tôle.	935.000
Jardins d'essai.	—	—	610.000
Bureau des Contribu- tions.	Abymes	Béton armé	134.000
Bureaux des Contribu- tions et du Trésor.	Morne à l'eau	—	310.000
Gendarmerie.	Port Louis	Maç., bois, tôle.	195.000
Gendarmerie.	Petit Canal	—	130.000
Gendarmerie.	Moule	—	215.000
Bureau des Contribu- tions.	—	Béton armé	203.000
Bureau des Contribu- tions.	St-François	Maç., bois, tôle.	67.000
Gendarmerie.	—	Béton armé	408.000
Bureau du Trésor.	Ste-Anne	—	170.000
Dispensaire.	—	—	153.000
Poste de pilotage.	Gosier	Maç., bois, tôle.	25.000
Gendarmerie.	Grand Bourg (M. Galante)	Maç., bois, tôle.	132.000
Ancienne caserne et hôpital.	—	—	1.268.000
Palais de Justice.	—	Béton armé	855.000
Prison coloniale.	—	Maç., bois, tôle.	157.000
Bâtiment du feu de port.	—	—	40.000
		REPORT.....	54.586.000

DESIGNATION	EMPLACEMENT	NATURE des MATÉRIAUX	ESTIMATION APPROXIMATIVE de la valeur actuelle
		REPORT.....	54.586.000
Douanes et pilotage.	Grand Bourg (M. Galante)	Béton armé	47.000
Bâtiments du phare.	Désirade	—	167.000
Léproserie.	—	Béton armé, maç., bois, tôle.	1.590.000
Lazaret.	Saintes	Bois, tôles	125.000
Bureau du Trésor.	St-Barthélemy	Bois, tôles	25.000
Palais de Justice.	—	Bois, tôles	32.000
Palais de Justice.	Saint-Martin	Béton armé	470.000
Formation sanitaire.	—	Béton armé	555.000
Prison coloniale.	—	Maç., bois, tôle.	35.000
		TOTAL..	57.632.000

NOTA. — Cet état ne comprend que les immeubles bâtis utilisés par l'Administration, y compris les ateliers et usine. Les petits bâtiments d'une valeur inférieure à 25.000 francs n'ont pas été mentionnés, non plus que le logement des gardiens du phare de Petite-Terre, logement qui est attenant à la tour du phare.

CHAPITRE VIII

ELECTRIFICATION

GÉNÉRALITÉS

Ainsi qu'il a été exposé précédemment, la Guadeloupe est un pays à population très dense où le commerce et l'industrie sont particulièrement actifs, la condition sociale de la population y est évoluée et le pays paraît avoir atteint ce stade de développement social et économique qui appelle l'usage de l'électricité. Il ne s'agit donc pas d'électrifier, comme dans d'autres colonies, de vastes régions assez peu peuplées et où il faut créer de toute pièce des besoins qui n'existent pas encore, mais de satisfaire à des demandes existantes, correspondant d'ailleurs au degré d'évolution de la Colonie.

Densité de population élevée, dépassant parfois 400 habitants au kilomètre carré, développement des lignes de relativement peu d'importance en raison des dimensions exigües de l'île, industrie fort active (17 usines à sucre et 99 distilleries) sont autant de facteurs favorables à l'établissement d'un réseau général d'électrification urbaine et rurale desservant toute la Colonie.

Aussi le pays a-t-il été doté assez tôt de plusieurs réseaux de distributions urbaines. Basse-Terre a été électrifié en 1913, Pointe-à-Pitre en 1915, Saint-Claude en 1916 et Goubeyre, avec la petite usine hydroélectrique de Dolé, en 1923 (1).

(1) Les réseaux de Basse-Terre et Saint-Claude ont été raccordés par la suite à l'usine de Dolé.

Interrompue après le cyclone de 1928, reprise ensuite sur des réseaux sommairement remis en état, les distributions de Basse-Terre, Saint-Claude et Goubeyre ont été suspendues en octobre 1931 à la suite de l'incendie de l'usine de Dolé. Par contre, le réseau de Pointe-à-Pitre, endommagé, lui aussi, par le cyclone, est resté en fonctionnement jusqu'en mars 1935, date à laquelle il a été remplacé par un réseau neuf construit par la Colonie.

Des difficultés d'ordre contentieux ont empêché jusqu'à ce jour la réalisation de l'électrification générale projetée en 1929. Toutefois la Colonie a pu mener à bien les travaux les plus urgents, travaux qui sont décrits ci-après :

La Centrale de Baie-Mahault

La centrale thermique de Baie-Mahault est située à 80 mètres environ du littoral maritime, à proximité du bourg de Baie-Mahault, à 9 kilomètres de Pointe-à-Pitre (par la route) ; sa puissance est de 2.750 kw. ; les bâtiments couvrent une superficie de 702 mètres carrés environ. Ils comprennent :

- a) L'usine proprement dite et le poste central ;
- b) La station de pompage pour les eaux de condensation ;
- c) L'atelier de réparations ;
- d) Un bâtiment annexe à usage de magasin ;
- e) Des logements pour les chefs de quart.

L'usine et le poste central (37 mètres de long sur 16 mètres de large) comportent une ossature métallique avec remplissage en agglomérés, la toiture est en charpente métallique recouverte de tôles ondulées galvanisées.

Le bâtiment comprend un rez-de-chaussée et un étage ; il est fondé sur pieux. Les chaudières, les machines, les tableaux et les transformateurs sont placés au premier étage. Le rez-de-chaussée est occupé, au-dessous de la chaufferie, par les installations d'enlèvement des escarbilles au-dessous de la salle des machines et de la salle des transformateurs, par les condenseurs et l'équipement de 5.250 volts. La salle des chaudières au premier étage est équipée avec trois chaudières Babcock avec foyers à grilles mécaniques. La surface de chauffe est de 200 mètres carrés, la surface de surchauffe de 160 mètres carrés ; la vapeur sort à la température de 360°, les chaudières sont timbrées à 21 kg., elles sont alimentées au charbon par le moyen de trémies ; le remplissage des trémies s'effectue avec un treuil électrique. Les cheminées sont en tôle d'acier avec tirage

mécanique, système Pratt. Les ventilateurs ont une puissance de 32 kw. La consommation moyenne de charbon est de 1 kilo pour 6 kilos de vapeur surchauffée.

La salle des machines comprend 2 turbo-alternateurs Brown Boveri, fournissant du courant à 5.250 volts, l'un de 2.000 kw., l'autre de 750 kw. de puissance ; le courant produit est alternatif à 50 périodes.

Les turbines possèdent une roue double ; le groupe de 750 kw. comporte un réducteur de vitesse à engrenages, le groupe de 2.000 kw. est à accouplement direct. Le poste central comprend tout l'appareil de commande, de mesure et de protection avec deux départs, l'un vers Pointe-à-Pitre, l'autre vers Basse-Terre. En outre des appareils classiques, le tableau comporte :

1 asymètre avec avertisseur sonore indiquant les mises à la terre accidentelles ;

1 relai différentiel indiquant les défauts internes de chaque alternateur (court-circuit, coupure de phase).

La commande des interrupteurs se fait électriquement, deux lampes de signalisation indiquant la fermeture ou l'ouverture.

Il a été installé enfin un appareillage de mise en parallèle des deux alternateurs, avec lampes de phase, voltmètre de couplage et commande électrique du régulateur de turbine permettant des variations de vitesse de 20 %.

Le poste central est équipé avec deux transformateurs de ligne de respectivement 1.250 kw. et 2.500 kw., élevant la tension de 5.250 à la tension de ligne et deux transformateurs de 160 kw. 5.250/200 volts destinés à l'alimentation des machines auxiliaires de la Centrale.

Une batterie d'accumulateurs de 110 volts et 50 ampères-heures, avec groupe de recharge, permet enfin d'éclairer l'usine en cas d'arrêt des machines.

La station de pompage en béton armé est implantée au bord de la mer, sur pieux en béton armé. Elle abrite deux groupes électropompes de 45 kw. et 22 kw. pour refouler l'eau de mer jusque dans les condenseurs de l'usine.

L'atelier de réparations, de 18 mètres de long sur 5 mètres de large, est construit en béton armé avec remplissage en agglomérés de 0,11 d'épaisseur. Il comprend un tour, une perceuse, un étalimeur, une meule émeri et un groupe électrogène de secours.

Le bureau de l'usine est attenant à l'atelier.

Le bâtiment annexe et les logements des chefs de quart sont en bois.

Le parc à charbon, de 600 mètres carrés, peut recevoir 1.500 tonnes de combustible. Il est desservi par un petit appontement au bord de la mer et des voies Decauville.

Les réseaux de Basse-Terre et Pointe-à-Pitre

Le nouveau réseau de Pointe-à-Pitre est relié à la Centrale par une ligne haute tension. La ligne comporte six fils en cuivre de 60/10, trois fils pour Pointe-à-Pitre et trois fils destinés à desservir ultérieurement la partie Ouest de la Grande-Terre. Les appuis sont des poteaux en béton armé ou des pylônes métalliques. La ligne, de 7 kilomètres de long, coupe à travers champs au sortir de la Centrale, pour s'éloigner de la station de T. S. F. de Destrellan dont elle est distante de 800 mètres ; elle rejoint ensuite la route coloniale, traverse la Rivière Salée à une hauteur de 17 mètres et vient aboutir à la sous-station construite sur le Morne Miquel, aux portes de Pointe-à-Pitre.

De la sous-station le courant est réparti par un câble souterrain de 2.000 mètres dans quatre postes de transformation situés dans l'intérieur de la ville, l'un sur la place de la Victoire, le second sur la place du Marché, les deux autres sur le boulevard Faïdherbe. Les postes sont équipés avec des transformateurs abaisseurs de tension.

Le réseau basse tension 115/200 volts comporte un développement de ligne de 17 km. 300 ; les lignes sont à 6 conducteurs : 3 phases, 1 neutre, 1 conducteur pour l'éclairage municipal, 1 conducteur pour l'éclairage municipal réduit (une lampe sur deux d'allumée). Les appuis sont des poteaux en béton armé ou des pylônes métalliques ; ils sont calculés pour résister aux vents de 180 kilos. Les conducteurs sont en cuivre, leur section varie suivant l'importance du quartier desservi.

Le réseau de Basse-Terre est relié à Dolé par une ligne haute tension de 9 kilomètres de longueur ; la ligne comporte trois fils en cuivre de 40/10, les appuis sont des poteaux en béton armé ou des pylônes métalliques comme à Pointe-à-Pitre. La ligne aboutit à un poste de coupure qui fait en même temps office de poste de transformation.

Du poste de coupure part, vers Saint-Claude, l'amorce de la ligne haute tension qui devra être prolongée ultérieurement pour desservir ce bourg et l'amorce de la ligne haute tension vers Vieux-Habitants.

Le réseau basse tension, conçu comme celui de Pointe-à-Pitre, comporte un développement de 7 km. 800. Un poste de transformation est prévu dans le quartier de Saint-François.

Les poteaux en béton armé des deux réseaux sont du type ordinaire à âme pleine, l'armement des lignes est fait en drapeau pour la basse tension et en triangle pour la haute tension, toutes les installations sont conformes aux règlements métropolitains concernant les transports et les distributions d'énergie électrique.

Enfin, la Colonie a entrepris de relier le réseau de Basse-Terre à l'usine de Baie-Mahault par une ligne haute tension de Dolé à Baie-Mahault. Cette ligne, sur béton armé et pylônes métalliques, doit comporter trois fils de 50/10 ou de 40/10, sauf entre l'usine et l'embranchement de la route Baie-Mahault-Lamentin, où elle en comportera six, en prévision d'agrandissements futurs ; elle doit avoir un développement de 50 kilomètres environ. Dans la traversée des bourgs, les poteaux auront une hauteur suffisante pour permettre ultérieurement l'installation des lignes basse tension pour l'éclairage des communes, si toutefois celles-ci désirent être éclairées à l'électricité. Ces travaux doivent être complétés par l'édification de la ligne de Basse-Terre à Saint-Claude.

En attendant la solution du procès en cours, le réseau de Pointe-à-Pitre et l'usine sont provisoirement exploités en régie : le réseau par la commune, l'usine par la Colonie. Dans le cas où les procès devraient encore se prolonger pendant un certain temps, la Colonie a envisagé d'allonger elle-même le réseau actuel, vers le Gosier d'une part, vers les Abymes et Morne-à-l'Eau d'autre part, et enfin vers le Lamentin. Ainsi se trouverait constitué autour de Baie-Mahault, à défaut d'électrification générale, un réseau restreint mais desservant les régions les plus peuplées de l'île.

Le réseau général

Le réseau d'électrification générale prévu au programme des Grands Travaux doit desservir toutes les communes de la Guadeloupe proprement dite et de la Grande-Terre. Les lignes haute tension doivent suivre les principales routes coloniales. Le projet comporte, y compris les travaux déjà exécutés par la Colonie : l'usine et le poste central à Baie-Mahault, la sous-station de Pointe-à-Pitre, deux postes de coupure, l'un à Grippon, l'autre à Basse-Terre, 26 postes de transformation communaux,

7 km.	de ligne haute tension à 6 fils de 60/10	
4 km.	—	40/10
105 km.	—	3 fils de 50/10

constituant le réseau de la Grande-Terre, 87 km. de ligne haute tension à 3 fils de 50/10 ou 40/10 dans la Guadeloupe proprement dite, 2 km. de ligne souterraine, 33 km. de ligne basse tension sur supports indépendants, 1.160 lanternes d'éclairage public et en outre divers logements et magasins pour le personnel et le matériel de l'exploitation.

La Colonie possède déjà une partie des matériaux nécessaires pour l'achèvement du réseau, les fers pour béton armé, les fils de cuivre et les isolateurs. La dépense d'établissement en argent frais se trouvera, de ce fait, fortement réduite.

Sans s'exagérer les possibilités des consommateurs guadeloupéens, on peut escompter, semble-t-il, que l'usage de l'électricité après une période plus ou moins longue d'adaptation, se développera dans le pays et que la Colonie pourra retirer un jour sous forme de bénéfices indirects, la rémunération des capitaux qu'elle aura dû consacrer à l'établissement du réseau général.

CHAPITRE IX

ENSEIGNEMENT

PROGRAMME DES TRAVAUX

Depuis longtemps la Colonie a consacré d'importantes ressources à l'Enseignement public, en particulier à l'Enseignement primaire. En 1898 déjà, 245 classes publiques étaient ouvertes et fréquentées par plus de 6.000 élèves. A l'heure actuelle, le nombre des classes dépasse 420 et celui des élèves excède 20.000. Aussi n'a-t-il été fait d'inscription au programme des Grands Travaux de 1930, en ce qui concerne l'Enseignement, que pour parachever l'effort accompli jusqu'à nos jours. Ces inscriptions sont reproduites ci-après :

Construction et aménagement d'un petit lycée de garçons à Basse-Terre.....Fr.	655.000
Construction et aménagement d'un internat au lycée de garçons de Pointe-à-Pitre.....	4.000.000
Cabinet de physique pour le lycée de garçons.....	100.000
Construction et aménagement d'un lycée de jeunes filles avec internat	8.000.000
Construction et aménagement d'une école professionnelle	2.000.000
TOTAL DES TRAVAUX.....Fr.	14.755.000
Majoration pour augmentation du personnel (honoraires d'architecte)	745.000
TOTAL GÉNÉRAL.....Fr.	15.500.000

Absorbée par d'autres travaux sur les routes, les ports, etc., la Colonie n'a pu faire autre chose que d'entamer l'exécution de ce programme dont le trentième seulement a pu être réalisé à ce jour.

Le seul édifice construit est le petit lycée de Basse-Terre qui a été installé dans les anciens bâtiments de la Caserne d'Orléans. Ces travaux ont été exécutés en 1930 et 1931.

L'éducation professionnelle des ouvriers

L'exécution des grands travaux a soulevé, en Guadeloupe, une question délicate à propos de l'éducation professionnelle des ouvriers et contremaîtres du pays.

La Guadeloupe, on ne peut le nier, a traversé depuis un certain nombre d'années, une crise de l'apprentissage. Dès le début du siècle, en effet, la Colonie aux prises avec de sérieuses difficultés financières a dû restreindre son train de vie et supprimer de ses budgets toutes dépenses nouvelles d'équipement. C'est pourquoi les demandes en main-d'œuvre spécialisée, dans un pays occupé surtout des travaux agricoles, étaient des plus réduites. L'ouvrier spécialiste n'était donc pas certain de trouver à exercer son industrie à des conditions suffisamment avantageuses, aussi hésitait-il à consacrer de longues années à son apprentissage.

A ces causes économiques sont venus s'ajouter des facteurs d'ordre psychologique, le développement de l'Enseignement primaire a détourné beaucoup de jeunes gens vers le fonctionnarisme, la cherté de la vie a enfin incité les parents à rechercher pour leurs enfants des profits immédiats et à les installer pour leur propre compte dès qu'ils avaient appris quelques rudiments de leur métier ; aussi les bons ouvriers étaient-ils encore, en 1931, à la veille des Grands Travaux relativement rares. Or, le manœuvre guadeloupéen, ainsi que l'ont démontré les faits par la suite, est perfectible ; il est même naturellement adroit et possède un bon contrôle de ses mouvements ; l'organisation d'un enseignement professionnel adapté aux circonstances locales présente donc un intérêt incontestable.

Diverses tentatives infructueuses ont été faites, à plusieurs reprises, à cette fin.

De 1884 à 1888 deux écoles professionnelles ont fonctionné, l'une à Pointe-à-Pitre, l'autre à Basse-Terre.

En 1904 un cours professionnel d'industrie a été annexé au lycée Carnot, sans pouvoir d'ailleurs recruter un seul élève.

Enfin en 1922 a été instituée l'école professionnelle de Pointe-à-Pitre qui fonctionne encore de nos jours.

Le but de cette dernière institution est, aux termes de l'arrêté

organique du 13 janvier 1922, de former de bons ouvriers. Il faut convenir, toutefois, que l'école, tout en rendant d'autres services, n'a pas atteint le but proposé.

En effet, sur 67 élèves sortis jusqu'en 1932,

5	sont devenus	Directeurs d'usine ou Ingénieurs.
8	—	Elèves ingénieurs (Boursiers de la Colonie).
5	—	Sous-officiers.
10	—	Employés de commerce ou d'Administration.
3	—	Militaires et Marins.
2	—	Dessinateurs.
4	—	Mécaniciens et Garagistes.

19 enfin, ont quitté l'école, pour la plupart au bout de la première année, sans que l'on sache ce qu'ils sont devenus.

La participation de l'Ecole à l'éducation professionnelle des ouvriers a donc été de peu d'importance et les centres où les jeunes apprentis apprennent le plus souvent les principes de leur métier sont encore à ce jour, surtout les usines ainsi que les ateliers et les chantiers de l'Administration.

Pour exécuter les grands travaux qui leur avaient été confiés, les entrepreneurs, en effet, ont dû faire appel à des contremaîtres de l'extérieur et ces spécialistes, généralement bien choisis, au courant des finesses de leur métier ont été, en ce qui concerne les corps du bâtiment et des travaux publics, les véritables éducateurs de l'ouvrier du pays. Le résultat a d'ailleurs dépassé les espérances et les craintes que l'on a pu avoir avant d'entreprendre des travaux délicats, sur l'habileté manuelle des exécutants, ont été vite dissipées. C'est ainsi qu'ont été formés ces dernières années en Guadeloupe des maçons, des forgerons pour le béton armé, des carreleurs, des peintres, des vitriers, des ouvriers spécialistes de la confection des chaussés et des revêtements bitumeux, des charpentiers, des électriciens et des plombiers susceptibles de produire un travail très satisfaisant (1). C'est avec cette main-d'œuvre inéduquée au début, mais qui s'est adaptée très vite, que tous les grands travaux ont été exécutés. On peut juger par les résultats obtenus, de l'importance de la transformation apportée ces dernières années dans la valeur professionnelle des ouvriers locaux.

Mais les bons principes se perdent s'il n'existe des éducateurs pour maintenir la tradition. Comme il a été exposé dans un chapitre pré-

(1) Les phares du Gosier et de la Désirade ont été montés exclusivement par les ouvriers du pays ; il en est de même des chalands et des remorqueurs que la Colonie a reçus au titre des P. A. ; ces engins fonctionnent parfaitement. L'on exécute enfin à l'heure actuelle dans les ateliers de la Colonie des travaux de petite fonderie, de chaudronnerie, de ferronnerie, etc., etc.

cédent, la main-d'œuvre guadeloupéenne, en effet, a peu de besoins, s'alimente modestement (bananes, racines, morue, etc...) et n'essaye pas, en général, de se perfectionner dans le but d'améliorer son sort si elle n'est pas bien encadrée. Or, la période d'exécution des grands travaux est momentanée et il convient donc, pour l'avenir, d'organiser l'éducation professionnelle d'une manière durable afin de ne pas perdre le bénéfice des efforts accomplis ces dernières années.

Il faut renoncer, semble-t-il, à l'espoir de former des ouvriers dans une Ecole professionnelle qui exige trois années d'études et dont l'enseignement qui comporte de l'algèbre, de la physique, etc., ne pourra jamais avoir pour effet que de fabriquer des intellectuels et détourner les jeunes gens de la profession manuelle qu'ils se proposaient d'exercer à leur entrée à l'Ecole. Il convient donc de rechercher une solution plus adéquate.

Il en a été proposé deux qui sont exposées ci-après.

La première consiste à rendre applicable en Guadeloupe la loi du 25 juillet 1919, dite « loi Astier » sur l'Enseignement technique. Cette loi prévoit l'ouverture d'écoles spéciales techniques aux frais des communes ou des départements, ainsi que l'institution de cours professionnels, ou de perfectionnement, obligatoires pour les apprentis et ouvriers. Les chefs d'établissements sont tenus de s'assurer de l'assiduité à ces cours de leurs jeunes ouvriers et employés.

L'application de la loi Astier présente l'inconvénient de nécessiter de gros frais pour la création des écoles et des cours professionnels et les budgets locaux ne pourront vraisemblablement supporter avant longtemps, s'ils peuvent le faire jamais, les frais qu'entraînerait la stricte application de la loi.

Par ailleurs, le bon ouvrier, incontestablement, se forme surtout à l'atelier et sur le chantier. C'est là seulement, semble-t-il, qu'il trouve l'ambiance optimum pour l'inciter à développer sa force, sa résistance à la fatigue et son habileté musculaire. Aussi peut-on envisager plus favorablement la solution qui consisterait à rendre applicable en Guadeloupe la loi du 20 mars 1928, relative à l'organisation de l'apprentissage dont les principes sont exposés ci-après :

Les parents désirant faire apprendre un métier à leur fils doivent, obligatoirement, si ce dernier est âgé de moins de 18 ans, le faire agréer en qualité d'apprenti par un patron avec lequel ils signent un contrat d'apprentissage, contrat qui ne peut désormais être rompu sans le paiement d'une indemnité fixée à l'avance.

L'exécution des engagements ainsi stipulés est soumise à un contrôle administratif et judiciaire ; le patron, tenu à un rôle d'éducateur peut se voir interdire le recrutement des apprentis s'il est reconnu en faute. Par contre le juge de paix peut résilier le contrat

si l'apprenti témoigne d'une mauvaise volonté tenace ou d'une incapacité notoire.

A l'expiration de son temps d'apprentissage, le jeune ouvrier subit un examen devant une commission administrative et reçoit, en cas de succès, un diplôme.

Enfin, la loi interdit aux patrons, sous peine d'amende, d'employer en qualité d'ouvriers ou même d'apprentis, les jeunes gens de moins de 18 ans (1) n'ayant pas rempli les engagements de leur contrat d'apprentissage.

La mise en application de ces mesures présenterait sans doute quelques difficultés. Il est à craindre qu'en multipliant les formalités et en instituant des amendes en cas de rupture de contrat, on n'éloigne encore les parents des professions manuelles alors qu'ils n'ont déjà que trop peu de tendances à mener leurs enfants chez les patrons des corps de métier.

Par contre, l'organisation de l'apprentissage offrirait de très grands avantages :

a) Le diplôme que le jeune ouvrier recevrait en fin d'apprentissage serait pour lui une récompense tangible de ses efforts et constituerait une garantie pour l'exercice de sa profession. L'ouvrier médiocre ne pourrait plus, en effet, le concurrencer aussi facilement à vil prix, l'employeur trouvant dans la consécration officielle de ses connaissances un motif de le préférer à son concurrent non diplômé. Le niveau professionnel des corps de métier se trouverait ainsi avantageusement relevé ;

b) Le patron ne courrait plus le risque de se voir enlever brusquement son apprenti dès qu'il connaîtrait les rudiments du métier ; il trouverait donc avantage à le former et à lui apprendre les secrets de son art pour faire rapidement de son élève un utile auxiliaire ;

c) Enfin l'institution de cours professionnels nécessiterait de grosses dépenses et n'aurait, par ailleurs, d'effets que dans un certain nombre de corps de métier puisque le nombre des cours de chaque profession serait forcément limité (travail du bois, du fer, de la pierre). La loi sur l'apprentissage, au contraire, aurait une portée générale et toucherait tous les corps de métier (cordonniers, coiffeurs, bouchers, tailleurs, etc...), son application ne nécessiterait, par ailleurs, que des frais peu importants et la loi pourrait être appliquée, dans son ensemble, immédiatement.

On peut certes faire valoir que le nombre des artisans susceptibles

(1) Les élèves de l'Enseignement primaire passant quelquefois leur certificat d'études assez tard, il conviendrait, semble-t-il, de porter en Guadeloupe cette limite à 21 ans.

de faire école avec fruit est, à l'heure actuelle, relativement petit en Guadeloupe ; mais il suffirait de les sélectionner et de n'autoriser l'apprentissage que chez les patrons dont la compétence aurait été dûment reconnue (par une commission d'Enseignement professionnel par exemple) ; et pour inciter davantage ces artisans compétents à former de bons ouvriers, il suffirait vraisemblablement de leur réserver certains avantages, par exemple l'exonération ou la réduction de la patente ou de la taxe d'apprentissage dans les conditions de la loi du 13 juillet 1925, modifiée par la loi du 29 avril 1926.

Sous ces réserves, on peut estimer que l'application en Guadeloupe de la loi sur l'apprentissage donnerait d'excellents résultats, contribuerait puissamment à créer un corps d'artisans compétents et aiderait au développement de la petite industrie encore peu répandue dans le pays.

CHAPITRE X

TRAVAUX NEUFS D'URBANISME

PROGRAMME GENERAL

Une somme de 14 millions de francs a été inscrite au programme des Grands Travaux d'août 1930 au titre de l'urbanisme et de l'embellissement dans les communes, mais la Colonie, qui a dû porter le principal de son effort financier sur des travaux plus urgents, n'a encore consacré à l'embellissement des agglomérations, en dehors des immeubles administratifs édifiés ces dernières années, que des sommes minimales. Aussi n'a-t-il guère été effectué à ce jour que quelques travaux de voirie à Basse-Terre, parmi lesquels : une avenue de 14 mètres de large à deux voies de circulation en bordure du square Pichon et du Champ d'Arbaud (avenue de la Geôle) et la reconstruction du pont Bernus sur la Rivière-aux-Herbes; une circulation à sens unique est, par ailleurs, en cours d'aménagement par le Galibée sur la rive gauche de la Rivière-aux-Herbes et le square Pichon pour rejoindre l'avenue de la Geôle. Enfin la municipalité de Pointe-à-Pitre se propose d'aménager prochainement la place de la Victoire aux environs de la Darse.

Il a été écrit de la Guadeloupe que la nature y avait prodigué ses dons mais que l'homme n'avait pas fait grand chose pour en tirer parti au point de vue de l'esthétique. Il faut reconnaître, en effet, que si la montagne fraîche et verdoyante présente des sites agréables, les cases construites le long des routes et des rues nuisent vraiment à l'heureuse impression que peut ressentir un visiteur.

Il convient donc d'embellir le pays, mais c'est là une œuvre de longue haleine qui vient seulement d'être ébauchée. Le plan d'action établi à cet effet est exposé ci-après.

L'urbanisme coûte cher, c'est en quelque sorte un luxe à la portée seulement des budgets très prospères et il est à prévoir que la Guadeloupe ne pourra d'ici longtemps, absorbée qu'elle est encore par des travaux d'intérêt plus immédiatement économique, consacrer de grosses sommes à son embellissement, aussi conviendra-t-il d'agir, non seulement par l'exécution de Grands Travaux effectués par petites étapes au fur et à mesure des disponibilités, mais encore et surtout par la voie de la réglementation des constructions particulières. Le programme d'action peut donc se résumer ainsi :

a) dresser des plans d'embellissement pour les principales agglomérations;

b) établir ou remettre en vigueur les règlements sur la police des constructions, dresser des plans d'alignement et de nivellement et en exiger strictement l'application;

c) exécuter quelques grands travaux, dès que la situation des budgets le permettra;

d) donner de l'activité à l'Office des Habitations à Bon Marché.

LES PLANS D'EMBELLISSEMENT

Les programmes d'urbanisme s'étendent toujours sur de nombreuses années, les modifications qu'ils entraînent dans les propriétés particulières étant toujours à longue échéance, aussi convient-il particulièrement de bien préciser à l'avance comment ils doivent se développer afin de coordonner les efforts des nombreux exécutants qui doivent y participer et les orienter tous vers le même but.

L'opération initiale consiste donc à dresser des plans d'embellissement, appuyés de programme d'action précisés dans le détail, pour les principaux centres de la Colonie.

Dans la Métropole, l'établissement de ces plans et programmes a été rendu obligatoire par les lois des 14 mars 1919 et 19 juillet 1924 pour « les communes en voie d'accroissement dont la liste aura été établie par le Conseil Général » mais ces dispositions n'ont pas encore été rendues applicables en Guadeloupe c'est pourquoi, à l'exception de Pointe-à-Pitre où le Gouvernement a été amené à établir un plan d'extension à propos des travaux d'assainissement, les villes de la Colonie n'ont pas encore arrêté leur programme d'embellissement. La promulgation des lois précitées aurait pour effet de combler cette lacune et d'assurer le point de départ indispensable aux travaux d'urbanisme inscrits dans la loi du 10 juillet 1931.

LA RÉGLEMENTATION SANITAIRE ET DE VOIRIE. —
LES PLANS D'ALIGNEMENT ET DE NIVELLEMENT

En fait, la construction particulière n'est encore soumise en Guadeloupe à aucune réglementation et l'aspect des villes et des bourgs ne manque pas de se ressentir de ce défaut de vues d'ensemble : maisons parfois mal alignées, baraques sordides au cœur même des villes, façades non ravalées depuis de longues années, saillies exagérées des balcons sur les rues, édifices en ruines ou menaçant ruine, tel est le tableau que l'on rencontre le plus souvent.

Il existe pourtant plusieurs textes, déjà promulgués en Guadeloupe, relatifs à la construction particulière, qu'il suffirait de mettre en vigueur pour changer à peu de frais pour le Trésor public l'aspect général du pays. Ces textes sont énumérés ci-après :

La loi du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique dans son article 33 prévoit que les conditions d'application de ses dispositions, en Guadeloupe, à la Martinique et à la Réunion, seront déterminées par un règlement d'administration publique. Or, ce règlement a été pris par décret du 4 juin 1909 promulgué en Guadeloupe par arrêté du 31 juillet 1909 (1) et les diverses autorités administratives, en particulier les Maires, ont pouvoir d'assujettir les immeubles privés à certaines servitudes, par exemple : fixer les conditions de capacité d'éclairage, d'aérage, de hauteur des pièces servant d'habitation, déterminer la surface des cours, le nombre des cabinets d'aisance, prescrire les mesures d'entretien des façades, rendre obligatoire le branchement sur la canalisation d'eau de la ville et en général, édicter toutes les prescriptions reproduites dans le modèle de règlement sanitaire municipal établi en 1903 par le Conseil Supérieur d'hygiène publique.

Des peines sont prévues par la loi en cas d'infraction aux dispositions qui précèdent, entre autres celles de l'article 471 du Code pénal. Enfin, sont punis de 100 à 500 francs d'amende, ceux qui ont mis obstacle à l'accomplissement du devoir des Maires et des Délégués des commissions sanitaires. Dans le cas où l'immeuble est reconnu insalubre, l'autorité administrative peut même prescrire l'exécution de travaux pour remédier à cette situation et, à défaut, interdire d'habiter l'immeuble sous peine d'une amende de 16 à

(1) Le décret du 4 juin 1909 reproduit la presque totalité des dispositions de la loi de 1902. Les pouvoirs du Conseil d'Hygiène départemental sont remis à un Conseil colonial de l'Hygiène.

En application du décret précité, le Gouvernement a établi, le 7 décembre 1929, un modèle de règlement sanitaire communal qui est, en l'absence de règlement pris par les maires, le texte applicable dans les communes de la Colonie.

500 francs et d'expulsion s'il y a lieu. Enfin la jurisprudence estime par interprétation (Cass. 9 juin 1910) qu'il appartient au Maire d'interdire sur le territoire soumis à son autorité l'édification de maisons ou baraques en planches ou la réparation avec les mêmes matières combustibles de celles qui avaient été construites antérieurement et le magistrat municipal peut même rendre obligatoire, dans l'intérieur de sa ville, la construction en maçonnerie.

On voit combien sont étendus les pouvoirs des Administrations municipales en matière d'édification d'immeubles privés et quelle action puissante elles pourraient exercer en Guadeloupe sur l'arrangement et la disposition des villes au point de vue sanitaire et partant de celui de l'embellissement et de l'urbanisme en général.

LES ALIGNEMENTS

Il a été exposé précédemment, à propos de la législation des routes et chemins, que les servitudes d'alignement étaient applicables en Guadeloupe aussi bien pour la grande que la petite voirie. Par ailleurs la loi du 5 avril 1884, qui régit les municipalités de la Colonie, classe en son article 136, parmi les dépenses obligatoires du budget municipal, les frais d'établissement et de conservation des plans d'alignement et de nivellement. Il n'est donc pas douteux, en droit, que des plans devraient être dressés partout mais comme ils entraînent des dépenses relativement importantes il semble difficile de les exiger des communes peu fortunées ; toutefois il serait fort souhaitable que les principales agglomérations du pays s'attachent à en établir au plus tôt. Il serait ainsi possible d'élargir certaines voies particulièrement importantes, à Basse-Terre par exemple où le besoin s'en fait vraiment sentir. L'application des servitudes d'alignement et de nivellement auraient, en outre, pour effet de faire disparaître un grand nombre d'immeubles vétustes, de supprimer les nombreux seuils, perrons qui encombrant les trottoirs, parfois même les chaussées ainsi que les maisons qui s'ouvrent en contrebas de la rue dans des conditions d'hygiène insuffisantes.

Enfin, pour ce qui concerne la suppression des saillies excessives, certains balcons par exemple, et des empiètements nombreux qui ont été commis sur la voie publique, il y a lieu de signaler que l'article 97 § 1^{er} de la loi de 1884 (C. Etat 31 mai 1889) autorise le Maire à ordonner la démolition des saillies déjà existantes si elles gênent la circulation ou si elles sont un péril pour la sécurité publique. Ces mêmes dispositions attribuent en outre au Maire le pouvoir de réglementer par voie d'arrêtes les saillies ainsi que la pose des volets. (persiennes ou jalousies, etc...) (Cass. 1^{er} janvier

1890). Enfin, sont applicables encore en Guadeloupe les prescriptions en vigueur dans la Métropole sur les édifices menaçant ruine, sur les permis de construire, sur l'évacuation des eaux usées, etc...

Toutes ces dispositions ont d'ailleurs été reproduites dans le règlement sanitaire et de voirie établi pour les nouveaux quartiers de Pointe-à-Pitre, règlement qui a été adopté par la Commission coloniale le 6 février 1935 et qui constitue un code des servitudes imposées à la construction particulière en Guadeloupe. Certaines municipalités, Basse-Terre par exemple, auraient donc intérêt à en faire l'application sur leur territoire. Il convient toutefois de noter que certains articles de ce règlement, la servitude d'arcades, l'obligation de construire en arrière de l'alignement dans les quartiers de résidence, etc... ont été introduits, non en vertu de textes réglementaires existants en Guadeloupe mais à titre contractuel, la Colonie vendeuse ayant pouvoir d'imposer à son acheteur toutes les servitudes qu'elle juge utile. Ces dernières servitudes évidemment ne pourraient donc être imposées en l'état actuel de la législation par la volonté unilatérale des pouvoirs publics dans les centres urbains de la Colonie autres que Pointe-à-Pitre.

L'EXECUTION DE GRANDS TRAVAUX D'URBANISME

L'application stricte des règlements sanitaires et de voirie énoncés plus haut aurait pour effet de transformer assez rapidement l'aspect des villes de la Colonie. Un résultat immédiat pourrait même être obtenu à cet égard si les Pouvoirs publics décidaient de mettre en vigueur la servitude de ravalement ou de badigeonnage.

Mais il y a des éléments des centres urbains qui ne pourront être améliorés que par l'exécution de Grands Travaux, par exemple la voirie, les places publiques, les jardins, les abattoirs, les égouts, enfin la canalisation, si besoin souterraine, de certains petits cours d'eau traversant des agglomérations, par exemple à Basse-Terre la Rivière-aux-Herbes et la ravine l'Espérance.

Les travaux à exécuter, en ce qui concerne Pointe-à-Pitre ont été décrits dans le chapitre « Assainissement ». Pour ce qui est de Basse-Terre, l'étude du plan d'embellissement vient seulement d'être entreprise par le service technique de la Colonie. D'après les premières études, il semblerait possible d'aménager une place donnant sur la mer, en face du Conseil général et du Palais de Justice, et de rejoindre cette place au Cours Nolvos par un boulevard longeant le littoral. Ces travaux amélioreraient grandement l'aspect de l'agglomération.

LES HABITATIONS A BON MARCHÉ

Enfin l'Administration de la Colonie s'est préoccupée de la construction des habitations à bon marché. En Guadeloupe en effet, les loyers sont relativement chers et une telle institution doit, semble-t-il, rencontrer une certaine faveur. Un office des habitations à bon marché a donc été créé par arrêté du 17 août 1931. L'Office, établissement public, nanti de la personnalité civile, a été doté d'une somme de 1.700.000 francs environ provenant de la réévaluation de l'encaisse de la Banque de la Guadeloupe. L'arrêté organique s'est révélé tout d'abord d'application difficile, aucun entrepreneur ne voulant soumissionner dans les conditions de ce texte qui, à tout considérer, ne pouvait non plus attirer les particuliers désirant faire construire en raison du taux de l'intérêt exigé, 4 points au-dessus du taux de l'escompte à la Banque de la Guadeloupe. Aussi le Conseil d'Administration de l'Office a-t-il décidé de coopérer au financement des constructions d'une manière plus effective (1) en avançant à un taux très avantageux une partie des fonds nécessaires à la construction. Par ailleurs, le Conseil général en sa session de novembre 1934 a cédé à l'Office pour 2 millions de francs de matériaux de prestations allemandes au cours du commerce avec remboursement en 20 ans sans intérêt.

Ces mesures nouvelles permettent d'envisager comme suit l'édification des habitations à bon marché :

a) L'Office avance aux entrepreneurs les matériaux nécessaires à prendre dans les magasins de Fouillole (fers pour béton armé, menuiseries, quincailleries, articles sanitaires, etc...). Ces matériaux sont remboursables par le particulier en 15 années, sans intérêt; l'Office avance, en outre, une somme en argent liquide qui ne peut dépasser 50 % de la somme liquide nécessaire pour la construction. Cette somme est remboursée par le particulier en 15 ans avec intérêt de 2 %;

b) Pour faire construire une habitation à bon marché un particulier doit :

- 1° Choisir un type de maison agréé par l'Office;
- 2° Fournir le terrain et verser le 1/10 du prix de la construction;
- 3° Consentir au profit de l'Office une hypothèque sur le futur bâtiment comme gage des sommes avancées pour sa construction.

(1) Aux termes de l'arrêté de 1931, l'Office se bornait à garantir à l'entrepreneur le paiement de la construction que le particulier devait payer à l'entrepreneur en 15 années, avec intérêt d'environ 12 %.

Une fois ces conditions remplies l'Entrepreneur se met à l'œuvre; l'Office lui livre les matériaux et lui fait les avances comme il est indiqué ci-dessus. Après l'achèvement, le particulier prend livraison de son immeuble et se libère en 15 ans vis-à-vis de l'Office et de l'Entrepreneur (qui a avancé pour sa part plus de 50 % du prix en argent liquide de la construction), la contribution de ce dernier portant intérêt à 8 % au maximum.

En cas de carence du particulier, l'Office garantit le paiement à l'Entrepreneur et réalise l'hypothèque prise sur l'habitation.

Enfin le Service des Travaux Publics a établi à ce jour les plans et devis de trois types d'habitation.

Le Type A, logement à 2 pièces comprend :

- 1 salle commune de 4,55 × 3,30
- 1 chambre de 3,30 × 3,50
- 1 cuisine de 2,00 × 2,00
- 1 water-closet de 1,25 × 0,87
- 1 salle de douche 2,00 × 1,12

Son prix a été évalué à 35.000 francs environ.

Le Type B, logement à 3 pièces comprend :

- 1 salle commune de 4,55 × 3,20
- 2 chambres, une de 3,20 × 3,70 l'autre de 3,00 × 3,70
- 1 cuisine de 2,00 × 2,00
- 1 water-closet de 1,30 × 0,87
- 1 salle de douche 1,12 × 2,00

Son prix est de 45.500 francs environ.

Le Type C, logement à 4 pièces comprend :

- 1 salle commune de 4,50 × 4,20
- 3 chambres, deux de 3,42 × 3,10 une de 3,27 × 3,52
- 1 cuisine de 2,60 × 2,00
- 1 water-closet de 1,60 × 0,87
- 1 salle de douche de 1,60 × 1,12

Son prix est de 73.500 francs environ.

Les prix ci-dessus ne comprennent pas le nivellement du terrain avant la construction. Tous les logements sont à rez-de-chaussée surélevé de 0 m. 40; ils comportent une vérandah, un W.-C. avec siège à la turque et chasse d'eau, un bac en charge de 200 à 400 litres, une fosse septique, un puisard absorbant, une case à eau, un fourneau potager avec un évier dans la cuisine et une douche en pluie à levier.

La construction comporte une ossature en béton armé avec

remplissage en agglomérés de ciment, la toiture est en béton armé, les sols en carrelages céramiques ou en parquets dans les chambres, les canalisations pour les eaux usées en tuyaux de grès, la distribution d'eau en tuyau de fer galvanisé, la peinture est à l'huile ou au silixore, le délai d'exécution est fixé à 6 mois.

Après versement, avant le commencement des travaux, du dixième de la valeur de la construction, le propriétaire pourra amortir sa dette, tant envers l'Office qu'envers l'entrepreneur en 180 mensualités s'élevant :

Pour le type A à 265 francs environ.

— — B à 335 — —

— — C à 445 — —

Etant donné le prix actuel des loyers, ces conditions de paiement paraissent avantageuses et susceptibles de retenir l'attention des locaux. Enfin, les sommes à avancer par les entrepreneurs seraient au minimum de :

12.500 francs environ pour le type A

17.500 — — — — B

28.000 — — — — C

Le montant des mensualités et les sommes à avancer par l'entrepreneur se trouveraient réduites au cas où les adjudications donneraient lieu à rabais.

Le développement des habitations à bon marché aurait un effet bienfaisant au point de vue social. L'aspect des villes s'en trouverait, par ailleurs, amélioré et les cases existantes pourraient être remplacées progressivement par des habitations en pierre, plus hygiéniques, plus confortables, plus solides et moins coûteuses d'entretien.

L'Office a donc à jouer un rôle particulièrement important et c'est en somme à cet organisme qu'il appartient en grande partie de remédier aux insuffisances actuelles des habitations particulières en Guadeloupe.

CHAPITRE XI

DIVERS

PROGRAMME GENERAL

La Colonie qui a traversé à diverses reprises des crises financières prolongées n'a pu consacrer jusqu'à nos jours aux dépenses de matériel que des crédits insuffisants et les services administratifs sont encore, le plus souvent, incomplètement outillés. Aussi a-t-il été prévu, au titre du grand emprunt d'équipement, des sommes importantes pour combler cette lacune. Le détail en est donné ci-après.

SERVICE DES POSTES

Amélioration des réseaux téléphoniques. Fr.	4.000.000
Amélioration des postes de T. S. F. de Des- trellan et Dépendances.....	1.000.000
Construction de trois postes de T. S. F. (Basse-Terre, Pointe-à-Pitre, Anse-Ber- trand)	900.000
Matériel divers (camions, canots, etc.).....	300.000
	<hr/>
	6.200.000

SERVICE DE L'AGRICULTURE

Matériel de technologie et d'expérimenta- tion	Fr.	400.000
---	-----	---------

SERVICE FORESTIER

Scierie administrative.....Fr.	300.000	
Fours à carboniser.....	100.000	400.000

SERVICE DES TRAVAUX PUBLICS

Construction et aménagement d'un atelier à Basse-Terre		500.000
--	--	---------

SERVICE DES DOUANES

Matériel (canots automobiles, etc.).....Fr.		200.000
TOTAL Fr.		7.700.000

2° Levers topographiques et revision des cartes de la Colonie	Fr.	3.000.000
3° Etude des ressources de la Colonie en énergie hydraulique		1.000.000
4° Hydraulique agricole. Etude, réfection ou construction de canaux (participation).....		1.000.000
5° Aviation. Aménagement de terrains d'atterrissage (bâtiments, phare, etc.).....		1.300.000
6° Tourisme. Construction ou participation à la construction d'un hôtel et de bungalows dans le pays....		1.000.000
TOTAL GÉNÉRAL..... Fr.		15.000.000

OUTILLAGE DES POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

Le réseau des lignes télégraphiques et téléphoniques s'étend, à l'heure actuelle, sur 420 km. environ (avec 1.200 km. de fil) faisant ressortir une densité de 0 k. 24 de ligne environ par kilomètre carré de pays. C'est donc un réseau fort étendu, étant donné la petite superficie de l'île (1). Les lignes sont montées sur des poteaux en bois de 6 m 50, 8 mètres ou 10 mètres de longueur ; elles comportent généralement un seul fil en fer galvanisé, à l'exception de trois circuits en cuivre avec fil de retour sur le parcours Basse-Terre-Pointe-à-Pitre (60 km. environ).

(1) En Indochine, en 1922, la même densité était de 0 km. 03.

Le trafic s'est établi comme suit pendant l'année 1934 :

Télégraphe :

Nombre de télégrammes intérieurs particuliers départ..Fr.	65.469
Nombre de télégrammes intérieurs officiels départ.....	9.450
Nombre d'avis de service départ.....	5.472

Téléphone :

Nombre de conversations téléphoniques environ.....Fr.	10.000
Nombre d'abonnés particuliers au téléphone	144
Nombre d'abonnés officiels au téléphone environ.....	80

Télégraphie sans fil :

Nombre de radios intérieurs départ.....Fr.	7.650
Nombre de radios extérieurs départ.....	9.377

Les produits de l'exploitation ont été :

Pour le télégraphe :

Télégrammes particuliers intérieurs..... Fr.	161.950	
Téléphone, conversations particulières.....	7.698	
Téléphone, abonnements particuliers.....	98.475	(200 fr. par trimestre)
Télégraphie sans fil (y compris la part de l'Etat).....	1.173.693	
Adresses enregistrées et droits d'usage.....	13.424	
TOTAL	1.455.240	

Les recettes ont été recouvrées :

Pour 937.300 fr. environ par le bureau de Pointe-à-Pitre.	
— 332.000 — — par le bureau de Basse-Terre.	
— 185.940 — — par les bureaux des autres communes.	

Considéré dans son ensemble, le réseau est donc assez peu chargé, mais le trafic est inégalement réparti, certaines lignes donnant lieu à très peu de communications, par contre la rame de Pointe-à-Pitre à Basse-Terre est déjà insuffisante pour permettre, à certaines heures de la journée, d'assurer le trafic dans des délais raisonnables. Or, cette rame comprend déjà 8 fils (1) entre Basse-Basse et Destrellan et 12 fils au delà ; son tracé dans la partie montagneuse est particulièrement sinueux, ses appuis en bois insuffisamment résistants (2), interdisent de tendre les fils autant qu'il conviendrait ;

(1) Deux circuits directs, un circuit omnibus desservant les 8 communes du parcours, 1 ligne télégraphique et 1 ligne semi-directe Basse-Terre-Trois-Rivières-Capesterre.

(2) Il en existe 1515, dont 556 renforcés.

aussi se produit-il fréquemment des contacts accidentels qui brouillent les communications.

D'autre part, les conducteurs déjà anciens comportent de trop nombreuses ligatures occasionnées par des accidents ou des modifications de tracés, ce qui augmente considérablement la résistance électrique. Enfin, les poteaux en bois se ruinent rapidement sous l'action des intempéries et des insectes et doivent être remplacés au moins tous les cinq ans ; aussi les frais d'entretien sont-ils élevés, ces poteaux devant être importés de la Métropole.

Pour ces motifs, la Colonie a entrepris de reconstruire cette rame en même temps que se poursuivent les travaux de la ligne haute tension de Baie-Mahault à Basse-Terre, ce qui permettra de supprimer les croisements de la ligne de transports de force et de la rame téléphonique et télégraphique. Le projet comporte l'édification d'une rame à 24 fils entre Destrellan et Pointe-à-Pitre et 16 fils entre Destrellan et Basse-Terre. Les supports seront en béton armé de 8 mètres de hauteur totale, espacés de 50 mètres au moins ; la longueur de fiche en terre sera de 1 m. 50 avec fondation en béton ; le coefficient de sécurité sera de 3, les lignes devront être calculées pour résister au vent de 120 kg. Les fils seront supportés par 2 ou 3 traverses espacées de 0 m. 60 et comprenant chacune 8 isolateurs ; elles seront du système Lorain à tube en fer creux de section carrée. Les isolateurs seront à double cloche grand modèle avec douille en laiton. Les fils seront en cuivre de 30/10 de diamètre ou en bronze téléphonique. Il n'en sera posé que 10 entre Basse-Terre et Destrellan et 14 de Destrellan à Pointe-à-Pitre, les autres lignes devant être tirées ultérieurement au fur et à mesure de l'accroissement des besoins de l'exploitation.

Mais ces travaux ne constituent encore qu'une étape de l'amélioration des communications téléphoniques entre les deux principales villes de la Colonie. En effet, si la rame principale inter-urbaine comporte des circuits avec fils de retour, il n'en est pas de même des circuits des abonnés, lesquels ne possèdent à l'heure actuelle qu'un seul conducteur avec retour par la terre ; il en résulte des phénomènes électriques qui rendent parfois impossible toute communication.

La deuxième étape des travaux devra donc porter sur la réfection des travaux urbains.

Il y a lieu de noter à cet égard que le système d'équipement en fils indépendants aériens adopté à l'heure actuelle ne pourra être appliqué pour la reconstruction de ces réseaux ; les rues des villes sont en effet assez étroites, l'usage des balcons en saillie exagérée sur la voie publique gêne par ailleurs l'établissement des lignes, les réseaux d'éclairage récemment construits offriront enfin au passage des rames des difficultés nouvelles et il ne semble pas pos-

sible pratiquement de doubler, comme ce serait nécessaire, le nombre des fils téléphoniques qui arrivent déjà dans les bureaux de postes par rames de 40 à 50. Aussi conviendra-t-il d'envisager la reconstruction du réseau avec des câbles sous plomb groupant chacun un certain nombre de lignes d'abonnés. Ces travaux seraient de nature à développer l'usage des communications téléfériques dans la Colonie ; le produit des recettes revenant au budget local s'en trouverait augmenté.

LES LEVERS TOPOGRAPHIQUES ET LA REVISION DES CARTES DE LA COLONIE

Il n'a encore été dressé aucune carte régulière du territoire de la Guadeloupe; toutefois, à défaut de relevés complets et récents, l'Administration, à diverses époques, a groupé les renseignements en sa possession pour établir des plans sommaires pour l'ensemble de la Colonie.

Le document le plus ancien, parmi ceux qui présentent une certaine exactitude, a été établi pour la Grande-Terre en 1732 par de Ste-Maure. C'est une carte cadastrale délimitant 651 parcelles de terrain.

Vient ensuite la carte dressée entre 1764 et 1768, à l'échelle de six lignes pour cent toises, des îles de la Guadeloupe et Grande-Terre. C'est un travail remarquable pour l'époque, qui est encore utilisé de nos jours pour certains points de la Colonie où il n'a encore été effectué depuis que des levés sommaires.

En 1804, une nouvelle édition en est tirée comprenant, en outre de l'île principale d'après les relevés de 1764 à 1768, les dépendances de la Guadeloupe. Il est à remarquer d'ailleurs, qu'on ne semblait avoir à l'époque que des données incomplètes sur la Désirade que le cartographe suppose de forme arrondie.

En 1878 enfin, la mission hydrographique Gaspari envoyée de la Métropole effectuait en Guadeloupe des triangulations précises et donnait du littoral des îles une carte qui est encore la seule utilisée par les navigateurs de nos jours.

Aucun travail cartographique aussi vaste ne devait plus être effectué et les éléments nouveaux apportés depuis cette époque à la connaissance topographique du pays ne devaient plus être, jusqu'à nos jours, que des levés partiels effectués, soit par l'armée (par exemple la carte avec courbes de niveau dans la région de Basse-Terre), soit par l'Administration de la Colonie et enfin par certaines entreprises privées (1).

(1) La Société « Eaux et Assainissement » a fait en 1930, au moment de l'établissement du projet de l'adduction d'eau de la Grande-Terre, un certain nombre de levés qui ont été utilisés pour la dernière édition de la carte.

En 1933, les éditions antérieures des cartes de la Guadeloupe étant épuisées, la Colonie ne pouvant par ailleurs faire la dépense nécessaire pour entreprendre une campagne de levés généraux, le Service des Travaux Publics a réuni tous les renseignements connus traitant de la question, pour en faire l'édition de la carte que l'on trouve de nos jours dans le commerce. Cette carte, relativement exacte en ce qui concerne le littoral et la région avoisinante, ne donne pour l'intérieur du pays et en particulier le massif montagneux de la Guadeloupe proprement dite où le tracé des crêtes et des cours d'eau ont été établis d'après des levés de reconnaissances, que des indications approchées.

Une carte exacte avec courbe de niveaux est un élément très important de l'outillage public on peut regretter que les services de la Colonie ne disposent encore à cet égard que d'un instrument imparfait, mais la dépense élevée nécessitée par les travaux de ce genre, l'obligation où était la Colonie de se consacrer d'abord à des questions encore plus urgentes, ont empêché jusqu'à ce jour de donner une suite au projet qui a été fait en 1930 de procéder à des levés complets au 20 millième. Le développement de l'aviation, les progrès incessants de la cartographie aérienne permettront, sans doute dans un avenir proche, de dresser à moindres frais qu'avec les procédés topographiques terrestres, un document exact. Ainsi les connaissances insuffisantes encore à l'heure actuelle, que nous pouvons avoir de la topographie du pays, se trouveront heureusement complétées.

HYDRAULIQUE AGRICOLE

Il a été déjà exposé à propos des adductions d'eau que la Grande-Terre, privée d'eau douce pendant la saison sèche, ne pouvait se consacrer aux cultures maraîchères et que les cultures de cannes à sucre, pourtant plus robustes, souffraient même parfois de l'absence de pluies. Par ailleurs, l'adduction projetée en Grande-Terre (voir le chapitre VI) ne pourra jamais fournir autre chose que de l'eau pour la boisson et les usages domestiques mais en aucune manière ne pourra servir à l'arrosage des terres. Aussi a-t-on envisagé d'établir des réseaux d'irrigations qui auraient évidemment pour effet d'accroître dans des proportions considérables, le rendement agricole. Ces réseaux d'étendues réduites prendraient leur origine dans les quelques cours d'eau de la Grande-Terre qui conservent en saison sèche un débit suffisant, la ravine des Coudes par exemple. Mais on doit à la vérité de dire que ces projets n'ont pas fait l'objet d'études précises et qu'on ignore encore s'ils sont pratiquement réalisables. A ce titre on doit considérer que l'inscription

de 1.000.000 de francs faite au programme des Grands Travaux d'août 1930, concerne plutôt des frais d'études que des travaux d'irrigation proprement dits. Ces travaux relèvent d'ailleurs, en raison de leur intérêt très localisé, plutôt des initiatives particulières des syndicats d'irrigation, par exemple, que des pouvoirs publics. Il semble donc que l'action de la Colonie pourrait se borner à faire des études générales pour dresser un inventaire des eaux douces pouvant être utilisées à l'irrigation sans occasionner de trop gros frais d'établissement ou d'exploitation.

RESSOURCES DE LA COLONIE EN ENERGIE HYDRAULIQUE

Il existe en Guadeloupe proprement dite, particulièrement sur le versant Est, de nombreux torrents susceptibles d'être équipés pour fournir de la force hydraulique. Mais peu d'entr'eux ont un débit suffisant, en saison sèche, pour justifier l'exécution de travaux d'aménagements importants. Si la plupart peuvent être utilisés par des particuliers pour des installations de très petite puissance, quelques chutes seulement méritent des études précises en vue de leur utilisation pour l'électrification générale du pays. La chute commandée par le Grand Etang sur les hauteurs de Capesterre est de celles-là.

Le Grand Etang est situé aux environs de la côte (+ 400). Il occupe le fond d'un cirque dont le bord est entaillé au Sud-Est d'une étroite coupure par où s'écoulent les eaux vers la rivière du Bananier. L'Etang est alimenté par deux petites ravines, l'une qui tarit pendant la saison sèche, l'autre qui coule en toute saison. Le Grand Etang, dont la superficie a été évaluée à 25 hectares commande une chute importante, son débit d'étiage serait de 125 litres par seconde. La construction d'un barrage en maçonnerie ne semble pas devoir présenter de difficultés; en effet, le terrain de fondation est rocheux et la coupure par où s'échappent les eaux, à l'heure actuelle, est fort étroite. Un barrage d'une dizaine de mètres de hauteur permettrait vraisemblablement de créer une réserve d'eau d'au moins 3 millions de m³.

Il y a lieu de noter enfin l'existence dans la même région, en outre de l'étang de l'As-de-Pique dont la cuvette n'est pas étanche et qui se vide partiellement en saison sèche par infiltrations, de l'étang Zombi dont la superficie serait d'une dizaine d'hectares. Ce dernier semble-t-il, pourrait être équipé concurremment avec le Grand Etang quoiqu'il débite beaucoup moins d'eau.

Plusieurs torrents de la côte du Vent pourraient en outre être équipés pour fournir une puissance dépassant 100 HP environ, par exemple la Lézarde, la Moustique, la rivière de la Goyave, les

rivières de Capesterre, etc... mais ne paraissent pas pouvoir être utilisés pour l'alimentation du réseau général à moins que des dispositions spéciales ne soient prises pour assurer le couplage des alternateurs, par l'emploi de machines asynchrones par exemple.

AVIATION

Pour l'heure présente la Guadeloupe, petite Colonie à ressources limitées, ne peut songer à organiser pour elle seule des services aériens. Ce n'est pas que ces services manqueraient d'intérêt, au contraire, ne serait-ce que pour desservir les îles dépendances, comme Marie-Galante, St-Martin, etc... des communications aériennes présenteraient déjà, à l'heure présente, de grands avantages ; mais l'entretien et l'amortissement du matériel navigant est coûteux et la Colonie ne peut à l'heure actuelle en faire tous les frais. Si une aviation locale doit être créée, c'est donc dans le cadre d'un aéro-club subventionné par l'Etat ou les particuliers qu'il faudrait l'envisager, la Colonie se bornant à construire les hangars, à aménager les plans d'eau d'amérissage, etc...

En ce qui concerne les communications avec le Continent, deux solutions peuvent être retenues :

La première consiste à autoriser la Pan American Airways à amérir en Guadeloupe; cette société américaine qui assure la ligne New-York-Buenos-Ayres dessert déjà, avec des avions omnibus, les principales îles Antilles. En fait c'est la solution qui a été adoptée au début de 1935, la société ayant été autorisée provisoirement à amérir à Pointe-à-Pitre.

La deuxième consisterait à créer une ligne française desservant la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane et s'il est possible les îles étrangères du parcours. Mais il est probable qu'un tel service, surtout s'il doit se limiter aux possessions françaises d'Amérique, ne pourrait subsister sans les subventions des trois colonies et surtout celles de l'Etat Français; l'initiative de son organisation en raison de son caractère intercolonial et même international, relève donc beaucoup plus des pouvoirs métropolitains que des pouvoirs locaux.

Qu'il nous suffise d'indiquer l'intérêt très grand que présenterait pour les communications entre la colonie et la Métropole l'organisation d'un service aérien français entre la Guadeloupe et Natal pour rejoindre la ligne aérienne Transatlantique du Sud.

Pointe-à-Pitre paraît tout désigné pour devenir le principal port aérien de la Guadeloupe : la rade est vaste, bien abritée contre la houle du large, ses abords sont bien dégagés, le léger clapotis qui règne en rade est une facilité de plus pour le décollage des flotteurs

Tourisme (1935)

SPECIALITES. — Les Guisouus (sorte de grosses crevettes) — Le poisson à la Créole — Le punch Antillais — Les fruits du pays (mangues, papayes, avocats, oranges, bananes, ananas).

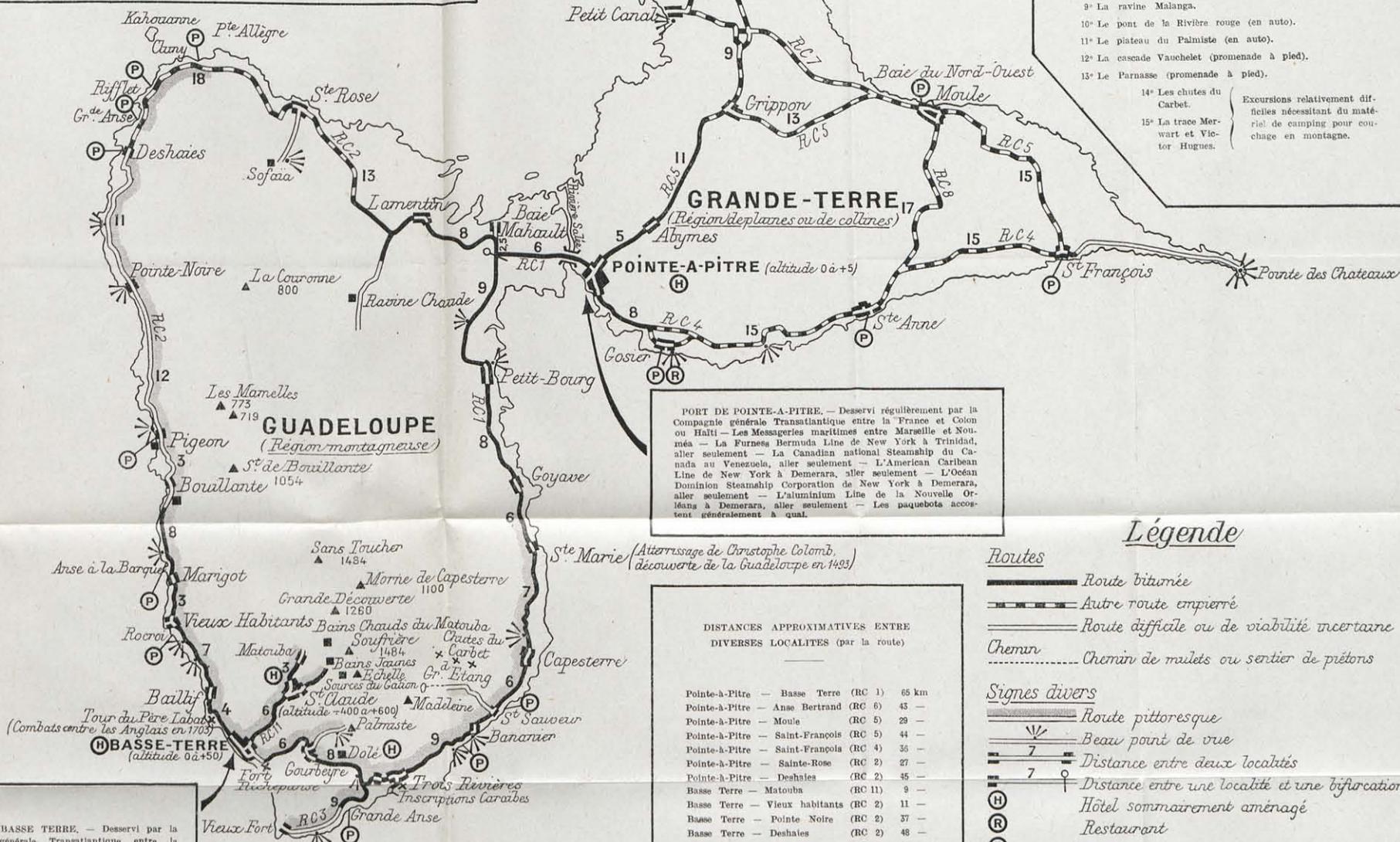
PARCOURS EN MONTAGNE. — Un vêtement contre la pluie est indispensable pour les parcours en montagne.
— Les itinéraires n° 1 à n° 7 et n° 10, 12, 14 et 15 comportent la visite de sources thermales ou de bains de rivière. Il est recommandé de se munir d'accessoires pour le bain.
— On trouve des guides et des porteurs au Club des Montagnards, M. Thionville Président à St-Claude. Le club possède un abri aux Bains jaunes.

TELEGRAPHE ET TELEPHONE. — La plupart des localités sont dotées du Télégraphe et du Téléphone.

TRANSPORTS SUR ROUTES. — Il existe à Basse-Terre et à Pointe-à-Pitre une agence de Tourisme et des autos de louage.

QUELQUES EXCURSIONS EN MONTAGNE DANS LA REGION BASSE-TERRE — ST-CLAUDE — CAPESTERRE

- 1° La Soufrière 1484 m. d'altitude (Bains jaunes — Sources sulfureuses du Galion, Fumerolles, de l'Echelle et de la Soufrière — La Grande faille, ect...).
- 2° La Citerne 1120 m. d'altitude.
- 3° La grande cascade du Galion.
- 4° Les bains chauds de Matouba.
- 5° Le Saut du Constantin.
- 6° Le Saut du Matouba.
- 7° L'Etang de l'As de Pique.
- 8° Le grand Etang.
- 9° La ravine Malanga.
- 10° Le pont de la Rivière rouge (en auto).
- 11° Le plateau du Palmiste (en auto).
- 12° La cascade Vauchelet (promenade à pied).
- 13° Le Parnasse (promenade à pied).
- 14° Les chutes du Carbet. Excursions relativement difficiles nécessitant du matériel de camping pour coucher en montagne.
- 15° La trace Merwart et Victor Hugues.



PORT DE POINTE-A-PITRE. — Desservi régulièrement par la Compagnie générale Transatlantique entre la France et Colon ou Haiti — Les Messageries maritimes entre Marseille et Nouméa — La Furness Bermuda Line de New York à Trinidad, aller seulement — La Canadian national Steamship du Canada au Venezuela, aller seulement — L'American Caribbean Line de New York à Demerara, aller seulement — L'Océan Dominion Steamship Corporation de New York à Demerara, aller seulement — L'aluminium Line de la Nouvelle Orléans à Demerara, aller seulement — Les paquebots accostent généralement à quai.

DISTANCES APPROXIMATIVES ENTRE DIVERSES LOCALITES (par la route)

Pointe-à-Pitre — Basse Terre (RC 1)	65 km
Pointe-à-Pitre — Anse Bertrand (RC 6)	43 —
Pointe-à-Pitre — Moule (RC 5)	29 —
Pointe-à-Pitre — Saint-François (RC 5)	44 —
Pointe-à-Pitre — Saint-François (RC 4)	56 —
Pointe-à-Pitre — Sainte-Rose (RC 2)	27 —
Pointe-à-Pitre — Deshaies (RC 2)	35 —
Basse Terre — Matouba (RC 11)	9 —
Basse Terre — Vieux habitants (RC 2)	11 —
Basse Terre — Pointe Noire (RC 2)	37 —
Basse Terre — Deshaies (RC 2)	48 —
Basse Terre — Vieux fort (RC 2)	21 —

Sauf sur les routes difficiles l'état d'entretien des chaussées permet de tenir aisément la vitesse moyenne de 40 kms à l'heure avec des voitures de 6 à 10 HP. En Grande Terre sur les parcours bitumés il est possible d'escompter une vitesse moyenne plus grande.

Légende

- Routes**
- Route bitumée
 - Autre route empierrée
 - Route difficile ou de viabilité incertaine
- Chemins**
- Chemin de mulets ou sentier de piétons
- Signes divers**
- Route pittoresque
 - Beau point de vue
 - Distance entre deux localités
 - Distance entre une localité et une bifurcation
 - Hôtel sommairement aménagé
 - Restaurant
 - Plage
 - Source thermale
 - Curiosté
 - RC 5
 - Sommet de montagne
- Echelle**
- 0 10 20 Km.

PORT DE BASSE TERRE. — Desservi par la Compagnie générale Transatlantique entre la France et Colon ou Haiti — la Furness Bermuda Line de New York à Trinidad au retour seulement (irrégulier) — L'American Caribbean Line de New York à Demerara au retour seulement (irrégulier) — En outre certains bateaux bananiers prennent des passagers.
Les navires n'accostent pas, l'embarquement et le débarquement des passagers s'effectue en rade par le moyen de barques à rames.

Nota : Les liaisons maritimes avec Marie-Galante, les Saintes, la Désirade, sont assurées par de petits bâtiments inconfortables.

au moment de l'envol. On assure même que la rade aurait un intérêt militaire, couverte qu'elle est par la Désirade et Marie-Galante où pourraient être établis des postes de vigie avancés dans l'Océan en liaison avec Pointe-à-Pitre.

Une partie de l'escadre du contre-amiral Alfred Johnson, composée de 24 hydravions biplans, 2 moteurs de 500 hp, y amérissait le 31 janvier 1935 dans un ordre parfait et prenait le départ le lendemain avec la même facilité pour rejoindre Porto-Rico, démontrant ainsi les possibilités de la rade au point de vue aérien.

Les aménagements à faire en rade de Pointe-à-Pitre à l'usage de l'aviation sont de peu d'importance, le plan d'eau est déjà délimité par les îlots de la rade et les bouées qui couvrent les bancs. La direction du vent se reconnaît aisément aux fumées de l'usine Darbousier ou des navires en rade. Aussi les installations nouvelles pourraient-elles se borner d'abord à l'aménagement d'un ponton accostable par l'hydravion pour l'embarquement ou le débarquement des passagers et du fret, et à l'installation de quelques bouées d'amarrage de petites dimensions.

Par la suite, des hangars ainsi qu'un petit atelier de réparation et un dépôt d'essence pourraient être installés, soit sur l'îlet à Cochons, soit sur la pointe de Jarry sur la côte Ouest de la rade.

LE TOURISME

De nombreuses conditions favorables sont réunies en Guadeloupe pour en faire un pays de tourisme : le climat sur les hauteurs y est agréable, l'humidité de l'air n'y est pas excessive, la température est douce et égale pendant toute l'année. Ces avantages ont été énumérés dans le chapitre I du présent ouvrage à propos du climat et nous n'y reviendrons pas. Le pays, par ailleurs, possède de nombreuses sources thermales à propriétés curatives. En outre, la forêt qui couvre les hauteurs, fraîche, hospitalière, coupée de nombreuses cascades, offre des buts d'excursions d'un réel intérêt; traversée de nombreux sentiers entretenus par le Club des Montagnards elle se prête au camping, d'autant plus qu'il n'existe dans le pays aucune bête féroce ni aucune espèce de serpent à l'exception d'une petite couleuvre inoffensive et d'ailleurs très rare.

Deux ouvrages très documentés (1) ont décrits les beautés naturelles de la montagne guadeloupéenne et peuvent servir de guides d'excursion. Le Club des Montagnards enfin a dressé des itinéraires

(1) *La Guadeloupe Touristique* (THIONVILLE. — Imprimerie veuve Léger, Paris.) et *La Guadeloupe Pittoresque* (LE BOUCHER. — Société d'Éditions Géographiques Maritimes et Coloniales.)

et des horaires à l'usage des promeneurs, qui permettent d'établir aisément le programme des excursions.

La Guadeloupe est située au croisement de plusieurs routes maritimes sans cesse plus fréquentées, la réfection récente de son réseau routier et la construction des mur de quai de Pointe-à-Pitre viennent tout récemment d'offrir des facilités nouvelles aux voyageurs et des tentatives pour attirer les touristes présenteraient dans les conditions actuelles des chances de succès (1).

Quelle sorte de clientèle la Colonie pourrait-elle retenir? Il y a lieu, semble-t-il, d'en distinguer trois.

a) D'abord les voyageurs qui traversent la mer pour les besoins de leur profession; ceux-là ont un but précis, un horaire à respecter, ils peuvent toutefois devenir des touristes d'occasion, fort pressés sans doute, mais susceptibles cependant d'être retenus à terre pendant la durée d'une escale si les conditions locales s'y prêtent. Après une traversée de l'Atlantique, c'est-à-dire à la suite d'une dizaine de jours de navigation ininterrompue, c'est un agrément très réel que de reprendre contact avec la terre ferme, en débarquant à Pointe-à-Pitre par exemple, pour regagner, par une route fort pittoresque, Basse-Terre où la plupart des navires font encore escale, et se rembarquer une dizaine d'heures après. A cette clientèle pressée, qui pourrait être fort nombreuse d'ailleurs, il convient d'offrir des commodités adéquates. D'abord, sur le bateau même, des prospectus donnant des précisions sur l'itinéraire à parcourir, les horaires, les prix de transports, les frais d'hôtel, etc... ensuite, un service d'autobus confortables avec guides compétents venant charger les visiteurs au mur de quai même, et un restaurant bien aménagé, dans un endroit frais, avec un service expéditif et une bonne table pouvant supporter la comparaison avec celle du bord. Enfin une vedette à pétrole pour l'embarquement à Basse-Terre, embarquement qui se fait encore à l'heure actuelle dans des conditions de confort précaires.

En Guadeloupe, les distances sont toujours courtes; en 12 heures on peut visiter bien des endroits intéressants; (les roches caraïbes de Trois-Rivières, les bains thermaux de Dolé, St-Claude, le Malouba, le Parnasse, etc...). Il n'est, pour amener à descendre à terre les nombreux passagers qui font escale dans les ports de la Colonie, que de réunir les conditions énoncées plus haut et il n'est pas douteux qu'un mouvement touristique important pourrait se créer assez rapidement si elles étaient réalisées.

(1) Il n'est tenu en Guadeloupe aucune statistique des passagers de croisière entrant et sortant des ports de la Colonie; des renseignements recueillis auprès de la Compagnie Transatlantique de l'American Caribean et de la Canadian National Steamship il résulterait que le nombre des passagers de tourisme dépasserait 2.000 par an. Un très petit nombre encore à l'heure actuelle débarque à terre.

b) Il y a en outre, les touristes proprement dit voyageant pour leur agrément et susceptibles de résider dans le pays pour un certain temps. Ceux-là, aux Antilles, sont évidemment moins nombreux que les précédents, mais ce serait trop rapidement conclure que d'affirmer qu'il n'y en a pas. Il entre en effet plusieurs fois par an à Pointe-à-Pitre des bateaux de croisière venant du continent américain dont les nombreux touristes pourraient, assure-t-on, être retenus en Guadeloupe s'il existait dans le pays des installations hôtelières modernes et confortables. C'est là une clientèle aisée qui ne pourrait être attirée qu'avec une propagande active jusque dans le pays d'origine même, et un hôtel bien aménagé avec des chambres confortables, sur les hauteurs, dans un endroit frais, à proximité des sources thermales et des lieux d'excursion.

c) Enfin, la Guadeloupe est susceptible de retenir la clientèle des personnes dont la santé affaiblie nécessite des séjours prolongés dans des pays à climat doux ou bien des traitements par les eaux thermales. A ceux qu'a éprouvés le rude climat du continent américain, la montagne guadeloupéenne peut offrir un repos complet avec des conditions climatiques exceptionnelles. Des voix plus autorisées (1) ont déjà fait connaître les résultats de cures remarquables réalisées dans le pays.

A ces touristes, d'un genre un peu spécial, il faudrait, en outre d'un hôtel confortable dans un cadre reposant, des bains d'eau thermales bien aménagés avec des routes permettant d'y accéder commodément.

A la base même de l'organisation touristique en Guadeloupe, maintenant que les routes ont été réparées, il y a donc incontestablement, la construction d'un hôtel confortable dont le défaut se fait vivement sentir. Les hôtels du pays, en effet, n'offrent encore aujourd'hui que des installations par trop précaires; construits le plus souvent en bois, sonores, généralement mal cloisonnés et partant insuffisamment ventilés, ils sont parfois d'un habitat pénible. Sans logement confortable il n'est pas de tourisme possible, c'est là un principe bien établi et les beautés naturelles ne sont pour la plupart des voyageurs que d'un bien moindre intérêt s'ils ne peuvent trouver à la fin du jour un repos complet dans une chambre bien aménagée et tranquille.

Aussi les pouvoirs publics ont-ils envisagé dernièrement de se substituer à l'initiative privée pour remédier à cette situation susceptible d'empêcher un mouvement touristique de se créer dans la colonie.

C'est ainsi que la Chambre de Commerce de Pointe-à-Pitre a fait

(1) Docteur Pichon.

édifier dernièrement un pavillon à usage de restaurant sur une hauteur à proximité immédiate de la plage du Gosier à 8 kilomètres de Pointe-à-Pitre.

En outre la Colonie a inscrit à son budget de 1935, une somme pour participer à la construction d'un hôtel touristique d'importance moyenne mais présentant un bon confort. Il est à souhaiter que la crise financière traversée par le pays n'entrave pas l'exécution de ces travaux dont l'utilité n'est pas contestable.

Le projet de l'Administration comporte un bâtiment principal en béton armé à rez-de-chaussée et 2 étages.

Le rez-de-chaussée comprend :

- 1 hall à l'entrée d'une superficie de 35 m² au moins
- 1 grande salle à manger d'une superficie de 116 m² au moins
- 1 petite salle à manger 35 m²
- 1 salon 45
- 1 fumoir 43
- 1 loge de concierge 30
- 1 lingerie 25
- 2 offices
- 2 W.-C., douches et lavabos, hommes et femmes
- 2 grandes terrasses et véranda's.

Au 1^{er} étage :

- 1 grand escalier
- 10 chambres d'une superficie de 15 m² au moins
- 4 chambres 24 m² au moins
- 2 salles de bain
- 2 salles de douches
- 2 W.-C. et lavabos, hommes et femmes
- 2 grandes terrasses et véranda's sur toute la longueur du bâtiment

Et au 2^e étage, les mêmes installations qu'au premier.

Le communs comprendront :

- 1 cuisine d'une superficie de 30 m² au moins
- 1 laverie de 10 m²
- 1 buanderie de 15 m²
- 1 logement pour le gérant comprenant 3 pièces d'une surface totale de 45 m².

L'exécution de l'hôtel a été mise au concours, l'Administration laissant aux concurrents qui doivent l'exploiter par la suite le soin de choisir son emplacement. L'exploitation fait l'objet d'une conces-

sion avec un cahier des charges imposé par l'Administration au concessionnaire; la Colonie se borne à subventionner la construction jusqu'à concurrence de 1.200.000 francs sans que sa participation puisse dépasser celle du concessionnaire. Les installations doivent revenir à la Colonie en fin de concession. Le concessionnaire est en outre tenu d'assurer un service de cars entre l'hôtel et les ports, le jour de l'arrivée des bateaux.

Enfin, la Colonie a prévu l'installation, sur les quais de Pointe-à-Pitre, d'un petit pavillon où les touristes pourront trouver les renseignements et l'aide nécessaire pour faciliter leur voyage dans le pays.

Tel est le programme qu'il resterait à appliquer en Guadeloupe, maintenant que les routes et les ports ont été aménagés, pour y développer un mouvement touristique; programme qui peut se résumer en ces mots: « Hôtel confortable et aménagement des eaux thermales auxquels il y a lieu d'ajouter, accueil aimable des touristes par un personnel bien stylé d'hôteliers et de transporteurs ».

CHAPITRE XII

MOYENS DE FINANCEMENT

CONCLUSION

MOYENS DE FINANCEMENT

Les travaux décrits dans les chapitres précédents et qui constituent le tiers environ du programme de 1930, ont été financés jusqu'au début de 1935 sur les fonds du compte cyclone, sur les fonds du budget local et du budget du port de Pointe-à-Pitre, et sur les fonds de l'emprunt de 125 millions dont quatre tranches ont été déjà émises à ce jour : la première de 24 millions, la deuxième de 14 millions, la troisième de 19 millions et la quatrième de 25 millions. La Colonie a utilisé d'autre part les matériaux et le matériel (ciment, fers, menuiseries, quincailleries, articles sanitaires, carrelages, machines, navires, etc...) qu'elle a acquis depuis 1929 au titre des prestations allemandes. Les dépenses pour chaque exercice depuis 1931 se sont réparties comme sur le tableau ci-après :

Nature des Travaux	Dépenses (arrondies en dizaines de milliers de francs).				
	Exercice 1931	Exercice 1932	Exercice 1933	Exercice 1934	Totaux
Dépenses d'ordre général ..					2.300.000
Routes et chemins	2.950.000	4.750.000	10.870.000	8.580.000	27.150.000
Port de Pointe-à-Pitre	800.000	2.850.000	8.750.000	6.900.000	19.300.000
Ports secondaires	90.000	310.000	20.000	360.000	780.000
Eclairage et balisage	540.000	1.080.000	10.000	»	1.630.000
Assainissement, adduct. d'eau.	30.000	20.000	1.230.000	620.000	1.900.000
Hygiène et assistance	160.000	260.000	2.530.000	500.000	3.450.000
Immeubles administratifs ...	250.000	370.000	5.220.000	4.500.000	10.340.000
Électrification ..	600.000	»	»	100.000	700.000
Enseignement ..	390.000	»	»	»	390.000
<i>Matériel (prest.)</i>					
Matériel des routes et ports	8.410.000				8.410.000
Matériel d'électrification	13.140.000				13.140.000
<i>Compte cyclone</i>					
Assist. et Hyg., Immeubles, Centrale Baie Mahaut.....					15.000.000
					<u>104.490.000</u>

Les dépenses se sont réparties approximativement ainsi qu'il suit :

Francs

Emprunt	48.000.000
Compte cyclone.....	15.000.000
Prestations allemandes.....	31.490.000
Budgets locaux.....	10.000.000
Total	104.490.000

CONCLUSION

Il y aura bientôt trois cents ans que l'Olive et Duplessis, deux hardis navigateurs Français, marchant sur les traces du Corsaire d'Esnambuc qui les avait précédés de dix ans dans les Antilles, débarquaient à la Pointe Allègre, dans le Nord de la Guadeloupe et prenaient possession de la Colonie.

Forteresse avancée dans l'Océan, cette lointaine terre a eu, depuis, son destin intimement mêlé à celui de notre histoire nationale.

D'acharnés combats s'y sont livrés, de hardis pionniers déjà oubliés ont consacré leur vie pour la renommée de la Métropole aux abords du Nouveau Continent et tout un passé de traditions et de souvenirs nous attache fortement au sol de la Guadeloupe, dont la possession et la conservation ont demandé tant de persévérance et de sacrifices.

A l'heure actuelle, les Pouvoirs Publics essayent par les voies pacifiques du constructeur de mettre cette Colonie au niveau de son histoire.

Après bien des années de stagnation, la Guadeloupe est entrée dans la phase des réalisations accélérées : un ruban de routes modernes se déroule progressivement sur son sol, des ports appropriés aux besoins actuels de la navigation se construisent, l'assainissement de Pointe-à-Pitre, la construction d'hôpitaux, de réseaux d'électricité, d'immeubles administratifs se poursuivent. Ce sont là des indices certains d'une transformation économique radicale.

« Nos Antilles si belles, si riches, si prodigieuses, — disait, il y a quelques années, un célèbre écrivain, — étaient une apparence de décadence et notre orgueil de Français saigne à comparer l'indolence qui les stigmatise avec l'activité des Antilles Anglaises, nos voisines, voire de Cuba, de Porto-Rico et même de Saint-Thomas ».

Les fêtes du Tricentenaire du rattachement de la Guadeloupe à la France, dont la célébration à la Colonie doit avoir lieu prochainement consacreront heureusement, que ce jugement sévère n'est plus d'actualité. Et le soudain et très bel effort qui s'accomplit dans notre possession d'Amérique, au lendemain du terrible cyclone qui l'a dévastée en septembre 1928, est une nouvelle démonstration de sa vitalité et de l'esprit de création qui règne dans nos Administrations coloniales.

Mais l'œuvre n'est pas terminée ; la Colonie, épuisée par son effort, est arrivée à la limite de ses possibilités financières, elle doit, maintenant, ainsi que d'autres possessions d'outre-mer, se tourner vers la Métropole pour solliciter de cette dernière une aide plus effective, afin de poursuivre son programme et de soutenir le pres-

tige national dans les mers qui avoisinent le Nouveau Continent.

Chapelet d'îles reliant les Etats-Unis à l'Amérique du Sud, baignées par des mers très fréquentées, au carrefour de deux grandes lignes mondiales de navigation, New-York-Buenos-Ayres et Europe-Occidentale-Panama, occupées par plusieurs grandes nations, les Antilles constituent, en effet, pour les nombreux visiteurs qui les parcourent, d'Haïti à la Trinité, un véritable musée de la colonisation. Ainsi rapprochées à quelques heures de mer, les méthodes d'administration s'y comparent aisément, comme en une galerie d'exposition où chacune des œuvres exposées fait ressortir les avantages et aussi les défauts de la voisine. La France se doit donc, à côté de l'Angleterre, des Etats-Unis, de la Hollande, etc., de tenir son rang et de démontrer que sa capacité créatrice ne le cède en rien à celle des nations colonisatrices voisines.

A cet égard l'institution d'un fonds national pour la mise en valeur des Colonies demandée par la Conférence Impériale permettra, si elle est consacrée par le Parlement, de faire aboutir enfin le programme déjà réalisé en partie en Guadeloupe, programme que justifie l'importance économique et la situation géographique de la Colonie.

FIN

TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

	Pages
CHAP. PREM. — Généralités sur la Guadeloupe	11
La Géographie de la Guadeloupe et ses Dépendances..	12
Hydrographie	16
Climatographie	18
Conditions d'habitat au point de vue climat	21
Tableau de l'effectif de la population	30
Indice du prix de la vie	37
Géologie	38
Agriculture. Industrie. Commerce	40
Les Budgets de la Guadeloupe	48
La main-d'œuvre	57
CHAP. II. — Les routes et chemins	61
Généralités sur le Réseau Routier	61
Intensité de la circulation	72
Etat des sommes payées au titre des Budgets commu- naux	98
CHAP. III. — Le port de Pointe-à-Pitre	107
Généralités	107
Mouvement nautique et trafic	113
Programme des travaux. Historique	118
Dragages	122
Utilité des travaux effectués dans le port	134
Aménagements nouveaux à envisager pour l'avenir...	137
CHAP. IV. — Ports secondaires. Eclairage et Balisage des côtes	143
Le port de Basse-Terre	143
Autres ports secondaires de la Guadeloupe et de la Grande-Terre	151
Les Phares et Feux	169
CHAP. V. — Assainissement et adduction d'eau	179
Utilité des travaux d'assainissement et adduction d'eau.	179
L'assainissement de Pointe-à-Pitre	180
Bulletin d'analyse chimique et bactériologique de l'eau distribuées dans la ville de Pointe-à-Pitre	197
Alimentation en eau de Basse-Terre	203
CHAP. VI. — Hygiène et assistance	211
Utilité des travaux d'hygiène	211
Tableau faisant ressortir l'activité des principaux hôpi- taux de la colonie	222
Le programme des travaux pour l'avenir	223
La natalité et la mortalité en Guadeloupe	224
CHAP. VII. — Immeubles administratifs	229
Programme pour la construction d'immeubles admi- nistratifs	229
Immeubles édifiés par la Colonie	232
Généralités sur le bâtiment en Guadeloupe	244
Etat des immeubles administratifs coloniaux	248
CHAP. VIII. — Electrification	253
Généralités	253
La Centrale de Baie-Mahault	254
Les réseaux de Basse-Terre et Pointe-à-Pitre	256
Le réseau général	257
CHAP. IX. — Enseignement	259
Programme des travaux	259
L'éducation professionnelle des ouvriers	260
CHAP. X. — Travaux neufs d'urbanisme	265
Programme général	265

	Pages
Les plans d'embellissement	266
La réglementation sanitaire et de voirie	267
Les alignements	268
L'exécution de grands travaux d'urbanisme	269
Les Habitations à Bon Marché	271
CHAP. XI. — Divers	275
Programme général	275
Outillage des Postes, Télégraphes et Téléphones	276
Les leviers topographiques et la révision des cartes de la Colonie	279
Hydraulique agricole	280
Ressources de la Colonie en énergie hydraulique	281
Aviation	282
Le tourisme	283
CHAP. XII. — Moyens de financement	289
Conclusion	291

PLANCHES

Graphique enregistré par le marégraphe du port de Pointe-à-Pitre	14
Fréquence des Vents	17
Répartition approximative des pluies	20
Climogrammes	22
Graphique des cours du rhum	47
Graphique des dépenses effectuées au titre du budget local	53
Contingent automobile mis en circulation par année de 1924 à 1934	73
Port de Basse-Terre	148
Plan de Pointe-à-Pitre	188
Mouvement démographique	225
Plan de Basse-Terre	270

PHOTOGRAPHIES

Elargissement de la route coloniale. — Concassage de pierre pour chaussées	67
Cylindrage et bitumage de chaussée. — Déviation de la route coloniale au Morne-Batterie	89
Pont en béton armé de l'Anse à la Barque. — Construc- tion des murs de quai de Pointe-à-Pitre	111
Inauguration du premier alignement des murs de quai de Pointe-à-Pitre. — Le Phare de la Désirade	131
L'apponement de Saint-Louis. — Phare de Gosier....	159
Mole en béton de Pointe-Noire. — Comblement de marais au nord de Pointe-à-Pitre	185
Construction de pavillons à l'Hôpital de Pointe-à-Pitre. — Palais de Justice de Pointe-à-Pitre	215
Mairie de Grand-Bourg. — Groupe scolaire de Lamentin	235

HORS-TEXTES

Carte de densités de population	36-37
Carte des routes, chemins et voies ferrées	62-63
Carte du Port de Pointe-à-Pitre	108-109
Carte de Tourisme	282-283

