

B 4 30
MAIRIE DE FORT-DE-FRANCE



F13
352
FOR

COMMISSION MUNICIPALE

CHARGÉE

d'examiner à Port-of-Spain (Trinidad) le mode de rechargement et d'entretien des rues, le fonctionnement des abattoirs, les services de propreté, des eaux, des pompes funèbres, et en général toutes les méthodes de voirie urbaine, d'assainissement et d'hygiène appliquées et d'examiner le moyen de les adapter à la ville de Fort-de-France.



RAPPORT



FORT-DE-FRANCE
IMPRIMERIE DESLANDES

34, Rue Perrinon, 34

1920

60376

COMMISSION MUNICIPALE

chargée d'étudier à Port-of-Spain (Trinidad) le mode de rechargement et d'entretien des rues, le fonctionnement des abattoirs, les services de propreté, des eaux, des pompes funèbres et en général toutes les méthodes de voirie urbaine, d'assainissement et d'hygiène appliquées, et d'examiner le moyen de les adapter à la ville de Fort-de-France.

RAPPORT

60376

La Commission nommée par le Conseil municipal à l'effet de se transporter à Trinidad et, au besoin, à Barbade aux fins ci-dessus, composée de :

MM. I. Tarquin, 2ème adjoint au Maire, Délégué à la Voirie,
O. Mosole, Conseiller Municipal,

P. Nays, Agent-Voyer,

a laissé la Martinique par le steamer faisant le service intercolonial des Antilles, le 27 février dernier ; elle a débarqué à Port-of-Spain le 29, y a séjourné jusqu'au 14 mars et est rentrée à Fort-de-France le 16 mars.

Dès son arrivée dans la Colonie anglaise elle s'est présentée, avec une lettre de recommandation de M. le Gouverneur de la Martinique, à M. le Consul français. Celui-ci lui a remis aussitôt des lettres d'introduction pour M. le Secrétaire Colonial du Gouvernement de Trinidad qui a, lui-même, demandé aux autorités municipales de la localité de favoriser toutes les investigations auxquelles la Commission désirait se livrer. Avec l'obligeant concours de l'Ingénieur municipal et du chef du Service de prophylaxie, les délégués de la Ville de Fort-de-France ont pu procéder au Chef-lieu de la Trinidad et aux environs à toutes les observations ci-dessous développées qui leur ont paru devoir se rattacher à leur mission.

ETABLISSEMENT et ENTRETIEN des RUES et CHAUSSÉES.

— Sans aucune exagération l'on peut dire que la viabilité urbaine est excellente à Port-of-Spain. Les voies suburbaines, dans le rayon très étendu que nous avons pu visiter, sont dans le même état. L'aspect présentent les chaussées, surtout celles des rues, est celui d'un glacis bétonné et enduit, de dix à douze mètres de largeur. Le bombement est peu apparent, le profil transversal semble celui d'une aire horizontale. Pourtant quelques minutes après les averses la voie paraît à peine humide. Cela tient à la constitution même de l'empierrement dont l'épaisseur atteint près de 0m20, et qui est revêtu d'une couche d'huile bouillante qui le rend imperméable. De plus, bien que le sous-sol soit loin d'être

mauvais, l'empierrement est assis sur une solide fondation composée d'un pavage à sec de grosses pierres de 0m20 à 0m25 d'épaisseur, posées au fond de l'encaissement et battues à la dame. Par dessus ce litage sont répandus les cailloutis qu'un cylindrage, au rouleau-compresseur, poussé jusqu'au delà de 20 tonnes kilométriques (1) par mètre cube de pierres cassées, réduit du tiers de l'épaisseur de 0m20.

Lorsque ce cylindrage intensif a été opéré, réduisant les cailloutis au point d'en former une surface unie, l'on y répand, au balai, une couche d'huile lourde sur laquelle l'on saupoudre, en guise de matières d'agrégation, des fragments ou poussières de pierrailles obtenues par le concassage de pierres à l'aide du concasseur mécanique. Enfin, le travail est parfait par un nouveau pilonnage au rouleau-compresseur.

Le rouleau employé est de six à sept tonnes de force.

L'entretien des chaussées confectionnées avec un tel soin est facile au possible, d'autant que Port-of-Spain est une ville aussi plate que Fort-de-France, mais incontestablement située à une autre altitude, c'est-à-dire bien plus élevée au-dessus du niveau de la mer.

La plus grande assiduité est d'ailleurs apportée à cet entretien. L'atelier de cantonniers qui travaillent journellement et sans relâche à maintenir la bonne viabilité des rues de Port-of-Spain a un effectif de 40 unités ; les ateliers préposés aux rechargements et travaux neufs sont indépendants de ce chiffre et varient suivant l'importance des travaux à exécuter.

Une flache s'est elle à peine dessinée que des journaliers y frottent déjà le balai de fer pour gratter le revêtement usé, y répandent une couche d'huile lourde puis des graviers et passent ensuite un petit rouleau à bras pour la compression.

La Voirie urbaine de Port-of-Spain dispose de très grands moyens ; de plus son outillage est des plus modernes : elle possède concasseurs mécaniques, rouleaux à vapeur, rouleaux à bras, balai à crins métalliques, rateaux en fer etc. etc pour l'établissement et l'entretien de ses chaussées. Enfin elle est admirablement servie par la nature, l'île de Trinidad produisant l'huile lourde à base asphaltique qui, conséquemment, revient à un prix très faible (environ 0f30 les quatre litres) et qui est suivant nous, le principal agent d'obtention des excellents résultats relatés.

Peut-on parvenir au même progrès à Fort-de-France ? Sans hésitation et sans crainte d'être taxé de présomption nous répondons affirmativement, encore que nous ne disposions pas des moyens naturels de l'île voisine, que notre sous-sol ne vaut pas le sien et que le roulage des automobiles est plus intensif, toutes proportions gardées, ici que là (Il existe en effet à la Martinique environ 800 autos pour une superficie, pour le moins six fois moindre que celle de Trinidad qui ne compte que près de 1.300 de ces véhicules).

Pour cela il nous faudra un outillage moderne, c'est-à-dire un concasseur mécanique, un rouleau-compresseur convenable et les autres accessoires de moindre importance que nous avons énumérés

(1) Nous rappelons pour mémoire que le nombre de tonnes kilométriques s'obtient en multipliant la longueur de la chaussée exprimée en kilomètres par le poids du rouleau-compresseur exprimé en tonnes.

plus haut. La Municipalité de Fort-de-France possède bien un rouleau à vapeur, d'un poids de 12 à 13 tonnes mais trop considérable pour le cylindrage des chaussées sur un sous-sol médiocre, comme c'est le cas en ville. Cet engin, qui est en parfait état, convient plutôt pour les routes coloniales construites sur des terrains incompressibles ou très résistants. Nous pensons qu'un échange avec la Colonie, qui a des rouleaux de six à sept tonnes, est possible. A l'heure actuelle d'ailleurs, grâce aux bons procédés existants entre le Service des Ponts et Chaussées et la Municipalité cet échange est presque une question de fait, puisque c'est un des petits rouleaux à pétrole que nous avons employé jusqu'ici, depuis déjà plus de trois ans, pour le rechargement de nos rues et que le Service des Travaux publics utilise notre gros rouleau quand il en a besoin.

En ce qui concerne l'huile lourde nous pourrions nous en approvisionner. Cette matière est une réduction d l'huile provenant des lacs de pétrole de Trinidad. Il y en a en assez grande quantité et la distance est assez rapprochée, pour que la ville de Fort-de-France obtienne ce qui lui sera nécessaire. La Commission a eu le soin de s'en assurer là-bas. En traitant soit directement avec la Compagnie d'exploitation ou par l'interposition d'un négociant de la place, ce qui à notre avis vaudrait mieux en ce que notre commissionnaire serait à notre portée, nous obtiendrions des fournitures régulières de cette huile, avec laquelle nous avons déjà fait des essais, mais des essais incomplets (à la rue du Commerce, à la place Clémenceau et au cimetière de la Levée.)

L'exécution future des travaux devra s'inspirer de la nécessité de renforcer la solidité et la résistance des chaussées pour parer au roulage considérable d'aujourd'hui, ainsi qu'aux intempéries. L'encaissement de la chaussée, qui est en ce moment constitué par la machoire intérieure du dalot, devra être contre-buté par une nouvelle rangée de pavés, de chaque côté. Il y aura lieu d'enfermer ensuite dans cet encaissement une fondation de grosses roches dures par dessus lesquelles seront répandus les cailloutis obtenus avec le concasseur mécanique, de dimensions uniformes et surtout moindres que celles des cailloutis actuellement employés, conditions indispensables pour avoir une chaussée unie, enfin comprimer ces cailloutis beaucoup plus que nous ne l'avons fait jusqu'ici.

A la différence des méthodes de Port-of-Spain, nous répandrons une légère couche de madrépores comme matières d'agrégation : elle sera comme le crépi que l'on passe avant l'enduit. Au dessus des madrépores nous étalerons l'huile lourde que nous saupoudrerons de menues pierrailles et un dernier cylindrage nous achèvera la constitution de la chaussée qui, nous le croyons, offrira ainsi le maximum de résistance.

Cette réfection des rues mérite d'être complétée, à l'intersection des voies ou carrefours, en remplaçant les couvertures de dalots en bois par des pavages en pavés équarris profilés suivant la figure ci-contre de façon à permettre le nettoyage du caniveau. La position de ces bordures devra être légèrement surélevée par rapport au profil longitudinal de la rue, disposition qui a pour but d'atténuer l'effet, inhérent aux lois de la pesanteur, qu'exercent les automobiles au passage de ces carrefours.

Dans leur position actuelle, en contrebas des chaussées, les pontons sont, en effet, littéralement écrasés par les gros véhicules.

TROTTOIRS

— Les trottoirs de Port-of-Spain sont proportionnés à la largeur des rues. Ils sont bétonnés et cimentés mais n'ont pas comme les nôtres des bordures en pierre de taille.

Pour la mise en état des trottoirs de Fort-de-France, il y a lieu de remplacer les bordures écornées qui existent dans beaucoup de rues, continuer à boucher les crevasses et, sur quelques points, reprendre les enduits en observant la pente réglementaire de 3 à 4 centimètres par mètre dans la direction du caniveau.

Leur entretien et conservation sera obtenu surtout par l'application de l'arrêté prescrivant pour chaque propriétaire l'obligation, quelque peu négligée aujourd'hui, de pratiquer dans le trottoir des gargouilles pour l'écoulement des eaux des toitures.

Les dépenses qui résulteront de la réfection des rues dans les conditions exposées seront sûrement très élevées, mais elles auront comme conséquence avantageuse de réduire sensiblement les frais annuels d'entretien.

Les chaussées désormais plus solides et mieux assises résisteront autrement aux intempéries. En leur état actuel elles ne répondent plus aux besoins de notre roulage. La loi du progrès veut qu'aux circonstances nouvelles soient opposées des mesures nouvelles.

La méthode de l'empierrement est la moins onéreuse de toutes les méthodes d'établissement des chaussées. Si pour obtenir le résultat désirable : posséder des chaussées, fortes et bien entretenues, nous recourons au pavage des rues, la dépense sera incontestablement beaucoup plus élevée.

Comment procéder à cette réfection, par étapes successives, avec les ressources ordinaires ou par une mise en train générale en employant des ressources extraordinaires ? Il appartiendra au Conseil municipal de prendre telle décision que lui inspirera sa clairvoyance.

Il nous paraît cependant, quoique anticipant sur la question des vidanges, que nous traitons plus loin, utile de faire observer que la réfection des rues est intimement liée au problème des égouts. Si la ville de Fort-de-France devait, dans un avenir prochain — ceci est notre souhait — être munie d'un réseau d'égouts, la construction et le revêtement définitifs des chaussées devraient suivre et non précéder l'exécution de l'égout. En attendant l'élaboration et la réalisation du programme financier qui assurerait à la Commune les moyens extraordinaires puis les ressources normales pour les dépenses d'installation, d'exploitation, d'une part ; d'entretien et d'amortissement d'autre part qu'entraînerait la création de l'égout collecteur réduit, avec son usine de refoulement indispensable, nous ne devrions, pour assurer une meilleure viabilité en ville, que procéder à des travaux n'ayant point un caractère définitif.

PROPRETÉ. — ENLÈVEMENT des IMMONDICES

La propreté de Port-of-Spain fait l'admiration de ses visiteurs. Elle est poussée aux limites du possible. A toute heure du jour, l'étranger ressent la même impression favorable en parcourant les rues : celle d'une ville toujours parée sans que l'on se rende compte de l'heure à laquelle s'effectue sa toilette. C'est que le balayage des chaussées se fait de

nuit, entre une et quatre heures du matin, que l'enlèvement des ordures ménagères commence à partir de 5 heures et se poursuit simultanément par une trentaine de grandes charrettes. L'atelier préposé seulement au balayage comprend cent vingt unités. Enfin Port-of-Spain possède un réseau d'égoûts desservant la plus grande partie de la Ville. Les eaux usées et les vidanges des maisons vont à l'égoût. Pour les quartiers non munis d'égoût l'installation d'un châlet de nécessité, dans la cour de l'immeuble, est obligatoire. Le service est assuré par la voirie qui procède sans transvasement ; à l'aide d'une pompe, les récipients, en béton armé, de ces châlets, (coquets pavillons bien aérés et ventilés) sont vidés, puis lavés et désinfectés : les matières sont recueillies dans des tonneaux à fermeture hermétique (couvercles à vis) et rendues à une bouche d'égoût dans le voisinage de l'usine qui les refoule en mer.

Ce travail est aussi exécuté de nuit. Les inspecteurs de voirie, dans leurs tournées journalières, constatent le degré de remplissage des châlets ou sont avertis par les occupants et font le nécessaire.

Le récipient pour le dépôt des ordures ménagères est rigoureusement exigé. L'enlèvement se fait par les charrettes municipales, à la pointe du jour.

Le réseau d'égoût existant à Port-of Spain est très bien compris. Il a été conçu rationnellement, c'est-à-dire comme un bassin fluvial. Les multiples tuyauteries d'évacuation des maisons particulières constituent les ruisseaux affluent dans des collecteurs secondaires qui remplissent le rôle des rivières ; celles-ci transportent les eaux dans des collecteurs généraux analogues aux fleuves ; enfin ces derniers conduits évacuent en un point où se trouve un grand réservoir d'où les vidanges sont refoulées à la mer par l'intermédiaire de puissantes pompes installées dans une usine spéciale.

Les conduites particulières et quelques collecteurs secondaires sont en grès vernissé ; certains collecteurs généraux sont en fonte, les autres sont des canaux maçonnés du profil ordinaire des égoûts.

A part les collecteurs généraux dont le parcours emprunte le milieu de la chaussée, les autres conduites passent sous les trottoirs. Des regards et des bouches disposés convenablement complètent le réseau d'égoût.

En plus de ces nombreux moyens de salubrité dont dispose Port-of-Spain il faut en considérer un autre qui ne contribue pas peu à faire de cette ville la belle et coquette cité admirée des étrangers : c'est la propreté des habitants. L'observance des règlements et arrêtés de voirie y est absolue. Cela tient peut-être à la promptitude et à l'efficacité des mesures de coercition. Il n'importe, le résultat est acquis et la bonne réputation dont jouit le chef-lieu de l'île anglaise n'est pas surfaite.

A Fort-de-France nous en sommes hélas ! au point de vue d'hygiène et de salubrité aux méthodes les plus primitives. Et les licences que prennent, à la faveur de l'impunité, un grand nombre de nos concitoyens, sont déplorables.

Depuis quelque temps nous nous débattons pour parvenir à la transformation de notre service des Immondices et nous restons aux prises avec les pires difficultés dont le manque de bras n'est pas la moindre. Le personnel indien qui a toujours été affecté au curage des dalots et au balayage des rues et places publiques est aujourd'hui, au

moment où la population s'est accrue si intensivement, réduit à une quinzaine d'unités. Il s'est épuisé par extinction. Grâce au bienveillant concours de la haute administration nous avons pu obtenir la cession d'un atelier de condamnés comprenant dix à douze hommes. Mais combien insuffisant un tel personnel reste pour une population de plus de trente mille habitants !

Les quelques améliorations réalisées avec la mise en régie du service et l'emploi des camions automobiles pour l'enlèvement des ordures sont encore loin du résultat à obtenir. De sorte qu'il faut travailler sérieusement à une meilleure organisation du service.

Pour suppléer au manque de bras nous ne voyons qu'un moyen : l'outillage.

L'ensemble de notre réseau des rues a un développement de onze kilomètres environ, non compris nos places publiques ; nos dalots peuvent donc être évalués à plus de vingt kilomètres. Il est impossible de parvenir au nettoyage quotidien d'une telle étendue avec les quelques indiens disponibles, l'atelier des condamnés restant affectés à l'enlèvement des ordures. Or, il existe, malheureusement, chez les travailleurs indigènes un préjugé qui les écarte du travail de propreté des rues. L'on a quelquefois dit que c'était l'insuffisance des salaires qui éloignait les manœuvres créoles. Cette assertion est inexacte. Il est au contraire facile de constater que pour un nombre moindre d'heures de travail le balayage des rues ou dalots, payable par tâche, rapporterait six et même huit francs par jour au manœuvre qui voudrait s'y employer, tandis que le salaire du journalier ordinaire, terrassier ou cantonnier est aujourd'hui de quatre à cinq francs.

L'outillage que nous préconisons devra se composer de balayeuses automatiques pour les chaussées des rues.

Quant aux dalots qui sont les conduites d'évacuation des eaux ménagères et pluviales, il ne peut être question de les supprimer tant qu'il n'existera pas une canalisation d'égouts. Ce qui s'oppose à leur propreté, c'est la pratique détestable d'y jeter les matières fécales. Si y était mis un terme nos dalots deviendraient tout de suite moins infects, faciles à curer et cette tâche s'exécuterait avec un personnel peu nombreux dont la ville pourrait s'assurer en lui offrant certains avantages, le logement par exemple, et qui se recruterait soit dans les centres agricoles où il existe encore beaucoup d'indiens, soit dans une des colonies voisines.

L'enlèvement des ordures ménagères peut se poursuivre avec les camions automobiles montés comme ils le sont par les condamnés. Mais il est nécessaire d'augmenter le nombre de voitures de deux autres dont l'une desservira la banlieue : vieux chemin, route du Trabaud, la Folie les plaisirs de Brest et les environs de la Compagnie Générale Trans atlantique et l'autre restera en réserve pour le cas de réparations aux camions en service.

Toutefois, il faut le dire bien haut, la propreté de nos voies publiques ne sera réalisée qu'à la faveur d'une stricte et rigoureuse observance des arrêtés de voirie, notamment de l'arrêté qui rend obligatoire pour chaque immeuble un récipient métallique ou en bois avec revêtement intérieur métallique, couvert et portant le numéro de la maison pour le dépôt des ordures ménagères. Il est indiscutable, en effet, que tant

vaudra la propreté individuelle, tant vaudra la propreté collective.

Il appartiendra donc à la police de sévir, par une action énergique contre les contrevenants ou les récalcitrants aux règlements qui consacrent les devoirs de la population à cet égard. Cette action ne devra pas comporter d'exception ; elle devra s'exercer surtout dans les *cours* ou endroits habités par des agglomérations où les règles de l'hygiène sont cyniquement méconnues.

La Voirie municipale, de son côté pourra contribuer efficacement à l'œuvre de la police si le Conseil municipal veut bien, à l'exemple de la Colonie qui vient de faire assermenter les agents des Ponts-et-Chaussées, décider l'assermentation du personnel de la Voirie, surtout des conducteurs de camions et des surveillants de l'équipe des détenus.

VIDANGES

Le mode de vidanges est sans contredit la plaie de notre ville ; il a été et est souvent très sévèrement critiqué par nos visiteurs. A la vérité, tandis qu'en France, dans les colonies anglaises voisines, dans le monde entier, les progrès de l'hygiène et de l'assainissement se sont réalisés dans des villes beaucoup moins importantes que la nôtre, nous avons, au contraire, sinon régressé du moins marqué le pas.

Il serait pourtant injuste de dire que la question ait été tout à fait négligée ici. La précédente municipalité s'en était préoccupée sérieusement. Le rapport présenté par le Maire, M. Vic'or Sévère, à l'appui du projet du budget de 1915 appelait tout particulièrement l'attention du Conseil municipal sur ce point.

Nous lui empruntons ces passages :

« L'enlèvement des vidanges est pour la Municipalité un problème d'autant plus difficile à résoudre que la Ville est bâtie à quelques centimètres seulement au dessus du niveau de la mer.....
.....

« Il nous faut, cependant, en finir avec les pratiques actuelles, malpropres et dangereuses pour la santé publique.... »

Les circonstances graves dans lesquelles nous avons vécu ces cinq dernières années n'ont pas permis la réalisation du programme d'assainissement conçu par la précédente édilité pour remédier à cet état de choses. Cependant l'étude entreprise en ce sens avait fait un grand pas. Nous le verrons plus loin.

La situation est aujourd'hui plus grave car les causes d'insalubrité croissent généralement avec la densité des populations. Il semble donc temps d'aborder carrément la question et de lui trouver une solution satisfaisante.

Pour le traitement des résidus des collectivités, l'hygiène moderne préconise plusieurs méthodes parmi lesquelles nous trouvons l'incinération, l'épuration chimique ou biologique, le refoulement à la Mer. etc. etc.

L'incinération, très onéreuse, en raison de l'humidité des résidus qu'il faut réduire par une dessiccation préalable, est peu pratique.

L'épuration chimique c'est-à-dire par précipitation à l'aide d'un mélange de produits chimiques ne reçoit son application que dans des conditions particulières et la plupart des villes qui l'ont essayée en grand

ont dû rejeter cette méthode en raison des vicissitudes et des déboires qu'elles avaient éprouvées.

Le procédé d'épuration biologique ou par fosses septiques, consiste, comme l'on sait, à admettre dans un récipient clos, de dimensions variables avec l'importance du nombre de personnes auquel il est destiné, les matières fécales qui y subissent une fermentation et une décomposition. Des microbes d'un genre spécial s'y développent vivant aux dépens des matières qu'ils transforment en les rendant solubles. Enfin l'effluent, ou produit de cette décomposition, déjà notablement amélioré sous la forme liquide mais encore impur peut, dans une installation à la campagne, être dirigé, par une canalisation, dans un récipient spécial pour être ultérieurement répandu sur les champs en labour qu'il fertilise en raison des matières organiques qu'il contient ; ou bien, s'il s'agit d'une installation dans une ville, cet effluent doit passer par des filtres bactériens pour y subir un complément d'épuration indispensable, avant qu'il soit déversé dans les dalots des voies publiques pour être définitivement rendu à un cours d'eau ou à la mer.

Sans le complément d'épuration précité ou lorsque le travail d'épuration est imparfait la fosse septique urbaine est plutôt nuisible à l'hygiène publique.

La méthode d'épuration biologique des résidus des villes présente donc quelques avantages mais comporte de graves inconvénients.

Les spécialistes de l'hygiène estiment que les installations incomplètes du genre de la fosse septique doivent être proscrites dans les villes ou grandes agglomérations. Le Congrès de « l'Association Française pour l'avancement des sciences », tenu à Toulouse en 1910 s'est résolument prononcé dans ce sens. Après discussion elle a conclu comme suit :

« La 19^{ème} section (Hygiène et Médecine publiques) considérant
« les multiples et graves inconvénients que présente au point de vue de la
« salubrité générale, la diffusion au centre des agglomérations d'appareils
« dits d'épuration des eaux usées et matières de vidange, tels que les
« fosses septiques établis spécialement pour chaque habitation et dont le
« fonctionnement ne peut être surveillé ni assuré de façon régulière et
« satisfaisante :

« Emet le vœu :

« Que les administrations municipales n'autorisent ou ne tolèrent
« pas, à l'intérieur de leur agglomération, l'installation des fosses septiques
« particulières ou autres appareils d'épuration incomplète, les applications
« des principes biologiques étant exclusivement réservées au traitement
« des résidus des collectivités, à une distance suffisante de toute construc-
« tion habitée et avec les garanties de surveillance et de contrôle reconnues
« nécessaires à ces installations. »

Or, y a-t-il la possibilité d'installer des appareils complets d'épuration dans les petites maisons de la ville dont certaines sont louées par appartement au galetas, au premier et même au rez-de-chaussée ?

Nous ne le pensons pas. La plupart des bâtisses de Fort-de-France n'ont qu'une cour exigüe où il serait difficile d'y trouver l'emplacement à assigner à une fosse septique avec le lit bactérien. Il existe bien des maisons bourgeoises de plus vaste étendue, pouvant se prêter à cette installation mais quel résultat obtiendrons-nous, au point de vue général, s'il n'est pas possible de généraliser la mesure.

De sorte qu'au cas où la Municipalité s'arrêterait au mode de traitement résiduaire par épuration biologique ou fosse septique, elle n'adopterait qu'une solution bâtarde et transitoire nécessitant d'assez gros sacrifices administratifs et individuels sans cependant que soit complètement résolu le problème des vidanges.

Nous sommes ainsi amenés à envisager la solution radicale, celle que toutes les villes, désireuses de réaliser leur assainissement, ne doivent pas hésiter à adopter, le *Tout à l'égoût*. Mais nous optons pour le système d'égoût séparatif, c'est-à-dire celui qui ne reçoit que les eaux ménagères et les matières de vidanges, à l'exclusion des eaux pluviales et des ordures ménagères solides et volumineuses, parce que ce système est plus économique et que l'égoût général et unitaire exigerait des dimensions de conduites trop considérables et par suite trop onéreuses.

Le problème ainsi posé paraît, certes formidable en raison des dépenses que sa solution entraînera. Mais il n'y a rien qui puisse nous effrayer. Il suffit d'étudier d'un peu plus près les moyens financiers à mettre en œuvre — et cela peut se faire par une Commission spéciale — pour se convaincre de notre optimisme.

Il y a près de trois ans, le Maire, Monsieur Sévère avait reçu du Docteur, Imbeaux, Ingénieur en Chef de la Ville de Nancy, spécialiste des travaux d'assainissement, une lettre contenant des renseignements et un questionnaire auquel la Voirie municipale a déjà répondu, relativement à l'étude d'un avant-projet d'égoûts pour Fort-de-France. Cette lettre, qui est datée du 4 juin 1917, nous informait de l'existence d'une société dite « Société Générale d'Épuration et d'Assainissement » qui a installé des égoûts dans plusieurs villes de France et qui, désireuse de faire des travaux de cette nature à l'étranger, acceptait d'étudier un projet pour notre ville et d'en réaliser l'exécution et l'exploitation moyennant le paiement d'une taxe, dont seraient imposés les propriétaires desservis, garantie par la Municipalité, et d'une subvention de la Ville et de la Colonie. Cette correspondance pourra être consultée utilement par la Commission spéciale à qui sera échu l'examen détaillé tant au point de vue technique que financier du problème des égoûts.

En ce qui concerne les contributions des propriétaires et même des locataires, il suffit de tenir compte des dépenses mensuelles que ceux-ci payent ou doivent payer, à l'heure actuelle pour l'enlèvement de leurs vidanges par les moyens rudimentaires en usage. Il n'y aura donc pas ou presque pas de gros sacrifices nouveaux de ce côté.

ABATTOIRS

L'attention du précédent Conseil Municipal avait aussi été attirée sur la nécessité d'une transformation de notre abattoir suivant les principes de l'hygiène moderne. Un projet a été dressé dans ce sens en 1916 avec toutes les données qui nous sont parvenues de France. Sa mise à exécution a été empêchée par la Guerre.

A Port-of-Spain ce progrès est déjà réalisé. L'abattoir que nous avons eu l'occasion de visiter, en compagnie de l'Ingénieur-Voyer de cette ville, est un établissement tout à fait moderne, pourvu de tous les accessoires usités dans les grands abattoirs de la Métropole : appareils de levage, voie et bascule aériennes, — charriots, — treuils, — câbles, — jeux de crochets, — tables de travail, — tablettes de triperie, — grands et petits échandoirs alimentés par robinets d'eau froide et jets de vapeur, — générateur de vapeur etc., etc..

L'aire du hall d'abattage comprend des rigoles et canalisations d'évacuation des déchets qu'elles conduisent à la mer. Ses parois verticales sont carrelées en briques émaillées ou vernissées. L'eau y est maintenue en pression et peut être distribuée à profusion par des bouches de lavage.

Un compartiment spécial est affecté à l'abattage des petits animaux. Enfin une chambre de dépôt parfaitement aérée est aménagée dans l'établissement. Les viandes y restent suspendues après l'abattage jusqu'au lendemain matin : de là elles sont véhiculées au marché dans une voiture grillagée de façon à empêcher le contact des mouches.

Le projet de transformation de notre abattoir est conçu dans le but de réaliser les mêmes conditions de propreté ; il comprend de plus une chambre froide dans laquelle les viandes devront être déposées par les marchands bouchers et aussi conservées au lieu d'être placées comme en ce moment dans des lieux malsains.

Il suffit à notre avis que ce projet soit repris, révisé par le service compétent en ce qui concerne les prix actuels des divers appareils et mis à exécution sans retard.

Nous estimons qu'il y aura lieu de penser également à un meilleur aménagement des bureaux d'administration, du médecin vétérinaire et du logement du surveillant qui, en l'état actuel, sont, tout comme l'abattoir proprement dit, indignes d'une grande ville comme Fort-de-France.

SERVICE des EAUX.

Ce qui fait le caractère de service des eaux de Port-of-Spain c'est sa réglementation. Toutes proportions gardées l'eau est beaucoup plus abondante ici que là-bas malgré les installations à grands frais de l'île anglaise. Les environs de Port-of-Spain ne sont pas en effet pourvus de cours d'eau. Un seul ruisseau, très exposé d'ailleurs à la pollution est capté à environ trois kilomètres de la Ville.

Pour obtenir le surplus nécessaire à l'alimentation publique l'on a été contraint de creuser des puits ordinaires et des puits artésiens au nombre de quatre à six : les puits de Sainte-Claire et de Diégo-Martin et les puits artésiens de Cocoritte. A l'emplacement de chacun de ces puits est construite une usine d'aspiration et de refoulement qui envoie l'eau dans des réservoirs situés au dessus de la ville, d'où elle est distribuée par gravitation.

La réglementation du service des eaux permet à la population d'en avoir en tout temps. Elle consiste surtout dans la repression du gaspillage. Il est formellement interdit, sous peine d'amendes, de laisser ouvert le robinet de puisage en dehors des besoins ; la consommation particulière est ainsi réduite au minimum.

Les abonnements sont proportionnels pour les maisons d'habitation ordinaires ; ils sont de quatre pour cent (4 o/o) de la valeur locative brute. Dans les établissements le compteur est exigible.

Il nous manque, certes, à Fort-de-France, une réglementation des eaux. Le débit de notre eau d'alimentation pourrait largement suffire à tous les besoins si un réglage convenable était opéré et si surtout il était mis un frein à la dépense plus qu'excessive des concessionnaires de la route de Didier.

Il est à notre connaissance qu'un projet d'arrêté a été préparé par le Service des Ponts - et - Chaussées et soumis à l'approbation du Chef de la Colonie pour la réglementation des abonnements suburbains. Il serait désirable, sitôt la promulgation, d'en poursuivre la scrupuleuse application si l'on veut obtenir de réels résultats.

En ce qui concerne la ville, la consommation individuelle devra être

réduite et aussi réglementée, et, si nous avons l'égoût le compteur nous paraît devoir s'imposer.

Notre réseau de distribution urbaine pourra ainsi être maintenu en charge permanente, ce qui permettra aux bouches d'incendie de devenir efficaces.

L'installation d'un certain nombre de bouches de lavage à des endroits à déterminer ne sera pas sans utilité.

La diffusion des bornes-fontaines munies de robinets à pression ou de robinets dont la fermeture après puisage sera obligatoire, dans les quartiers de l'Ermitage, du Trabaud, de la Rivière-Monsieur sera sûrement une mesure de commodité et d'hygiène pour la population suburbaine. De nombreuses demandes de concessions individuelles parviennent des quartiers suburbains, notre avis est qu'une décision doit être prise pour mettre un terme à ces autorisations. Il ne faut pas perdre de vue, en effet que le débit des rivières captées n'est pas inépuisable et qu'il y a lieu de penser aux besoins qui découleront de l'agrandissement de la ville. Si les habitants de la route de Didier ont pu être servis individuellement — encore qu'il soit de toute urgence, comme nous l'avons dit de réduire leur consommation — c'est à la faveur du passage de la tuyauterie dans le voisinage de leurs villas, mais s'il fallait faire bénéficier du même régime toutes les villas des campagnes environnantes : toutes celles de Balata, toutes celles de la route de Schœlcher e. toutes celles de la Rivière-Monsieur, le volume d'eau capté n'y suffirait pas. La réfection de la conduite d'eau a d'abord été faite pour la Ville ; en dotant certaines campagnes d'un certain nombre de bornes-fontaines judicieusement réparties, elles seront encore assez bien partagées.

CIMETIÈRES

Le vaste emplacement sur lequel est situé le principal cimetière de Port-of-Spain, le cimetière Lapeyrouse, a permis d'en faire une véritable petite cité mortuaire, traversée par de nombreuses et larges allées empierrées sur le modèle des rues et bordées de caniveaux maçonnés. De très riches caveaux et beaux monuments, œuvres de l'initiative privée, y sont construits comme sépultures de familles. Les concessions temporaires ou perpétuelles y sont accordées, en effet, suivant les mêmes règles de la législation française. Le cimetière Lapeyrouse est aussi affecté aux inhumations publiques.

En outre de cette nécropole il existe le cimetière Saint-James, nouvellement ouvert et qui n'est même pas encore clos de murs.

Le Conseil municipal de Fort-de-France devrait bien prendre une résolution en ce qui concerne l'ouverture de notre nouveau cimetière. Le cimetière privé de la Levée est aujourd'hui comble ; il n'y reste pas une place pour une seule concession. Le Trabaud ne suffit plus depuis longtemps aux inhumations. Les fosses que la force des choses oblige d'y creuser le sont à l'encontre des prescriptions de l'hygiène publique.

Nous prions instamment le Conseil municipal de ne plus retarder cette affaire.

MARCHÉS

Nos marchés peuvent avantageusement être comparés à ceux de Port-of-Spain. Nous avons devancé nos voisins dans l'organisation matérielle de ce service. Notre boucherie, notre triperie, notre poissonnerie, disposant de tablettes de marbre et nos légumes et autres denrées sont exposées sur des tables.

Nous sommes toutefois étroitement logés et il paraît de toute utilité d'exécuter le projet déjà vieux de transposer la poissonnerie au boulevard Allègre.

Dans l'ordre des travaux nécessaires il faudra tenir compte des réparations nécessitées par l'état de la toiture du grand marché, qui exigent le remplacement d'un grand nombre de tôles.

Enfin la pose des bouches de lavage dans chacun des deux vaisseaux, idée déjà adoptée par le conseil municipal et non encore réalisée à cause de la Guerre, possible à l'heure actuelle, permettra le lavage à grande eau, chaque soir, suivant les dispositions de l'arrêté du 22 janvier 1915.

ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE

L'intensité de l'éclairage public n'est pas, proportionnellement, moindre à Fort-de-France qu'à Port-of-Spain ; mais en revanche l'éclairage électrique privé est beaucoup plus développé dans cette dernière ville dont la Compagnie de l'électricité possède une usine, d'une puissance considérable, qui fournit non seulement la lumière publique et privée mais aussi la force motrice nécessaire à l'exploitation d'une ligne de tramways électriques desservant Port-of-Spain et ses environs. Le nombre de voitures omnibus circulant simultanément est de vingt-quatre réparties sur quatre lignes.

L'usine est actionnée par des générateurs à vapeur ; elle emploie l'huile lourde comme combustible. Elle n'est pas, comme celle de Fort-de-France, sujette à des arrêts malheureusement trop fréquents, consécutifs du manque de la force motrice : l'eau.

Il est d'ailleurs plus que temps de trouver ici, d'accord avec la Compagnie de l'électricité, un moyen d'éviter les interruptions d'éclairage dont nous souffrons. Des pourparlers déjà engagés il résulte que la ville et la Compagnie concessionnaire du monopole de l'éclairage peuvent, sans trop de difficultés, trouver une solution pratique compatible avec tous les intérêts, surtout l'intérêt public et conforme à l'esprit de l'acte de concession qui stipule que des moyens de fortune doivent parer aux cas de force majeure, de façon que la ville ne reste jamais dans l'obscurité.

Nous proposons le renvoi de cette question à une Commission spéciale à laquelle la société de l'électricité sera représentée.

POMPES FUNÈBRES

Un service complet et moderne de pompes funèbres existe à Port-of-Spain. La plus entière liberté, tant au point de vue du prix des convois que des fournitures funéraires est laissée aux compagnies d'exploitation.

La loi de la concurrence fait obstacle à la hausse arbitraire des prix.

Les voitures des pompes funèbres sont à traction animale ; leurs décors et garnitures varient avec la classe des convois : il y en a pour toutes les bourses.

Notre précédente municipalité a en vain essayé la création d'un service de ce genre à Fort-de-France. Le cahier des charges dressé pour une adjudication publique a été approuvé par le Conseil municipal dans sa séance du 31 octobre 1916. L'adjudication a eu lieu sans résultat.

A quelques temps de là plusieurs demandes sont parvenues en vue de la passation d'un marché de gré à gré. Il était difficile de choisir dans le nombre, d'autant qu'il s'agit ici, conformément aux principes de l'administration française, d'accorder un monopole.

S'il faut en juger par les désirs unanimes, jamais plus impérieuse nécessité ne s'est manifestée que celle de la création à Fort-de-France d'un service de pompes funèbres. L'ouverture du nouveau cimetière sera une raison de plus à cette création.

Le conseil municipal est saisi de plusieurs demandes. La règle est de recourir à la concurrence par voie d'adjudication publique, à moins

de considérer comme desuètes les demandes datant déjà de plusieurs années et de ne retenir que la dernière qui est toute récente, auquel cas le Conseil municipal pourrait, si cette offre, qui émane de Monsieur Bagoée, paraît lui présenter des garanties sérieuses de prompt réalisation, émettre un avis favorable à l'obtention de la part du Chef de la Colonie d'une autorisation en faveur de l'agrément de cette demande.

Ce qu'il faut : c'est gagner du temps.

SERVICE des INCENDIES

Le service des incendies comprend une trentaine de pompiers casernés, sous le commandement d'un chef. De plus, tous les agents de police, au nombre de huit cents pour la seule ville de Port-of-Spain sont astreints, chaque semaine, périodiquement ou quelquefois inopinément, à des exercices et des alertes. (La Police relève du Gouvernement. La Municipalité n'entretient qu'une dizaine d'agents préposés à la surveillance des marchés et de l'abattoir)

Le matériel se compose : 1. de deux pompes à vapeur pouvant refouler l'une soixante tonnes, l'autre vingt tonnes d'eau à l'heure ; 2 : des pompes à bras ; 3 : des extincteurs dégageant du gaz carbonique.

Le réseau de distribution d'eau urbaine est aussi muni d'un très grand nombre de bouches d'incendie.

Le dépôt central où sont casernés les pompiers, deux chevaux toujours harnachés peuvent en quelques minutes être attelés à la grande pompe à vapeur.

Une ligne téléphonique directe relie le dépôt aux deux réservoirs situés sur les collines qui ceignent la Ville. En cas de sinistre, l'eau est envoyée en abondance au premier appel.

A part le dépôt central, il y a deux autres dépôts annexes, situés dans des quartiers différents, toujours gardés et possédant une pompe chacun.

Ici, à l'époque de la guerre, l'organisation du service d'incendie était assurée par l'Autorité militaire qui avait à prendre toutes les mesures utiles en cas de bombardement. Le Maire avait toutefois conservé toutes les attributions que lui confère la loi. Aujourd'hui que l'effectif de la garnison est réduit au minimum et que la Défense fixe doit disparaître d'un jour à l'autre, il conviendrait de nous assurer des moyens rapides de combattre les incendies.

Nous n'avons comme matériel que des pompes à bras très anciennes et un extincteur monté sur charriot automobile qui est excellent pour les commencements d'incendie ou pour parfaire la besogne d'extinction, mais qui ne peut vraiment pas lutter contre les fléaux de quelque importance. Notre pompe automobile de Dion-Bouton, si puissante, est restée aux ateliers de fabrication depuis l'époque coïncidant avec le début de la guerre, où nous l'y avions envoyée pour être réparée. La pompe à vapeur du service local est impropre à tout usage, si nous en croyons les renseignements qui nous sont parvenus : tous les tubes de sa chaudière doivent être remplacés.

La municipalité pourrait s'entendre avec la colonie qui a à sauvegarder de nombreux bâtiments coloniaux, pour l'acquisition d'une bonne pompe à vapeur ou à pétrole qui jointe à notre pompe automobile que nous espérons recouvrer bientôt, constitueraient un matériel de toute sécurité. Les bouches d'incendie qui ont été placées sur le parcours du réseau urbain n'ayant ni tuyauterie ni lances devraient en être pourvus.

En ce qui concerne le personnel, les douze sapeurs subventionnés sur les fonds communaux pourraient recevoir une meilleure rétribution grâce à une subvention spéciale que la Colonie et la Chambre de Com-

merce voudraient bien nous donner et nous serions en droit d'exiger d'eux une garde et un service plus réguliers et plus complets.

HYGIENE et PROPHYLAXIE

Il existe à Trinidad un service d'hygiène et de prophylaxie des maladies transmissibles analogue à celui de la Martinique. La même méthode est suivie pour la visite des locaux, la désinfection des immeubles contaminés, le nettoyage des chéneaux, cours, etc., etc..

Après observations des agents, un avis verbal est donné aux propriétaires ou locataires, puis, un avis écrit avant poursuites et enfin procès-verbal est dressé et les poursuites entamées en cas d'inexécution des prescriptions du service.

Mais contrairement à nos habitudes, la répression est réelle là-bas ; elle est de plus prompte et sévère et comprend des amendes proportionnées à la gravité des cas, dont le non paiement entraîne la contrainte par corps avec travail obligatoire pour les déteaus, hommes et femmes.

L'organisation du service général d'hygiène et de prophylaxie, à Trinidad qui ressortit au Gouvernement est complétée par l'installation d'un bureau local d'hygiène à Port-of-Spain, ressortissant à la Municipalité.

Il devrait en être de même à Fort-de-France aux termes de la loi du 15 novembre 1909 qui rend cette installation obligatoire pour les villes de plus de 20.000 habitants.

La mission a visité le Dispensaire pour tuberculeux de Port-of-Spain que dirige le distingué Docteur Georges Misson, Chef du bureau municipal de prophylaxie, qui s'est spécialisé dans le traitement de la tuberculose. Cet établissement, où les malades sont visités et observés avant d'être dirigés à une section isolée de l'hôpital, est très minutieusement tenu.

La mission s'est aussi rendue, en compagnie de Monsieur le Consul français, à Cocoritte, banlieue de Port-of-Spain, où se trouve la léproserie dont l'effectif est d'environ cinq cents malades. Cet établissement lui, aussi, très propre, fonctionne parfaitement avec le concours dévoué des sœurs dominicaines de l'ordre de Saint-Augustin, de nationalité française.

Il serait désirable, par mesure de salubrité publique et d'économie que notre Colonie prit l'initiative d'une construction semblable qui éviterait de laisser un grand nombre de nos infortunés compatriotes victimes, de cette triste maladie, livrés à des soins insuffisants dans des coins cachés et malsains ou l'envoi, à grands frais, de nombreux martiniquais jusqu'à la Désirade, où les chagrins d'être séparés de leurs parents et amis abrège de beaucoup leur existence.

CONCLUSIONS

L'impression générale que la mission rapporte de Port-of-Spain est en tous points excellente.

Au point de vue matériel : une grande et belle ville, active, bâtie dans des conditions hygiéniques des plus favorables avec des maisons spacieuses, hautes de plafond dont beaucoup entre cour et jardin. Des voies de communication larges, solides, bien entretenues, d'une propreté admirable ; les établissements publics installés avec le maximum de confort ; les moyens de locomotions nombreux et faciles, (lignes de tramways électriques, divers établissements de location de voitures et automobiles) contrôlés et tarifés d'ailleurs par les autorités municipales pour la sauvegarde des intérêts du public qu'elles n'ont pas voulu laisser livrés à l'arbitraire des intérêts privés.

En un mot, ville de progrès moderne.

Port-of-Spain est de plus destiné au plus grand avenir ; d'immenses terrains de palétuviers ou mangliers qui l'avoisinent sont remblayés, drai-

nés, consolidés, assainis sans relâche. Ils formeront demain l'emplacement où s'étendra la ville

Au point de vue moral : une population calme, soucieuse de ses devoirs et mettant à observer les lois et les règlements qui — nous l'avons dit, — comportent des sanctions immédiates un zèle et une discipline de meilleur effet ; respectueuse de la propriété publique comme de la propriété privée, imbue de ses droits mais n'essayant pas d'empiéter sur ceux du voisin. Pour s'en rendre bien compte il suffit de se trouver dans un établissement public, un guichet, un magasin, une manifestation, partout où il y a une affluence pour constater un ordre parfait, chacun suivant inflexiblement cet ordre ou conservant sa place.

Bref, un ensemble de gens de mœurs régulières.

La mission n'a eu qu'à se louer de l'aménité des personnes avec lesquelles elle a pris contact ; quant aux personnages officiels à qui elle s'est présentée et avec qui elle a été en relations, elle en a reçu un excellent accueil. Avec une esquisse obligeance ceux-là lui ont fourni tous les renseignements intéressants l'Ingénieur : de la ville capitale, M. Farrell, et le Chef du service municipal de prophylaxie, M. le Docteur Masson, à la courtoisie de qui la mission se doit de rendre un particulier hommage, l'ont accompagnée et initiée au fonctionnement des différentes branches de leurs services respectifs, s'employant à tout faire pour faciliter notre tâche.

Nous avons gardé, des témoignages d'obligeance dont nous avons été l'objet, une forte et agréable impression de sympathie et de cordialité dont nous avons rendu compte sitôt notre débarquement à M. le Maire de Fort-de-France.

Pouvons-nous à Fort-de-France, même en des proportions moindres, et par étapes successives, réaliser les progrès de nos voisins anglais ?

Nous le croyons sincèrement.

La question morale, c'est à dire celle qui touche à nos institutions même est, certes, un élément considérable du problème. Les lois anglaises sont, à certains points de vue plus propices aux réalisations, en ce qu'elles comportent des mesures de répression autrement rigides que les lois françaises. Nos alliés admettent plus volontiers le principe de l'inefficacité de toute morale sans sanction. Quoi qu'il en soit, malgré de mauvaises et anciennes habitudes, malgré les licences déplorables dénotant parmi la population plutôt de la négligence ou de l'indifférence pour les choses de l'assainissement et de l'hygiène publique, nous restons optimistes.

Le développement de Fort-de-France qui depuis quelques années suit une progression ascendante est arrivé à un point où un effort considérable est à faire si l'on ne veut compromettre cet essor : effort général tant du côté des pouvoirs publics, que du côté de la population. La Guerre a empêché cet effort sans arrêter ce développement.

Pratiquement, chacun des problèmes examinés dans le cours de la présente étude est réalisable.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir fourni techniquement un travail complet ; nous croyons au contraire que de nombreux points de détail devront être développés et examinés à nouveau, soit par des commissions spéciales, soit par le service technique municipal. Nous avons tenu à signaler seulement après les constatations faites dans l'île anglaise de Trinidad ce qui nous a semblé opportun et susceptible d'adaptation à Fort-de-France.

Dans cet ordre d'idées nous ajouterons, en y insistant, la nécessité d'agrandir notre ville qui à l'heure présente étouffe dans ses limites. Une crise de logement comme l'on n'en a jamais connu, sévit en ville et dans la

banlieue où aucune maison d'habitation n'est disponible. Quelque soit l'emplacement choisi, les limites urbaines doivent être étendues en s'inspirant des besoins de l'hygiène moderne pour réglementer la construction des quartiers nouveaux.

Enfin nous devons tendre à sortir de l'ornière.

Les moyens doivent être adaptés au but, dussent-ils entraîner quelques taxes nouvelles, quelques sacrifices nouveaux. Il ne faut reculer devant aucune mesure d'organisation et de police, « car il s'agit de l'hygiène publique et comme rien n'a de valeur sans la vie humaine, il s'ensuit que la santé humaine doit être la chose la plus précieuse et, par conséquent, que toutes les taxes qui sont nécessaires pour conserver la santé et prolonger la vie doivent être acceptées sans regret. »

Le service d'hygiène et de prophylaxie peut dans une large mesure aider la police municipale.

Il est certain que l'on se trouvera dans les débuts aux prises avec les récriminations de toutes sortes: celles qu'inspire la bonne foi, simplement guidées par la résistance instinctive à l'esprit d'abolition des vieilles coutumes ; celles suggérées aussi par la critique systématique ou d'autres mauvaises passions ; mais la sagesse de la population saura, tout compte fait, discerner et approuver l'Autorité municipale dans son œuvre de progrès social.

Fort-de-France, le 16 avril 1920.

P. NAYS.

I. TARQUIN,

O. MOSOLE.



2890
Crawford - Andrew -
Hubert W