DATE DUE

MAY 12 '77	AP 25		
GAYLORD			PRINTED IN U.S.A.

IMPRIMERIE
L. Rives
8, Rue Marceau
ALGER

CHAMBRE DE COMMERCE

LE PORT D'ALGER

par

LAYE YVES
DOCTEUR EN DROIT
AVOCAT A LA COUR D'APPEL D'ALGER

---

le passé, le présent, l'avenir

ALGER

[redacted]

La Bonne Volonté
Franco-Américaine
23, Rue Jacob, Paris-6e

KB

PRÉFACE

Depuis la fin des hostilités, la Chambre de Commerce se proposait de remettre à l'impression, revu et amplifié, l'ouvrage documentaire sur le Port d'Alger qu'elle avait fait éditer en 1937.

Le travail était en cours lorsque Monsieur Yves Laye, étudiant à la Faculté de Droit, vint nous informer de son intention de faire porter sa thèse de Doctorat sur le Port d'Alger. Il nous présenta en même temps un schéma si complet, si parfaitement ordonné et si remarquablement construit que nous prîmes la décision de mettre nos Services et nos Archives à sa disposition. De la part de la Direction du Port et de tous les organismes qui, de près ou de loin, touchent à la vie du Port, il rencontra les mêmes concours empressés

Notre confiance ne fut pas déçue. La réalisation comble nos vœux. Le jury de thèse décerna d'ailleurs au lauréat ses très vives félicitations.

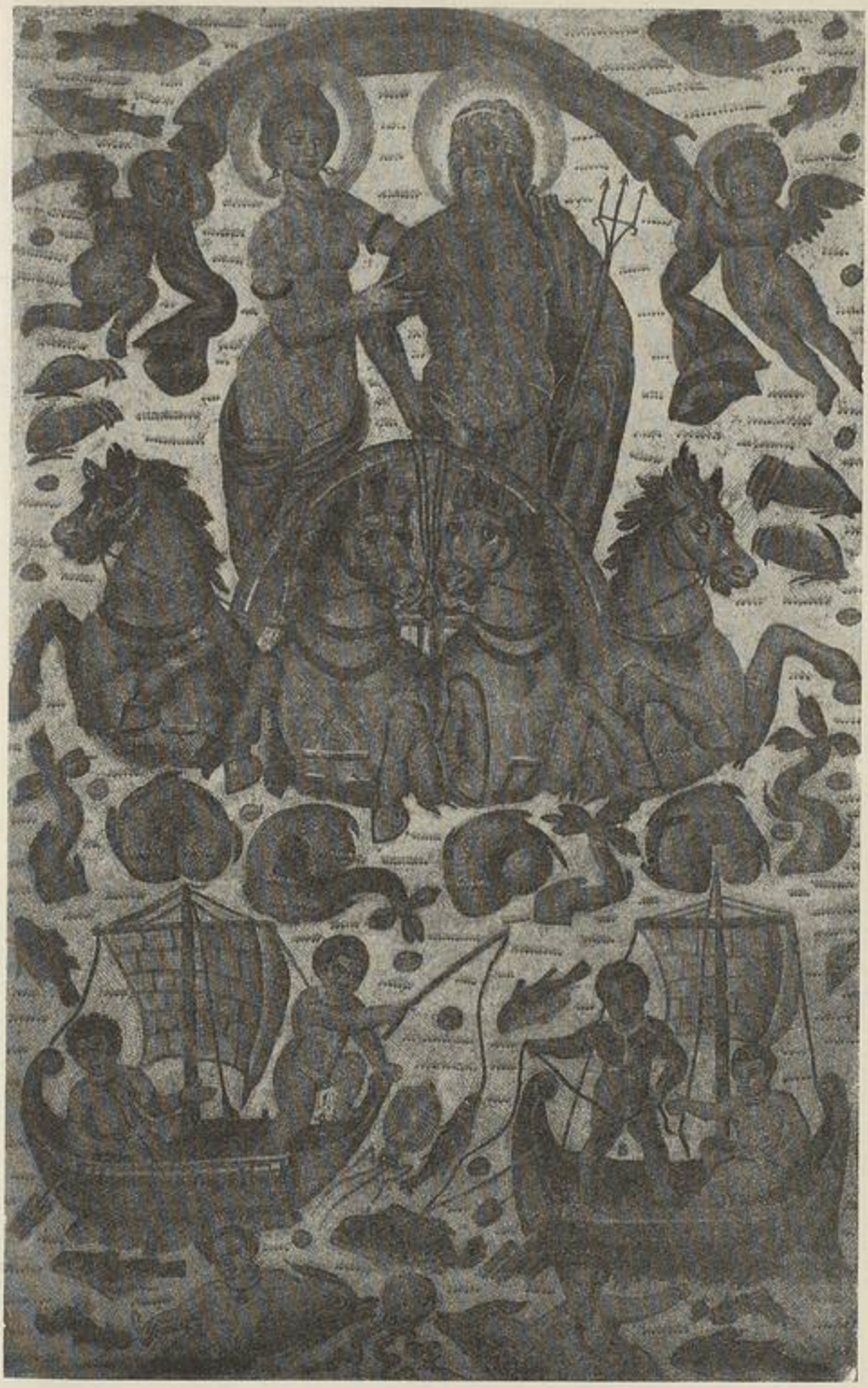
C'est un ouvrage solide et d'une documentation sûre qui ne laisse rien dans l'ombre, qu'il s'agisse du passé, du présent ou de l'avenir de notre établissement portuaire.

Le Président de la Chambre de Commerce d'Alger tient à joindre ses chaleureux compliments à ceux de l'éminent Jury qu'a présidé M. Saint Germès et à remercier M. Yves Laye d'avoir ainsi permis à l'Assemblée Consulaire de disposer d'un document précieux aussi remarquable dans la forme que riche dans son contexte et dans son éclectique illustration.

L. Schiaffino
Président de la Chambre
de Commerce d'Alger.
Président de la Région Economique
d'Algérie.

PREMIERE PARTIE

HISTORIQUE
DU PORT D'ALGER



Neptune et Amphitrite, souverains des mers
Mosaïque du Musée du Louvre provenant d'une villa romaine de Constantine

CHAPITRE I

LES ORIGINES

Les établissements humains de notre littoral africain furent très anciens. Aussi serions-nous en droit de penser découvrir sur les origines d'Alger une importante documentation.

Il n'en est rien.

C'est dans cet esprit que l'historien Berbrügger, qui fut longtemps conservateur de la bibliothèque et du musée d'Alger, a pu écrire : « Que savons-nous... sur l'œuvre accomplie successivement en Afrique par les Phéniciens, les Carthaginois, les Grecs, les Romains, les Vandales, les Byzantins ,les Arabes, puis les Turcs ? Sur ces derniers, qui sont cependant les plus récents, nous n'avons pas même de données suffisantes pour établir une chronologie complète et exacte des pachas !» (1).

SECTION I

LA LEGENDE

Rien de précis ni de sûr ne semblait pouvoir nous guider dans nos recherches. Les auteurs différaient d'opinion et mêlaient la légende à l'histoire.

Au début du XXe siècle, le spécialiste d'histoire ancienne d'Afrique du Nord, **Stéphane Gsell,** écrivait faisant ainsi preuve de sa prudence coutumière: «Si les Phéniciens ou les Carthaginois occupèrent Rusguniae (Matifou) (2), ils se fixèrent sans doute aussi en face à Icosium (Alger) : les deux ports pouvant tour à tour les abriter, l'un étant à couvert des vents d'est, l'autre des vents d'ouest, plus

(1) Berbrugger (Adrien). *Icosium, notice sur les Antiquités romaines d'Alger.* Alger, A. Bourget, 1845, p. VI (Nec ab Icosio taciti recedamus).

(2) Il serait plus exact de parler de La Pérouse, Matifou étant situé à l'intérieur des terres.

redoutables (1). Alger, poursuit Gsell, doit son nom arabe El Djezaïr à des îlots, très voisins de la terre, à laquelle ils sont rattachés aujourd'hui: **c'était là un site vraiment phénicien ».** Mais, après cette affirmation personnelle toute gratuite, cet auteur est obligé de reconnaître: «Du reste, **aucune preuve** ne corrobore ces inductions. La légende qui attribue la fondation d'Icosium à des compagnons d'Hercule (2) n'est pas un argument sérieux, même si l'on veut admettre que cet Hercule ait été le dieu tyrien Melquart...» (3).

Le professeur Charles Delvert, dans l'historique de son ouvrage consacré au port d'Alger, se permettra d'ajouter: «Héraclès, au surplus, ou son émule tyrien Melquart se sont vu attribuer la fondation d'un tel nombre de cités, qu'il était naturel de leur octroyer encore celle-ci» (4).

(1) FISCHER (Theobald). *Mittelmeer Bilder. Neue Folge.* Leipzig und Berlin, B.G. Teubner, 1908. II, p. 116.

(2) GSELL (Stéphane). *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord.* Paris, Hachette et Cie, 1918. Tome II, p. 159. - Gsell écrit dans un autre ouvrage intitulé, *Atlas archéologique de l'Algérie* (Alger, Jourdan ; Paris, Fontemoing et Cie, 1911. Tome I, Feuille n° 5, 11, p. 2 à 5): « Solin (*Polyhistor*, XXVI, Mauritanie) indiquant pour le nom d'Icosium une étymologie absurbe, attribue la fondation de cette ville à vingt compagnons d'Hercule... Si l'on veut tirer quelque chose de cette anecdote, on peut supposer qu'Hercule représente ici le dieu phénicien Melkart : le site d'Alger, avec ses ilots jetés en avant du rivage convenait parfaitement à un établissement phénicien ou carthaginois ».

(3) *Sur la légende*, voir BERBRUGGER (op. cit., p. 13-14): « Alger, dont le nom est à peine prononcé par les historiens et les géographes de l'antiquité, peut cependant se vanter d'une origine qui remonte jusqu'aux temps héroïques, si l'on admet certaines traditions qui le concernent. Car il est, ainsi qu'on en aura bientôt les preuves, la continuation de cet *Icosium dont Solin raconte en ces termes la fondation* (SOLIN, *Polyhistor*, XXVI, p. 203-305. Trad. Agnant. Paris, Panckoucke, 1847):

> « Quand Hercule passa dans ce pays, vingt de ses compagnons qui l'avaient quitté choisirent ce lieu et y jetèrent des murs ; et pour qu'aucun d'eux ne pût se glorifier d'avoir fondé la ville, ils lui donnèrent seulement le nom des vingt fondateurs. (IKOSEIN, dont on a fait Icosion, puis Icosium, signifie vingt)».

« Il faut remarquer, ajoute Berbrügger, que l'Hercule dont il est ici question est celui de Libye ».

« C'est aussi de Libye, selon les chroniques locales, continue Berbrügger, que sont venus les fondateurs d'Alger. Voici ce que rapporte MARMOL à ce sujet (Marmol Louis de. *L'Afrique.* Traduction Perrot d'Ablancourt. Tome II, Paris, Louis Billaine, 1667, p. 408), probablement d'après l'autorité de quelque ancien auteur du pays, auteur qu'il ne cite toutefois pas :

> « Saça... est une ville dont on voit les ruines entre Alger et Métafus (Matifoux ; en kabyle, Tementfous), sur la côte de la mer Méditerranée. Elle avait autrefois plus de trois mille habitants ; elle est sur le bord d'une rivière (Huet-el-Harrax) (il s'agit ici du Oued-el-Harrache qui se jette dans la baie d'Alger, au-dessous de Maison-Carrée), et quelques-uns racontent qu'elle a été bâtie avant Alger par les anciens Africains ; elle a été depuis détruite par le peuple de Mosgane (Mezarhanna) qui est plutôt basané que blanc, et qui a ses principales habitations en Libye, d'où il est devenu puissant en cette province, et y a régné longtemps avant la venue des Romains. Ce sont des Berbères qui parlent Mosgan qui est une langue bien différente des autres. Enfin cette ville est désolée, et les Auteurs assurent qu'elle est plus ancienne qu'Alger, et qu'Alger a été bâtie de ses ruines ».

« Il résulte de ce récit, poursuit BERBRUGGER qu'Alger a été bâtie par les Berbères Mosgan ou Beni-Mezarhanna, avec les ruines d'une autre ville, Saça, qui était située sur les bords du Oued-el-Harrache, que nous appelons l'Arrache (ville située probablement sur l'emplacement actuel de Maison-Carrée). Tous ces faits se sont conservés jusqu'à nos jours par la tradition. Il n'est pas un Algérien qui ne s'attendrisse en entendant parler de Dzaïr-el-Beni-Mezarhanna. « En mai 1841, étant en ôtage (lors de l'échange des prisonniers), au milieu d'une troupe d'Hadjoutes, il m'arriva par hasard de désigner ainsi Alger en parlant à leur jeune chef qui était né dans cette ville ; je vis aussitôt des larmes rouler dans ses yeux. Tel est l'effet produit par ce nom mystérieux que l'occupation romaine et toutes les révolutions n'ont pu effacer de la mémoire des indigènes ».

(4) DELVERT (Charles). *Le Port d'Alger.* Paris, Dunod, 1923, p. 3.

Rien ne permettait donc d'affirmer ou de nier l'établissement des navigateurs phéniciens sur l'emplacement de l'Alger des Turcs et des Français; rien aussi ne laissait prévoir qu'une découverte fortuite trancherait cette question si souvent débattue.

SECTION II

L'ETABLISSEMENT PUNIQUE

Cette **découverte fortuite,** permettant de «prouver qu'Alger avait été un établissement punique» (1), date des démolitions du quartier de la Marine.

Des ouvriers au cours des travaux de terrassement avaient trouvé, dans les derniers jours de novembre 1940, à deux mètres de profondeur environ, **un lot de pièces de monnaie.** Avertis de la trouvaille par M. Barbarin, directeur de la régie foncière, MM. Cantineau et Leschi inventorièrent ces pièces (2).

Les résultats des recherches de ces deux érudits peuvent se résumer ainsi: le nombre des pièces s'élève à 158 dont 154 en plomb et 4 en bronze. L'état des pièces, bien que défectueux, permet de distinguer sur une face, une tête de femme couronnée tournée vers la gauche, ainsi qu'une Victoire ailée, qui, d'un mouvement rapide et dans une envolée de sa longue tunique, s'élance vers la droite. Au revers de la pièce, presque au centre, se dresse un personnage masculin, de face, debout sur un socle et dont la silhouette se dégage assez bien. On y remarque aussi une inscription disposée le long du côté droit du personnage debout: **«Cette légende fournit pour la**

(1) COURTOIS (Christian). *Revue Africaine*, 1947, p. 285 (*Comptes rendus*): «Une... découverte fortuite a permis à J. Cantineau et L. Leschi, *Monnaies puniques d'Alger*, dans C.R. de l'Acad. des Inscript. 1941, p. 263-272 (*Observations* de A. Blanchet, Id. p. 272-277), de prouver qu'Alger avait été un établissement punique».

(2) MM. CANTINEAU, professeur à la Faculté d'Alger, et LESCHI, directeur des Antiquités de l'Algérie. *Communications*. Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Paris, H. Didier, 1941, p. 263-272.

première fois le nom punique de la ville: 'y k s m, Ikosim». La forme d'époque romaine, Icosium, ne sera évidemment que la latinisation de ce nom. Et, de même que plus tard les Arabes seront appelés à caractériser Alger par ses îles en lui donnant le nom d'El Djezaïr, de même les Phéniciens s'inspirèrent de celles-ci dans la formation du mot Icosium ('y - «île»). Les deux sens possibles du nom punique seraient donc «l'île des hiboux» ou «l'île des épines», selon le sens donné au second élément (ks: kos) (1).

Les détails des monnaies ne fournissent pas d'indices probants en faveur d'une date. «On peut toutefois admettre qu'elles sont antérieures à la constitution de la Maurétanie en province romaine, et, sans doute au règne de Juba, pendant lequel les influences romaines se sont exercées dans les Maurétanies et surtout dans les villes côtières. La légende est en caractères puniques et non pas néo-puniques. Si l'on veut bien admettre qu'il n'y a pas là un usage prolongé de l'alphabet punique, ce qui, en matière de légende monétaire, reste possible, on songera pour leur date au IIe siècle avant notre ère, c'est-à-dire au temps de l'espèce d'autonomie que les anciens comptoirs puniques ont connue après la disparition de Carthage, à l'appauvrissement qui est résulté pour eux de leur isolement dans un monde barbare, ce qu'attestent la disparition, pour le monnayage, des métaux précieux et leur remplacement par des minerais de provenance indigène» (2).

L'établissement des Phéniciens sur l'emplacement de l'Alger actuel ne peut donc plus être mis en doute.

SECTION III

LE MUNICIPE ROMAIN

Si nous ne savons rien de très précis sur la bourgade phénicienne, du moins, sommes-nous mieux renseignés sur l'Icosium romaine.

Cependant, nous dit Berbrügger, «des personnes, trop promptes à juger sur des apparences observées d'une manière imparfaite, n'ayant vu aucun reste de monument romain à Alger, s'étaient hâtées de conclure que jamais cité romaine n'avait existé sur l'emplacement de cette ville. C'était une conclusion un peu téméraire et dont plusieurs découvertes successives devaient démontrer la fausseté» (3).

(1) « On peut admettre que le *m* final est le suffixe du pluriel ». MM. Cantineau et Leschi (op. cit., p. 267).

(2) MM. Cantineau et Leschi (op. cit., p. 271).

(3) Berbrugger. Op. cit., p. 9.

Ce pavement en mosaïque d'un tombeau romain de Sousse (au musée du Bardo, Tunis) représente le déchargement d'un navire marchand et la vérification à terre, dans une grande balance, d'objets qui paraissent être des saumons de métal. Remarquer l'originalité du vaisseau avec son mât rabattu en arrière

Nombreuses sont, en effet, les traces de cette colonisation romaine, depuis le règne du roi indigène Ptolémée, avant la conquête de la Maurétanie, jusqu'à la fin du Ve siècle après J.C., que ce soient des mentions d'auteurs de l'époque, des inscriptions ou des restes de constructions (1).

Les mentions d'auteurs, bien que rares, nous apprennent qu'*Ikosim* devint colonie latine sous Vespasien.

«Pline, écrit Berbrügger, un des rares auteurs qui en parlent, nous apprend que cette cité avait reçu de l'empereur Vespasien le droit latin, lequel était un peu plus favorable que le droit italique et un peu moins que le droit romain» (2). La faveur accordée par l'empereur à *Icosium* était coutumière à Rome qui voulait que les peuples soumis n'accèdent au statut romain qu'après avoir donné des preuves non équivoques de loyalisme; cette faveur prouve donc la confiance placée en notre petite cité primitive, et cela dès la seconde moitié du 1er siècle de notre ère. «Ammien Marcellin, poursuit Berbrügger, raconte comment le rebelle Firmus, fils de Nubel, fit remettre à Icosium, prisonniers, drapeaux, butin et trésors, lorsqu'il se décida à faire sa soumission à Théodose, en 375 de J.C.». Enfin, nous cite toujours le même auteur, «Paul Diacre raconte que du temps des Vandales un tyran

(1) Gsell (Stéphane). *Atlas archéologique de l'Algérie.* Feuille V, n° 11; et *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord.* Tome II, p. 159 (ouvrages déjà cités). Voir aussi sur les antiquités romaines, Devoulx (*Revue Africaine*, XIX, 1875, p. 289-332, 385-428).

(2) Berbrugger. Op. cit., p. 15. Pline (V, 2, 20) écrivait en effet : « ...Latio dato Tipasa, itemque a Vespasiano imperatore oedem munere donatum Icosium ».

Un navire de guerre, voiles gonflées et rames en mouvement, va franchir la passe d'un établissement portuaire aux ravissants portiques à colonnades, au milieu des évolutions de gracieux amours chargés de fleurs et de fruits. Le plus hardi, juché sur une longue amphore, a tendu sa voile au souffle du vent et vogue ainsi dans le sillage du vaisseau qui le précède. D'autres chevauchent des dauphins ou se livrent aux plaisirs de la pêche.
Ce délicieux ensemble, fait de grâce et d'espièglerie, est un petit chef-d'œuvre du goût hellénistique originaire d'Alexandrie et fort prisé en Afrique du Nord.
Mosaïque de Lepsis Magna

s'empara d'Icosium et le démolit; il ajoute que cette ville se rétablit bientôt» (1).

Par contre, si le mutisme de l'histoire romaine est presque absolu sur la vie d'Icosium, les géographes mentionnent fréquemment le nom de cette dernière. Berbrügger a pu écrire en ce sens: «On a vu que l'histoire romaine ne fournit presque rien sur Icosium, c'est dans les géographes surtout que l'on rencontre le nom de cette cité...» (2).

D'autre part, les fouilles (3) nous ont appris que la colonie

(1) Berbrugger. Op. cit., p. 15.

(2) Ibid., p. 18-19.

(3) Gsell. *Atlas archéologique de l'Algérie.* (Feuille V, n° 11, p. 2). «Depuis l'occupation française on a découvert un certain nombre d'antiquités à Alger, dans des travaux de démolition ou de terrassements et des tranchées. Mais comme, à l'époque turque, des matériaux de construction ont été apportés en ce lieu de Matifou, de Tipaza, probablement aussi de Cherchel, il n'est nullement certain qu'il faille considérer comme des vestiges d'*Icosium* toutes les pierres romaines qui ne faisaient pas partie des monuments antiques encore en place».

latine d'Icosium occupa un espace triangulaire, de la Casbah actuelle à la mer; cet espace était cependant un peu moindre que ne le fut celui de la capitale des Barbaresques, dont les murs s'écartaient, du côté du sud-ouest, de l'ancienne enceinte romaine. La partie haute de la cité était couverte de beaux jardins; les habitations se groupaient dans la région inférieure correspondant aux quartiers actuels des rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued et de la Marine. Un cimetière occupait une partie de l'esplanade de l'ancienne porte Bab-el-Oued; au même endroit devait s'établir plus tard une nécropole turque. Des restes de voies dallées ont été retrouvés, principalement sur le parcours qui devait être jusqu'à nos jours celui de l'artère centrale d'Alger, du sud au nord; ce qui correspond à l'emplacement actuel des rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Signalons qu'une autre voie dallée, suivant l'axe de la rue de la Marine, permettait de gagner l'intérieur.

Icosium n'était cependant qu'un petit municipe romain. Certains ont argué de son importance du fait qu'il possédait des évêques à l'époque chrétienne. Mais Berbrügger réplique: «cela ne prouve pas beaucoup en faveur de son importance, puisque dans ces temps anciens, des bourgades fort peu considérables ont eu le même avantage, ces prélats n'ayant pas dans la primitive église l'importance hiérarchique qu'ils ont acquise plus tard» (1).

Quel a été le chiffre de sa population? Nous n'en savons rien; rien non plus sur l'importance de son commerce maritime.

Ce que nous pouvons dire, c'est que si modeste que fût ce municipe par rapport aux autres grandes villes africaines, il n'en possédait pas moins de beaux monuments. Berbrügger nous rapporte la description de ses ruines faite par le géographe arabe El Bekri vers l'an 460 de l'Hégire (environ 1067): «**Djezaïr-beni-Mezarhanna** (Alger), dit-il, ...ville également belle et ancienne, renferme de magnifiques monuments d'antiquité et des portiques d'une construction parfaite... Le parvis du théâtre est pavé de petites pierres de diverses couleurs qui ressemblent à de l'émail et qui représentent toutes sortes de figures d'animaux. Ce travail, exécuté avec un soin et une habileté extraordinaires, a résisté aux efforts du temps et n'a, depuis une si longue suite de siècles, éprouvé aucune dégradation... La ville... avait jadis une vaste église, dont il subsiste encore une muraille bien alignée d'orient en occident, et qui sert aujourd'hui de «keblah» (2) aux musulmans dans les deux grandes fêtes de l'année. Ce mur est construit de cailloux et couvert de peintures et de figures de toute espèce» (3).

Cette description enthousiaste ne doit cependant pas nous illu-

(1) Berbrugger. Op. cit., p. 15.
(2) Ou mieux « kiblah », direction de La Mecque.
(3) Berbrugger. Op. cit., p. 10.

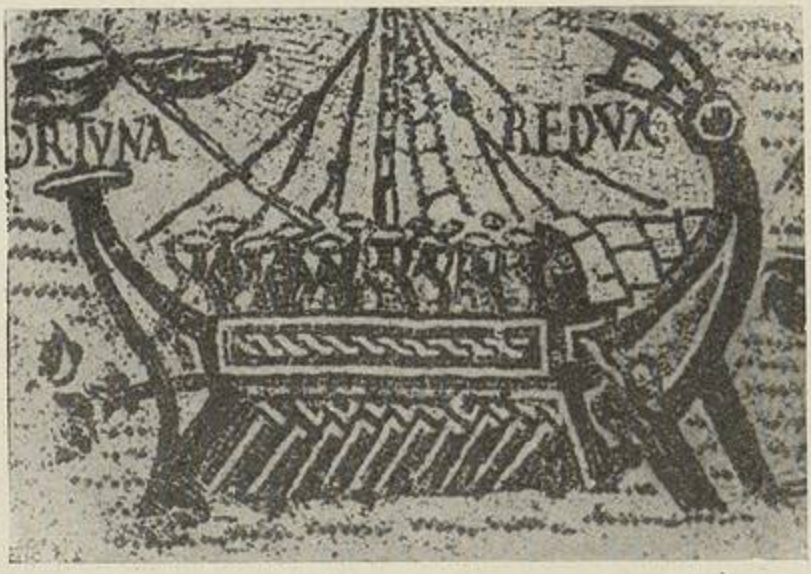
sionner. Icosium n'a jamais été qu'une petite place-forte romaine, dotée d'un refuge nautique naturel.

Cette petite place-forte sera ruinée par les Vandales et tellement ravagée que le terrain qu'elle couvrait jadis restera inhabité pendant près de deux cent cinquante ans. On y voyait seulement quelques pierres éparses, entre lesquelles broutaient les chèvres de la tribu des Beni-Mezarhanna (1), dont les gourbis s'échelonnaient le long des contreforts du massif Bou-Zaréa (2).

C'est sur ces lieux, que, vers le milieu du Xe siècle, s'érigera la descendante arabe d'Icosium, El Djezaïr.

(1) Orthographe prise chez Berbrügger (op. cit., p. 16). Chez Lespès (Alger. *Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930, p. 100), et Delvert (op. cit., p. 8), l'orthographe est Beni Mezranna.

(2) Lespès. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930, p. 100 in fine. «La tribu des Beni Mezranna... se livrait à la culture et surtout à l'élevage des bœufs et des moutons».



Remarquable figuration d'un navire de commerce à propulsion mixte, voiles et rames, avec son chargement d'amphores, tel qu'en devait posséder le service africain de l'Annone
Mosaïque des thermes de Tébessa

CHAPITRE II

LA PÉRIODE ARABE

Vers le milieu du Xe siècle, Bologguin, fils du chef indigène Ziri, obtint de son père l'autorisation de fonder trois villes dans la province dont le gouvernement lui avait été confié: il y éleva les cités qui s'appellent aujourd'hui Médéa, Miliana et Alger.

Cette dernière fut construite au bord de la mer, sur l'emplacement autrefois occupé par Icosium.

Le nom gréco-latin d'Icosium va disparaître; «l'antique désignation qui s'était sans doute toujours conservée parmi les indigènes (1), le remplace exclusivement. Alger redevient Mezarhanna. Puis, à cause des îlots qui étaient en face et qui forment le noyau du môle bâti par les Turcs, on l'appela, ainsi qu'il a été déjà dit, el Djezaïr-Beni-Mezarhanna...» (2).

SECTION I

L'EPANOUISSEMENT

La beauté du site, la douceur du climat, la commodité d'un petit port naturel ne tardèrent pas à attirer à El Djezaïr un assez grand nombre de familles.

L'historien oriental, Ibn Hawkal, dans ses *Extraits relatifs à la Berbérie* datant de la fin du Xe siècle, s'étonne après avoir visité la cité nouvelle d'y avoir trouvé «un grand nombre de bazars», de «l'importance de ses exportations de miel, de beurre, de figues et d'autres fruits». «On en exporte, dit-il, jusqu'à Kairouan» (3).

(1) Voir note 3, page 8.

(2) BERBRUGGER (Adrien). *Icosium, notice sur les Antiquités romaines d'Alger.* Alger, A. Bourget, 1845, p. 16.

(3) IBN HAWKAL. *Extraits relatifs à la Berbérie.* Traduction De Slane (Journal Asiatique, 3e série, XIII).

En 1068, le géographe arabe El Bekri décrit El Djezaïr comme une grande ville, possédant une belle mosquée, plusieurs bazars, et un port fréquenté. Ce port, nous dit-il, est «bien abrité»; il est abrité par une île qui s'appelle «Stofla»; «le mouillage situé entre elle et le continent est très bon et offre un sûr hivernage» (1).

Signalons que Ibn Hawkal avait tenu des propos à peu près semblables: «Dans la mer, en face de la ville, est une île où les habitants trouvent un abri sûr, quand ils sont menacés par leurs ennemis». On pourrait s'étonner du fait que ces deux auteurs ne parlent que d'une île. Or, lorsque Kheir-ed-din Barberousse entreprit la construction de son port, en 1530, il y avait sur l'emplacement actuel de l'Amirauté, quatre îlots formant un groupe dont l'axe était nord-sud, ce qui semble avait toujours été (2).

Ce point particulier mis à part, même en admettant - ce qui est possible - que l'assaut des vagues ait fortement disloqué le rempart naturel que formaient les écueils et les îlots de la Marine contre les vents du nord et de l'est, et en tenant compte des faibles exigences des navires de ce temps, il y a certainement exagération des deux auteurs susmentionnés, quant à la qualité du mouillage d'El Djezaïr.

El Bekri nous rapporte aussi que le port était «très fréquenté par les marins de l'Ifrikiya, de l'Espagne et d'autres pays» (3), faisant sans doute allusion au commerce que Marseille, Gênes, Pise, Naples et la Sicile faisaient au XIe siècle avec le royaume des Zirides, dont les portes étaient les «échelles» de la navigation entre l'Egypte et l'Espagne.

Au XIIe siècle, vers 1150 plus exactement, Edrisi reprend à peu près les paroles d'El Bekri. Cet auteur nous représente El Djezaïr comme «une ville très peuplée, dont le commerce est florissant et les bazars très fréquentés». Il poursuit en ces termes: «Autour de la ville s'étend une plaine entourée de montagnes habitées par des tribus berbères qui cultivent du blé et de l'orge, et qui élèvent des

(1) El Bekri. *Description de l'Afrique septentrionale.* Traduction De Slane Paris Imprim. impériale, 1859, p. 156 et 191-192.

(2) En ce sens Lespès. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris Alcan, 1930, p. 101, note 2: «Il est possible que ces deux auteurs ne parlent que de l'ilot principal, le plus méridional, qui projetait en effet un pédoncule vers l'ouest. Il est possible aussi que les ilots n'en aient formé qu'un seul au Xe et au XIe siècles; la présence dans leur voisinage de nombreux écueils, entre une île et le pied de la ville, celle de l'ilot Al Djefna plus au sud, suffiraient à expliquer la dénomination du site « El Djezaïr », au pluriel. La trace des quatre ilots était en tous cas suffisamment visible, à la fin du XVIIe siècle pour que M. de Vauvré, officier de l'escadre de Duquesne les ait dessinés dans leurs contours respectifs sur un plan adressé le 5 déc. 1681 au Ministre de la Marine (*Arch. Serv. Hyd. Mar. Port ef.* 106-6, n° 11) que l'on trouvera reproduit dans Sander-Rang et Ferdinand Denis (*Fondation de la Régence d'Alger.* Paris, 1837, p. 359-365). Les marins fréquentant le mouillage devaient certainement désigner l'abri naturel par le singulier El ou al Djezira...».

(3) El Bekri. Op. cit., p. 156.

bestiaux et des abeilles. Ils exportent du beurre et du miel au loin. Les tribus qui occupent ce pays sont puissantes et belliqueuses» (1).

De Mas Latrie, dans ses études relatives aux *Traités de paix et de commerce et divers documents concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen âge*, écrit dans un ordre d'idées semblable: «Sans avoir alors aucune importance politique comme centre de gouvernement ou d'une grande administration, Alger, par son commerce et sa population, n'était pas une possession indifférente. C'était une vieille ville, l'ancien Icosium...» (2).

Les activités commerciales d'El Djezaïr semblent donc avoir été florissantes à cette époque.

Mais, lorsque le roi de Tlemcen Abou Hammou I l'annexa en 1303, cette cité avait bien déchu.

SECTION II

LES TEMPS OBSCURS

Quels événements étaient donc survenus, entre temps, pour ruiner cette prospérité ?

Sans doute faut-il invoquer avec le professeur René Lespès, «les révoltes contre les Almoravides ou les Hafsides, les sièges que dut soutenir la ville, l'insécurité consécutive aux guerres» (3).

La province d'El Djezaïr fut, en effet, dès le XIIe siècle, horriblement dévastée, nous rapportent les chroniqueurs de l'époque, et, s'il faut en croire la légende, trente villes disparurent à jamais. El Djezaïr passa des mains des Almohades à celles des Almoravides, puis appartint aux sultans de Bougie, à ceux de Tlemcen et de Tunis, et finit enfin par vivre dans une sorte d'indépendance, sous la domination du chef de la tribu des Taaliba, qui y commandait au moment de l'arrivée des Turcs.

Rares sont à l'époque les relations ayant trait aux activités commerciales de notre ville arabe.

Les statuts municipaux de Marseille les passent sous silence en 1255; par contre, ils s'étendent sur les rapports entretenus avec Bougie (4).

(1) Edrisi. *Géographie*. Traduction Jaubert. Tome I. Paris, Impr. Royale, 1836, p. 235.

(2) De Mas Latrie. *Traité de paix et de commerce et divers documents concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen âge, recueillis* par ordre de l'Empereur et publiés avec une introduction historique. T. I., Paris, Plon, 1866, p. 25.

(3) Lespès. Op. cit., p. 102-103.

(4) A ce sujet, voir De Mas Latrie (op. cit., p. 95).

Aboul Fada n'en dit pas un mot dans sa *Description du Maghreb*, à la fin du XIIIe siècle.

Mais, si le port d'El Djezaïr ne participait plus au commerce général de la Méditerranée, du moins, servait-il de refuge à la piraterie. Dès l'an 1300, on y rachète en effet des esclaves chrétiens, ainsi que nous le dit De Mas Latrie (1).

Cependant, au XIVe siècle, sous les directives de la tribu des Taaliba, il semblerait que le commerce européen eut repris le chemin d'El Djezaïr. L'historien Elie de la Primaudaie, dans son ouvrage intitulé *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, nous signale que les tarifs de Barcelone font, à cette époque, mention des laines et des peaux d'El Djezaïr (2). La cire se vendait aussi en pains dans les ports européens de la Méditerranée occidentale. A Alger (3) s'était ainsi constituée toute une bourgeoisie commerçante qui «dirigeait une petite république municipale» (4).

Le XVe siècle sera pour le port d'Alger, comme ce fut le cas au XIVe siècle, une époque d'activité, sinon de prospérité. Bougie attirait sans nul doute plus de navires. Alger accueillait cependant les bâtiments de Barcelone, de Port-Vendres, de Collioure, de Narbonne, de Marseille, de Gênes, de Pise, de Livourne, de Venise et même de Chypre et d'Alexandrie; leurs voyages étaient si souvent interrompus par les attaques des pirates que les Florentins et les Vénitiens s'étaient déterminés à grouper leurs navires et à organiser pour la Barbarie des convois, des «conserves»; le port d'Alger était compris dans leurs circuits.

Dans le même temps, la conquête espagnole refoulait les Maures; ces derniers, de plus en plus nombreux, accourus dans les ports africains des royaumes d'Aragon, de Valence, de Murcie et de Grenade, devenaient les meilleurs auxiliaires des pirates algériens (5). Ceux-ci connaissaient fort bien, en effet, la configuration de cette «Manche» de la Méditerranée sud-occidentale, où les ports se fai-

(1) De Mas Latrie (op. cit., p. 278). Il nous rapporte que le Prieur Général de la Merci, Raymond Albert, racheta à El Djezaïr, entre autres repaires de corsaires, des esclaves chrétiens. L'ordre de la Merci avait été fondé à Barcelone en 1218, à l'imitation de celui de la Trinité de la Rédemption ou des Mathurins, créé à Marseille par Jean de Matha.

(2) Primaudaie (M. F. Elie de la). *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*. Paris, 1861, p. 186-187.

(3) Le nom d'Alger n'existe sous sa forme française que depuis le XVIe siècle. Cette forme était bien celle sous laquelle les marins catalans désignaient, dès le XIVe siècle au moins, le port d'El Djezaïr, avec la prononciation Aldjère ou Alguér. Voir à ce sujet : *L'origine du nom français d'« Alger » traduisant « El Djezaïr »* (*Revue Africaine* 1926, p. 80-84. Alger. R. Lespès). La forme française sera désormais la seule employée en cette étude historique.

(4) Lespès. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines*. Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930, p. 104.

(5) Des relations suivies existaient depuis longtemps, depuis la conquête arabe même, entre musulmans d'Espagne et du Maghreb.

saient vis-à-vis; et El Bekri, le voyageur maure du XIe siècle, a sans doute recueilli de leurs bouches les renseignements si précis qu'il nous donne sur les points correspondants et les distances des deux côtes.

L'industrie des écumeurs de la mer n'a donc pas pris naissance à Alger avec la conquête turque. Elle s'est seulement perfectionnée avec elle et transformée en une institution officielle.

Pirates algériens attaquant des navires chrétiens

SECTION III

LES BARBEROUSSE A ALGER

Au commencement du XVIe siècle, à en croire le chroniqueur espagnol Mariana, Alger était devenue la terreur de l'Espagne et s'enrichissait de ses dépouilles. Ce fut la raison qui détermina le cardinal Ximenès, alors que Mers-el-Kébir, Oran et Bougie étaient successivement tombés aux mains des Espagnols, à ne pas négliger Alger.

La crainte d'une expédition du fameux capitaine **Pedro Navarro** poussa les habitants à prévenir une attaque, et moyennant la recon-

naissance de leur indépendance, sous la suzeraineté nominale du roi d'Espagne, ils lui cédèrent l'île ou les îles désignées par les indigènes du nom de «Stofla» (1).

Le général espagnol les occupa en 1510, et édifia la forteresse du Peñon sur l'une d'elles, dont la position était à peu près médiane. Elle fut bâtie sur l'emplacement d'une tour construite récemment par les «Andalous» venus d'Espagne et qui servait à la fois de phare et d'amer. Elle se dressait à une portée d'arbalète de la côte, commandant le port et la ville.

Mais cette «épine plantée dans le cœur» des habitants d'El Djezaïr, comme le disaient les chroniqueurs de l'époque, poussa ces derniers à demander aide au corsaire turc Aroudj pour les en délivrer.

Aroudj s'était acquis avec ses trois frères, Kheir-ed-din, Elias et Isaac, dans les premières années du XVIe siècle, une grande réputation de bravoure et d'audace parmi les îles de l'Archipel. L'historien H.D. de Grammont nous rapporte dans son *Histoire d'Alger sous la domination turque*: «Dans les premières années du XVIe siècle, les populations des côtes de la Méditerranée parlaient avec terreur de quatre corsaires, que leurs exploits avaient rendus célèbres, et autour du nom desquels s'était déjà formée une légende. On les appelait les Barberousse; leur origine était discutée, et, tandis que les uns en faisaient les fils d'un capitaine turc, les autres des gentilshommes renégats de Saintonge, les mieux informés, assuraient qu'ils étaient natifs de Mételin, où leur père exerçait l'humble profession de potier» (2). Leur renommée, et le bonheur qui accompagnait leurs entreprises, attirèrent à eux de nombreux corsaires. Et cette bande de forbans, pratiquant la course au service de leur religion, en profitait pour piller et rançonner tous navires à leur portée.

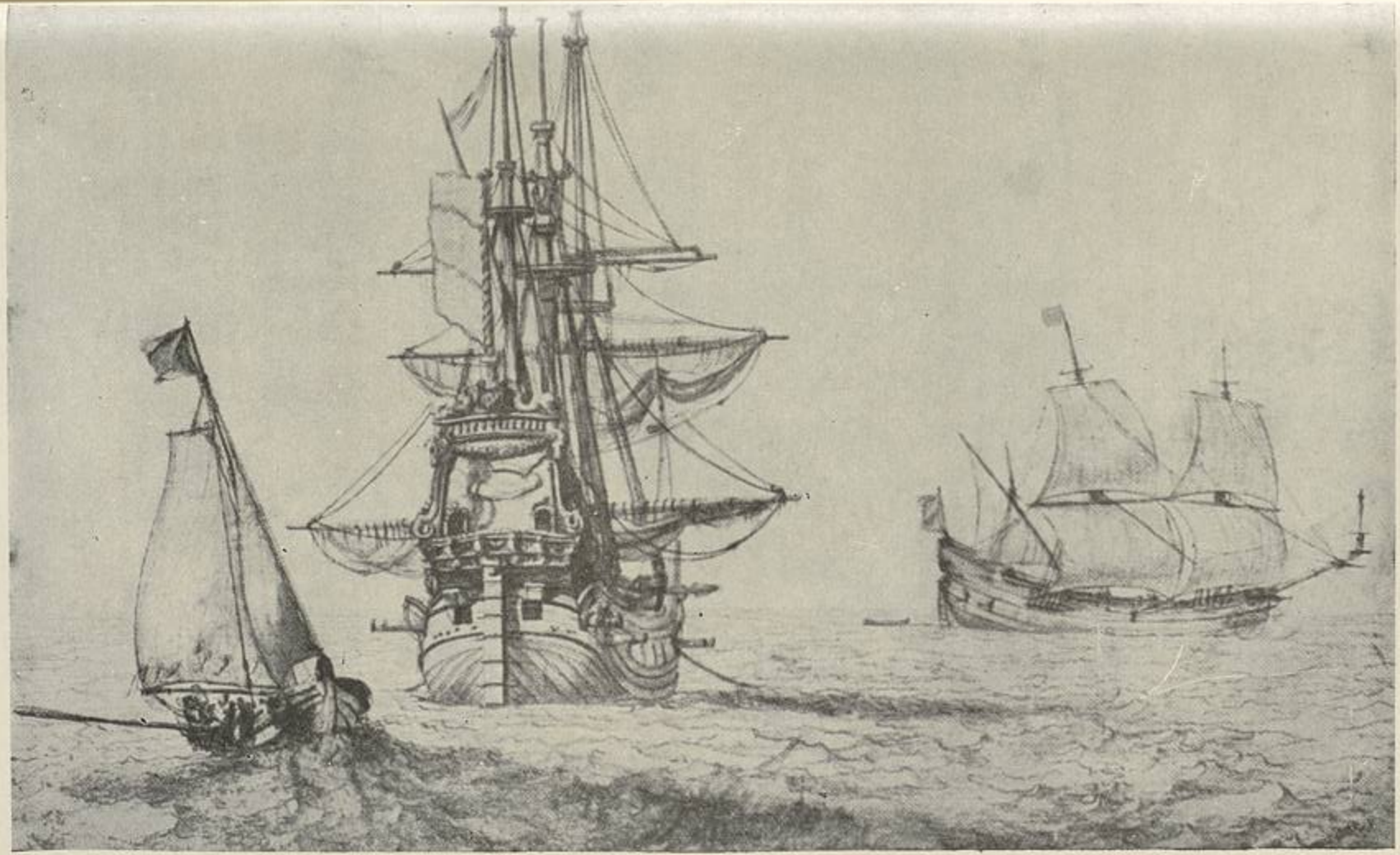
Les indigènes ,dans leur lutte contre l'Espagne qui avait balayé les Maures de sa péninsule et s'était à leur suite installée sur la côte d'Afrique, vinrent réclamer l'aide d'Aroudj.

La première expédition organisée par celui-ci eut lieu contre Bougie, qui fut assiégée en vain; mais le rusé corsaire en avait profité pour s'établir sur le littoral à Djidjelli et exercer son autorité sur la région avoisinante.

Cette expérience n'étant probablement pas assez explicite, Aroudj se vit un jour chargé par les habitants d'Alger de chasser la garnison espagnole installée sur le Peñon. Celle-ci empêchait Alger d'accueillir les corsaires et de vivre de leurs rapines. Aroudj fut reçu par le prince Selim-et-Teumi et la population d'Alger comme un libé-

(1) Voir les notes 1 et 2 de la page 16.

(2) GRAMMONT (H. D. de). *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris, Ernest Leroux, 1887, p. 20.



Pirates algériens attaquant un navire chrétien

rateur. Ce libérateur, du reste, ne réussit pas à s'emparer de la forteresse espagnole; mais, de même qu'il s'était installé à Djidjelli, il s'installa à Alger, se débarrassant du malheureux Selim-et-Teumi par le poignard et s'emparant du pouvoir grâce à la force que lui donnaient ses janissaires (1).

Aroudj meurt en 1518 au cours d'une malencontreuse expédition punitive contre Tlemcen qui était alors au pouvoir de l'usurpateur Bou-Hammou, détesté à juste titre par les indigènes depuis sa soumission à l'Espagne.

Cette mort subite et dans des circonstances tragiques (2) mit son frère Kheir-ed-din, qui lui succéda au commandement, dans une situation très délicate. Aroudj avait, en effet, emmené avec lui la plus grande partie des meilleurs combattants, et, son insuccès avait détourné de sa cause les alliés douteux qui ne respectaient en lui qu'un vainqueur. Son frère avait donc à craindre en même temps la révolte de ses voisins, l'insoumission des populations conquises et les efforts de l'Espagne désireuse de pousser immédiatement plus avant ses avantages.

Kheir-ed-din, afin d'affermir son pouvoir, eut la géniale idée d'offrir au sultan Sélim de Constantinople, la souveraineté du royaume d'Alger. «Dans la lettre qu'il lui faisait parvenir, il se déclarait son vassal et lui demandait de le couvrir de sa protection» (3). Le sultan accepta son hommage, envoya à son nouveau vassal des canons, des janissaires et lui accorda même la permission, précieuse, de lever en territoire turc quatre mille soldats.

Ainsi s'ouvrait une nouvelle ère dans l'histoire de notre port: le royaume des pirates barbaresques était fondé.

Bougie aurait offert assurément de meilleures conditions pour l'établissement d'une base maritime. Son port n'avait-il pas connu depuis deux siècles une prospérité tout autre que celui d'Alger? Mais, en 1529, les Espagnols l'occupaient encore et devaient le conserver jusqu'en 1555. A cette date, le choix n'était plus possible. Kheir-ed-din avait en effet, par des travaux considérables, créé véritablement l'arsenal qui devait, trois siècles durant, terroriser la Méditerranée et même l'Océan; en outre, sa capitale avait profité d'une immigration qui, en un demi-siècle, en avait plus que doublé la population.

Alger ne pouvait plus échapper à son destin.

(1) « Les turcs se répandirent dans la ville, proclamèrent leur chef Sultan, et terrifièrent les habitants par de sanglantes exécutions. En même temps, ils envahissaient les campagnes voisines, qu'ils soumettaient par la violence» De Grammont (op. cit., p. 22-23).

(2) « Après un combat meurtrier, tous les Turcs furent successivement tués et décapités. Aroudj, quoique manchot, combattit comme un lion, et fut tué par l'alferez (Garcia de Tineo) lui-même, qui lui coupa la tête, et la rapporta triomphalement à Oran» De Grammont (op. cit., p. 27).

(3) Grammont (H. D. de). Op. cit., p. 30.

CHAPITRE III

LE PORT TURC

SECTION I

LE MOUILLAGE NATUREL AVANT LES TURCS

«Antérieurement au coup de main qui mit Alger au pouvoir du corsaire turc Aroudj, surnommé Barberousse, et le fit ensuite passer entre les mains des Ottomans, les navires mouillaient dans un abri naturel existant devant cette ville et qui se composait d'une série de récifs dessinant un carré presque régulier, dont la principale ouverture se trouvait au sud. Quatre de ces écueils étaient de véritables îlots...».

Ainsi s'exprimait A. Devoulx en 1871 (1).

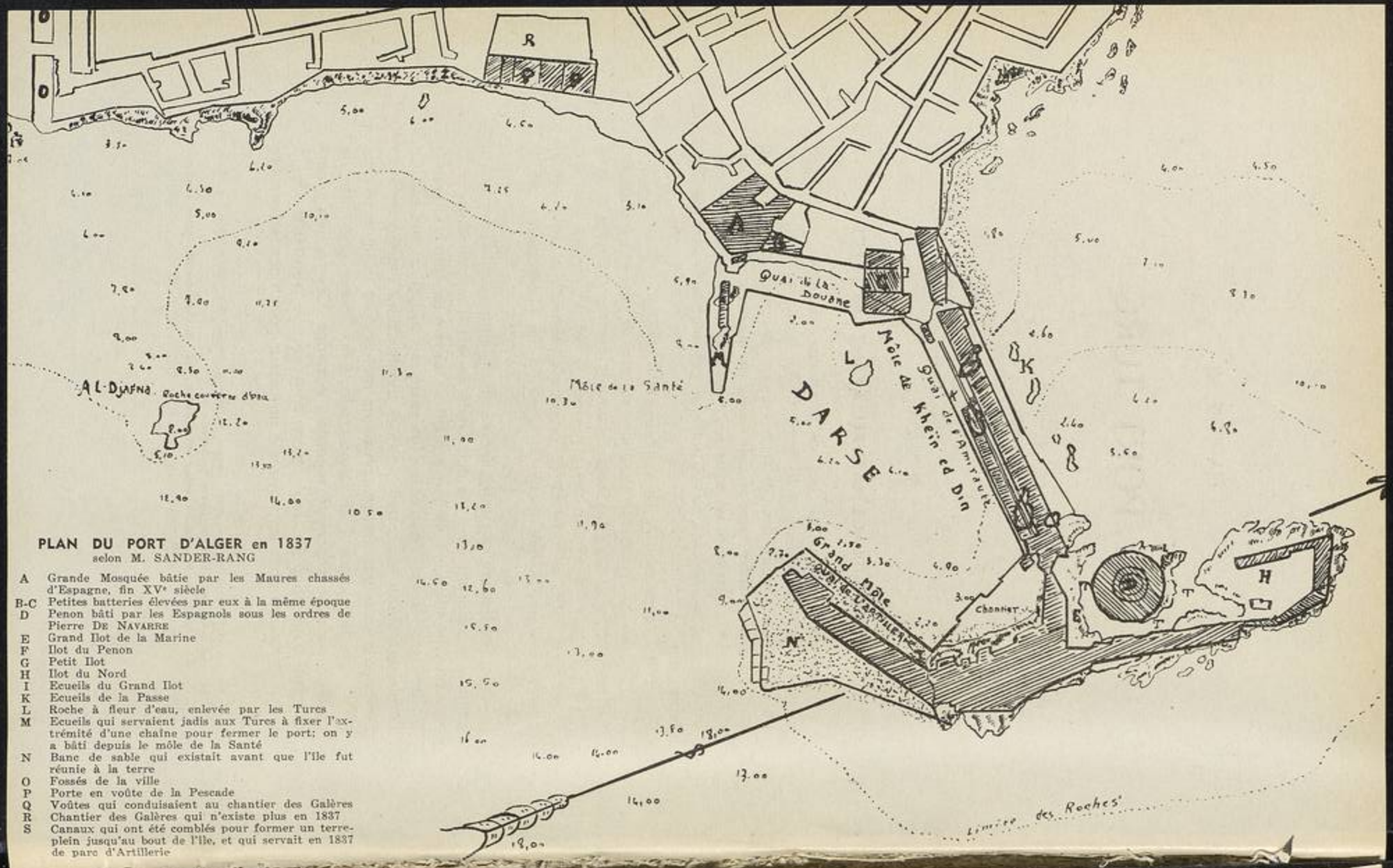
Ces îlots couvraient le mouillage du côté de l'est et s'étendaient sur une longueur de trois cent cinquante mètres du nord au sud et une largeur maximum de cent vingt. C'est un de ces îlots qui recevra en 1506 la fortification espagnole destinée à surveiller et paralyser Alger, le Peñon, et dont Kheir-ed-din s'emparera en 1529 (2).

La mer bordait ce fortin du côté ouest, entouré ailleurs par des canaux le séparant ainsi de deux îlots voisins. Ceux-ci, d'une surface plus grande que le Peñon, étaient situés l'un au nord et au nord-est de la forteresse, l'autre, le plus vaste, au sud et au sud-est. Ce dernier qui aurait reçu aussi quelques constructions espagnoles était prolongé à sa pointe sud par plusieurs roches dont la ligne se dirigeait vers le sud-ouest et formait avec l'îlot même une sorte de croissant dont la concavité regardait le rivage. Ces rochers émergeaient d'un banc de sable s'étendant vers le sud-ouest de la darse et forçant donc les navires à un détour pour s'abriter derrière les îles (3).

(1) Devoulx, *Quelques tempêtes à Alger* (Revue Africaine, XV, Alger, 1871, p. 341).

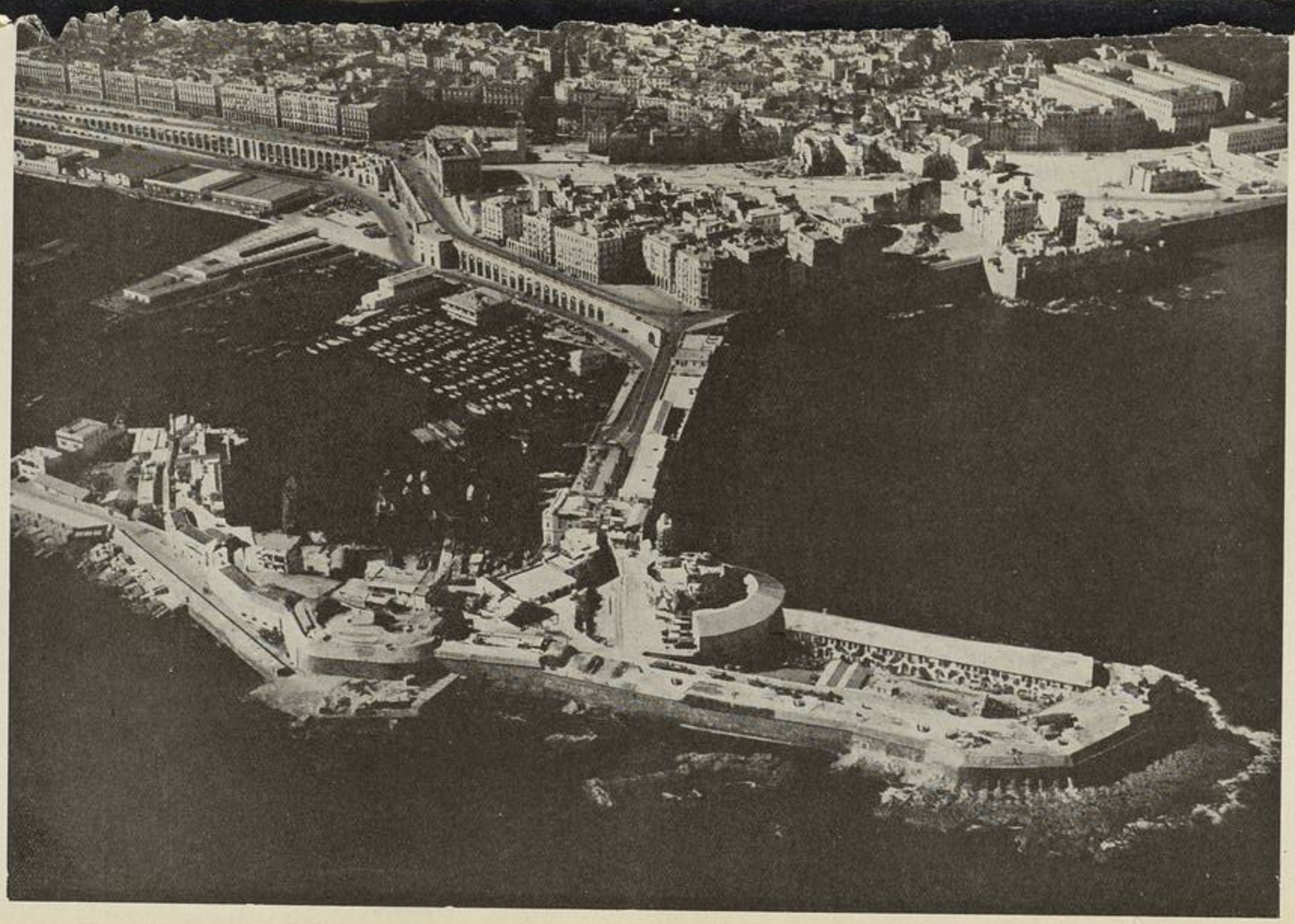
(2) Aujourd'hui la base du phare de l'Amirauté.

(3) Les roches et le banc de sable ont disparu sous les travaux du môle construit au sud-ouest des îlots de la Marine.



PLAN DU PORT D'ALGER en 1837
selon M. SANDER-RANG

- A Grande Mosquée bâtie par les Maures chassés d'Espagne, fin XVe siècle
- B-C Petites batteries élevées par eux à la même époque
- D Penon bâti par les Espagnols sous les ordres de Pierre DE NAVARRE
- E Grand Ilot de la Marine
- F Ilot du Penon
- G Petit Ilot
- H Ilot du Nord
- I Ecueils du Grand Ilot
- K Ecueils de la Passe
- L Roche à fleur d'eau, enlevée par les Turcs
- M Ecueils qui servaient jadis aux Turcs à fixer l'extrémité d'une chaîne pour fermer le port; on y a bâti depuis le môle de la Santé
- N Banc de sable qui existait avant que l'Ile fut réunie à la terre
- O Fossés de la ville
- P Porte en voûte de la Pescade
- Q Voûtes qui conduisaient au chantier des Galères
- R Chantier des Galères qui n'existe plus en 1837
- S Canaux qui ont été comblés pour former un terre-plein jusqu'au bout de l'Ile, et qui servait en 1837 de parc d'Artillerie



Photographie aérienne de l'Amirauté et de la darse des Turcs

Puis, entre l'extrémité orientale de la ville et cet abri naturel, s'étendait une semée d'écueils plus ou moins engainés dans les alluvions, obstruant, sans la boucher cependant ,la passe exposée directement aux vents du nord. Cet ensemble de crêtes partait d'un cap rocheux situé au pied d'Alger, courait de l'ouest à l'est, et aboutissait au nord de l'îlot sud, soit sensiblement au milieu du groupe des îles. Un écueil important, à fleur d'eau, gisait dans l'angle sud-ouest ainsi formé, et sur l'emplacement où s'éleva plus tard le bâtiment de la Santé; d'autres esquissaient un crochet symétrique au premier, mais deux fois plus long (1).

Cette description nous montre donc que le seul abri un peu sûr contre tous les vents ne pouvait être trouvé qu'au fond et dans la partie est de la darse, au voisinage de l'îlot principal.

«Le géographe arabe El Bekri, qui écrivait en 1068 de J.C., nous rapporte A. Devoulx, qualifie cet abri de port sûr et dit qu'il offre un mouillage d'hiver garanti des vents d'est et d'ouest. Ces éloges sont très exagérés, car les îlots, avant que la main de l'homme eût modifié le travail de la Nature, devaient constituer un médiocre abri, envahi par les lames lors des gros temps» (2).

De même, Haëdo nous raconte que les corsaires, avant la construction des môles, «étaient forcés de tirer leurs bâtiments sur le sable de la plage d'un petit ruisseau, situé à environ un mille à l'ouest d'Alger; il fallait exécuter les manœuvres de halage à force de bras, avec un immense travail des pauvres captifs. Les navires des marchands Chrétiens, dont le commerce est pour les Algériens d'un grand profit (sans compter les droits qu'ils leur font payer), n'avaient pas d'autre abri que la petite anse qui se trouve en dehors de la porte Bab-Azoun, à l'endroit qu'on appelle aujourd'hui *La Palma;* ils y étaient sans cesse en grand péril, manquant d'abri et battus par tous les vents (3).

SECTION II

LA DARSE TURQUE. LE PORT TURC

Kheir-ed-din, redevenu le maître incontesté de la province d'Alger, n'ayant plus à craindre les intrigues de ses voisins et étant assuré de l'appui tout puissant de son suzerain, le sultan de Constan-

(1) Sander-Rang et Ferdinand Denis. *Fondation de la Régence d'Alger.* Paris, Angé, 1837. Tome II, p. 359-565. Description très précise.

(2) Devoulx. Op. cit., p. 341.

(3) Haedo. *Histoire des rois d'Alger*, traduite et annotée par H.-D. de Grammont. Alger, A. Jourdan, 1881, p. 41.

tinople, songea aussitôt à se débarrasser de la garnison espagnole qui occupait le Peñon et à s'aménager un port où il pût se réfugier.

Depuis que la course était devenue un de ses principaux moyens d'action, et que se trouvaient groupées sous son commandement une vingtaine de galères de guerre, Kheir-ed-din avait en effet compris qu'il lui fallait un port où sa flotte eût la facilité de s'abriter (1), de se ravitailler, et dans lequel on pût déposer sûrement le butin conquis. C'était ce qu'il avait cherché aux îles de l'Archipel ainsi qu'à Djidjelli et ce qu'il voulait créer à Alger, maintenant qu'il y voyait son pouvoir assuré.

Le choix d'Alger s'imposait à lui, du reste. Aucun autre port algérien ne pouvait mieux lui convenir: Djidjelli n'était qu'une rade foraine et une ville menacée sans cesse par les Kabyles de l'intérieur; Bougie, le meilleur mouillage certainement, était aux mains des Espagnols; Cherchell faisait sans doute médiocre figure à côté d'Alger grossie par l'immigration andalouse; Mostaganem était trop loin du côté de l'ouest, trop près d'Oran et de l'Espagne.

Le 27 mai 1529, Kheir-ed-din s'emparait du Peñon dont la garnison était alors commandée par un vieux mais valeureux capitaine, nommé Don Martin de Vargas. Le fort se trouvant assez mal armé et très pauvrement approvisionné n'avait pu résister longtemps. Les premiers jours de mai 1529, Kheir-ed-din avait commencé l'attaque en installant deux batteries en face de l'îlot qu'il canonnait vigoureusement pendant vingt jours consécutifs. La petite garnison, très éprouvée par ce feu violent, ne pouvait bientôt plus y répondre faute de poudre et de projectiles. L'attaque générale était lancée le vendredi 27 mai. La résistance héroïque de Don Vargas, tout ensanglanté, l'épée à la main, entouré de quelques rares survivants tous blessés, s'avérait vaine et le fort tombait entre les mains des Turcs.

Aussitôt le Peñon occupé, Kheir-ed-din fit raser le fortin qui le défendait, y laissant cependant subsister la rotonde sur laquelle Arab Ahmed Pacha fit élever en 1573 le Bordj el Fanar (2).

Il s'empressa aussi de relier entre eux les petits écueils qui formaient une ligne presque droite entre l'îlot du fort et la côte: deux ans furent nécessaires à cette œuvre exécutée par les nombreux captifs chrétiens.

(1) « Cet abri naturel suffisait aux petites barques qui composaient la marine berbère, comme il avait suffi aux galères romaines qui abordaient à Icosium. Il parut insuffisant lorsque l'élément turc eut donné une nouvelle activité à la piraterie » DEVOULX (op. cit., p. 341-342). - « Lorsque Aroudj avait voulu mettre ses galiotes à l'abri du canon de la forteresse espagnole, il les avait fait tirer sur la petite plage située au pied du rempart de Bab-el-Oued, et aussi sur celle plus éloignée, à un mille environ de la ville, où finissait l'Oued M'Kacel. Les manœuvres de halage étaient d'ailleurs très pénibles et la sécurité pouvait être compromise par les gros temps de l'hiver» LESPÈS (Album du Centenaire, 1830-1930. *Cent Années de Colonisation Française*, p. 107; article sur «*Le Port d'Alger*»).

(2) Fort du phare.

La jetée ainsi formée était longue de deux cents mètres environ, large de vingt-cinq et haute de quatre; on y employa les déblais du fort espagnol, ainsi que des pierres empruntées aux ruines de Rusguniae. Elle est encore aujourd'hui appelée «jetée Kheir-ed-din». Les quatre îles furent aussi réunies pour former un terre-plein continu.

«A partir de ce moment, les vaisseaux corsaires purent hiverner dans cet abri, sous le canon de la place, et y défier les tempêtes. Dès ce jour, le port d'Alger devenait ce qu'il n'a pas cessé d'être jusqu'à 1830, la terreur de la Méditerranée, et le refuge préféré des corsaires barbaresques...» (1).

Chacun des successeurs de Kheir-ed-din s'efforça d'améliorer ce refuge, soit sous le rapport de la sécurité, soit sous celui de la défense. C'est ainsi qu'en 1556, le beylerbey Salah Reïs fit surélever la jetée Kheir-ed-din et y installa une chaussée maçonnée que la mer affouilla et rompit; il la fit alors défendre au nord par un amoncellement d'enrochements. Plus tard, en 1574, le dey Baba-Ali-Neksis l'élargit sensiblement. Mais cette œuvre de défense devait être soutenue sans relâche; du temps que la mer rongeait la digue, des milliers d'esclaves y transportaient des pierres tirées d'une carrière voisine de la Pointe-Pescade (2), œuvre inlassable que permirent les immenses bagnes turcs.

Enfin, pour couvrir la darse du côté du sud-est, une autre jetée, plus courte mais plus large, fut assise sur les écueils et le banc de sable qui faisaient suite aux îlots. Cette défense, connue sous le nom de Grand Môle, périodiquement bousculée par les tempêtes de l'hiver, était réparée chaque été. Les Turcs y travaillaient encore en 1830 sans que leur ouvrage fût devenu stable.

A l'extrémité de ce môle, Arab Ahmed éleva en 1573 une tour munie d'un feu que l'on allumait d'ailleurs rarement, et qui servait plutôt de vigie (3).

Le fond du port, du côté de l'est, était une petite plage qui devint le chantier de construction des navires les plus gros.

Un réservoir, situé au sud-est des îles, et qui dès avant l'année 1700 recueillait les eaux d'une source située près du Fort de l'Empereur, permettait le ravitaillement en eau des bateaux dans le port même. La conduite en poterie passait sur les terrasses des bâtiments de la jetée Kheir-ed-din et traversait les batteries turques avant

(1) De Grammont. *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris, Leroux, 1887, p. 35-36.

(2) C'est là, qu'ont été pris de nos jours les matériaux composant les blocs protecteurs des jetées Nord, Sud et Sud-Est.

(3) Haedo. *Topographie et histoire générale d'Alger*, traduite par MM. le Dr Monnereau et A. Berbrügger (Revue Africaine, 1870, ch. VII).

d'aboutir au réservoir. Elle desservait d'ailleurs de nombreuses fontaines en ville. Ce système fut conservé jusqu'en 1863 et amélioré, donc, 33 ans seulement après l'occupation française.

L'entrée du port ainsi constitué et organisé, orientée vers le sud, avait une ouverture de cent cinquante mètres. La houle y pénétrait par vent d'est un peu fort; même par vent du nord-ouest, le ressac y tourmentait les navires.

Il fallait, en outre, procéder de temps en temps au curage du port où les courants de la baie venus par le sud-est y déposaient des alluvions (1).

Les modifications apportées par les Turcs au petit mouillage naturel primitif semblent donc l'avoir bien peu amélioré; il faut reconnaître cependant qu'en assurant aux navires un abri relativement vaste et sûr, cela «donna une vive impulsion à la piraterie» (2).

Le port d'Alger était donc resté toujours aussi dangereux. Les témoignages en sont nombreux. Le Père Dan, venu à Alger en 1664, déclare que les vaisseaux «y sont si mal assurés en Automne et en Hyver à cause d'un vent *Grec Tramontane*, que l'an mille six cent dix-neuf, il s'en perdit vingt-cinq en un seul jour» (3). Laugier de Tassy confirme ce jugement en 1724 en écrivant: «Les navires sont collés dans le port l'un contre l'autre, ce qui cause parfois de grands dommages en hiver; car lorsque le vent du nord pénètre dans le port, il y enfle et agite beaucoup la mer» (4). Tollot est du même avis en 1735 (5). Venture de Paradis en 1789 écrit que les Algériens avaient dénommé «charpentier majorquin» le vent du nord qui brisait et débitait leurs navires en planches (6).

Le danger couru par les bateaux de la Régence était encore accrû pour les bâtiments étrangers qui devaient mouiller à l'entrée de la darse fermée chaque nuit au moyen d'une chaîne que suppor-

(1) William Schaler. *Esquisse de l'Etat d'Alger*, traduction Bianchi. Paris, Ladvocat, 1830, p. 184. Omar Agha en 1815, nous dit-il, « engagea à son service un grand nombre de plongeurs napolitains et nettoya le port de tout ce qui l'encombrait ».

(2) Devoulx. *La marine de la Régence d'Alger* (Revue Africaine, XIII, Alger, 1869, p. 389).

(3) R. P. Fr. Pierre Dan. *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly*. Paris, P. Rocolet, 1649, p. 90. Le vent « Grec Tramontane » est celui du nord-nord-est. L'explication en est que les navigateurs de la Méditerranée occidentale combinaient ainsi deux dénominations d'origines différentes : la « Tramontane » est le vent du nord des Catalans ; le « Greco » est le vent d'est des marins de Corse, de Sardaigne et de Sicile.

(4) Laugier de Tassy. *Histoire d'Alger, et du Bombardement de cette ville*. Paris, Piltar, 1830, p. 177-178.

(5) Tollot. *Nouveau voyage fait au Levant ès années* 1731 *et* 1732. Paris, Durand, 1742, p. 64-66.

(6) Cité chez R. Lespès (*Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines*. Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930, p. 113, note 5). Devoulx écrit aussi que, « malgré ces travaux, le port d'Alger, n'offrant qu'une superficie de trois hectares et demi, bien qu'il fût souvent appelé à renfermer jusqu'à cent navires, restait médiocre et devenait même très dangereux par les vents de N.-E., qui occasionnaient un violent ressac » (*Quelques tempêtes à Alger*. Revue Africaine, XV, 1871, p. 342).

taient un certain nombre de bouées et reliant les écueils de la Santé à l'extrémité du Grand Môle. Ainsi la capacité de cette darse était bien faible et les navires étaient serrés à s'entrechoquer (1). Ce fait est confirmé par Sander-Rang qui déclare en 1837 que le port turc pouvait «tout au plus» contenir «vingt-cinq navires de cent cinquante à trois cents tonneaux» (2). Cette évaluation peut être considérée comme exacte, émanant d'un officier de marine qui fut pendant trois ans directeur du port.

Et c'est pourtant ce médiocre refuge qui sera «la terreur et le fléau de la Chrétienté»; «aucun des groupes européens n'a été épargné par ses hardis marins, et l'écho de ses vastes bagnes a répété le son de presque toutes les langues de la terre», a pu écrire de Grammont (3).

Le port et la ville d'Alger au XVIe siècle

(1) Sander-Rang (cité chez Lespès, op. cit., p. 114, note 2) remarque à juste titre - il écrit avant les travaux d'amélioration - « que les accidents depuis 1830 ont augmenté en nombre, en raison même de celui des navires ».

(2) Sander-Rang et Ferdinand Denis. Op. cit., tome II, p. 343. Opinion confirmée par Lieussou (*Etudes sur les Ports de l'Algérie*. Paris, Imp. admin. Paul Dupont, 1857, p. 87): « Ce petit port artificiel, appelé aujourd'hui *Darse des Turcs*, pouvait contenir trois ou quatre bricks et une trentaine de galères».

(3) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. I. - Schaler a écrit dans le même ordre d'idées : « Telle est cette Régence d'Alger, au grand renom, l'objet des chants des poètes, mais véritable épouvantail des enfants et des vieilles femmes, et féconde en dégradations nationales ».

SECTION III

LES FORTIFICATIONS

Alger, pour tenir tête à l'Europe, devait se pourvoir de moyens de défense extraordinaires pour l'époque.

La protection militaire de cette ville contre l'assaut éventuel des flottes européennes a donc toujours été une des principales préoccupations de ses maîtres.

A remarquer que les défenses d'Alger étaient surtout tournées vers la mer: les grands constructeurs de fortifications paraissent n'avoir jamais envisagé l'hypothèse de l'attaque telle que devait la réaliser notre armée en 1830. Cela explique pourquoi les ouvrages construits sur le front de mer, ont été très nombreux. Tous ont été commandés par les nécessités du moment; chaque phase de leur édification a été suggérée par la menace ou l'exécution de quelque opération navale des puissances chrétiennes. Il en est résulté que cette œuvre, hâtive souvent, se trouva être plus imposante à l'œil que solide dans le fond.

Les descriptions des fortifications d'Alger, tant sur le front de mer que du côté de la terre, sont nombreuses. Leur représentation graphique est généralement plus soignée et plus exacte que celle des autres détails de la ville et de ses environs.

Les meilleures descriptions sont, au XVIe siècle, celles de Haëdo, dans sa *Topographie et histoire générale d'Alger* et dans son *Histoire des rois d'Alger* (1), où sont mentionnés spécialement tous les travaux de ce genre accomplis sous les divers souverains jusqu'à 1586, ainsi que celle de Lanfreducci et Bosio dans leur *Disegno d'Algieri* (2), d'une remarquable précision.

Pour le XVIIe et le XVIIIe siècles, le Père Dan (3), Laugier de Tassy (4) et Venture de Paradis (5) nous apportent quelques renseignements nouveaux.

Le début du XIXe siècle nous est connu principalement par les rapports du chef de bataillon Boutin qui fait autorité avec sa *Reconnaissance générale des villes, forts et batteries d'Alger* (6).

(1) De Grammont, qui traduisit et annota l'*Histoire des rois d'Alger* de Haedo, écrit en 1881 dans la préface de cet ouvrage : « *L'Epitome de los Reyes de Argel* est la partie capitale du travail d'Haëdo, et sa connaissance est indispensable à tous ceux qui s'occupent de l'histoire d'Alger: car c'est le seul livre qui fasse le récit des événements qui y sont survenus pendant le XVIe siècle. Sans lui, la nuit la plus noire régnerait sur toute cette période... ».

(2) Lanfreducci et Bosio. *Costa e Discorsi di Barberia. Disegno d'Algieri.* Publié par Ch. Monchicourt (Revue Africaine, Alger, 1925, p. 467-478).

(3) Dan (R. P. Fr.). Op. cit.

(4) Laugier de Tassy. Op. cit.

(5) Venture de Paradis. *Alger au XVIIIe siècle.* Alger, E. Fagnan, 1898.

(6) Boutin. *Reconnaissance générale des villes, forts et batteries d'Alger,* ouvrage suivi des *Mémoires sur Alger par les consuls de Kercy* (1791), et *Dubois-Thainville* (1809), publiés

Sous Arab Ahmed Pacha (1572-1574), le front de mer de la presqu'île formée par les remblais fut protégé par un épais parapet muni d'embrasures; deux tours furent édifiées, l'une pentagonale sur l'emplacement de l'ancien Peñon (Bordj-el-Fanar), l'autre au musoir du Grand Môle. La première tour devint un véritable château fort qui eut jusqu'à quatre étages de batteries au début du XIXe siècle. Arab Ahmed Pacha avait fait effectuer ces travaux dans la crainte d'une attaque de Don Juan d'Autriche.

Puis, toujours sous la menace étrangère (1), fut décidée la construction de huit forts de défense du port: «du côté du sud, le Bordj-el-Sârdin, le Bordj-el-Goumen, le Bordj-Râs-el-Moûl; au centre le Bordj-ma-Bîn, vers le nord le Bordj-Djedid, le Bordj-el-Fanar, et à l'extrémité faisant face au nord et au nord-est, les deux batteries de Râs Amar» (2).

Certains de ces ouvrages étaient dotés de plusieurs étages de batteries. Boutin, en 1808, avait dénombré cent quatre-vingts canons, dont plusieurs des calibres de 36 et de 48; il ajoute: «On croit qu'il serait aussi dangereux qu'inutile d'y former une attaque réelle, à moins d'avoir une flotte exprès pour cela» (3). Rozet, en 1830, dans un ouvrage intitulé *Voyage dans la Régence d'Alger*, en avait trouvé, quant à lui, deux cent trente-sept (4).

Cet ensemble d'ouvrages défensifs, situé face à la mer, protégeait bien le port.

Les fortifications de la ville, par contre, bien qu'appréciables, n'étaient pas aussi puissantes. Disons seulement ici qu'un rempart de 2.500 mètres environ et d'une hauteur de 11 à 13 mètres entourait la ville lors de notre arrivée. Ce rempart portait, à petites distances, des tours à peu près carrées, à peine saillantes, et seize bastions représentant 214 embrasures de canons. Un fossé profond de 6 à 8 mètres et large de 11 mètres 50 à 14 mètres 50 l'encerclait. Cinq portes principales s'ouvraient dans cette enceinte, la Porte Neuve (au sud-ouest et au pied de la Casbah), la porte dite Bab-Azoun (au sud, la plus importante et la plus fréquentée, point de départ des routes de l'intérieur), la porte «du Poisson» ou «de la Pêcherie» ou «de la Douane» (à l'est, donnant sur la mer), la porte «de l'Ile» (donnant accès au môle) et enfin la porte «l'Oued» ou

par Gabriel Esquer. Paris, Ladvocat, 1830. Accompagnés d'un portefeuille de cartes et dessins (Gouvernement général de l'Algérie. Collection de Documents inédits sur l'*Histoire de l'Algérie après* 1830).

(1) Il s'agit des bombardements répressifs « des Anglais en 1622, 1655 et 1672, des Hollandais (Ruyter) en 1680, des Français en 1661 (chev. Paul), 1665 (de Beaufort), surtout de ceux de Duquesne en 1682 et 1683, de d'Estrées en 1688, des Danois en 1770, des Espagnols en 1783 (Barcelo) et du grand bombardement de Lord Exmouth et Van Cappellen le 27 août 1816 » (Lespès. Op. cit., p. 116, note 2).

(2) Lespès. Op. cit., p. 116-117, texte et notes.

(3) Boutin. Op. cit., p. 35-36.

(4) Rozet. *Voyage dans la Régence d'Alger*. Paris, Arthus Bertrand, 1833. T. III, p. 41.

«Bab-el-Oued» (au nord) (1). A la partie supérieure de la cité ainsi enveloppée de murailles s'élevait la Casbah, citadelle devant servir de dernier refuge en cas d'investissement, dominée elle-même par le Fort de l'Empereur (2). En dehors des remparts, de nombreux ouvrages avaient été dressés pour s'opposer à des débarquements éventuels, au moins du côté de la baie.

C'est grâce à toutes ces fortifications qu'Alger pouvait accueil-

(1) Il y a discordance chez les auteurs sur le nombre de portes. Haëdo (*Topographie et histoire générale d'Alger*, ch. VI) en compte neuf. Le Père DAN en désigne six, ajoutant aux cinq susnommées, une porte de « l'Alcassava » (Casbah). La plupart des auteurs cependant s'en tiennent au chiffre de cinq. Voir à ce sujet Lespès (op. cit., p. 120, note 2).

(2) Le Fort de l'Empereur, ébauché en 1545 par Hassan-Pacha, dut son nom à Charles-Quint qui, quatre ans auparavant, y avait planté sa tente. Il fut achevé en 1580, sous Hassan Veneziano. - Voir à ce sujet l'avis contraire de de Grammont (op. cit., p. 76-77): «...Hassan fit construire le bordj Muley-Hassan, qui prit plus tard le nom de fort l'Empereur, en vertu d'une tradition menteuse, qui voudrait que cet ouvrage ait été commencé par Charles-Quint lui-même ».

lir ses corsaires pourchassés, lourds de butin, et les défendre contre les flottes punitives du monde entier. Ces derniers n'avaient alors plus qu'à attendre que les assiégeants venant de la mer se lassent ou soient chassés par une tempête.

La cité des corsaires, fière de ses édifications tant maritimes que terrestres, pouvait se surnommer à juste titre: «la ville bien gardée», le «boulevard de la guerre sainte» (1).

(1) Formule banale d'ailleurs dont la dernière n'avait pu répondre qu'aux temps de la conquête espagnole.

La cité primitive des corsaires

CHAPITRE IV

L'ÉLÉMENT HUMAIN ET LA COURSE

SECTION I

L'ELEMENT HUMAIN

Nous avons vu qu'Alger avait profité de l'émigration du XVe siècle déterminée par la conquête des Espagnols, par la chute du dernier royaume maure et par les persécutions dirigées contre les Musulmans de la Péninsule (1). L'Espagne continua du reste, par la suite, à lui envoyer des réfugiés jusque dans les premières années du XVIIe siècle (2).

En 1580, Haëdo estime ces émigrants à mille «maisons», ce qui pouvait représenter pour le moins six mille habitants. La haine dont ils étaient animés contre les Espagnols, leur parfaite connaissance

(1) De Grammont. *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris, Leroux, 1887, p. 2-3 : « La grande émigration commença. Aucun de ceux qui purent se procurer les moyens de traverser la mer ne se soumit à supporter plus longtemps le contact et la domination des Chrétiens. Les côtes méditerranéennes de l'Afrique se peuplèrent de bannis ; d'anciennes cités, détruites depuis longtemps par les guerres intestines, se relevèrent de leurs ruines ; d'autres virent leur population doubler en moins d'une année. C'est ainsi que ressuscitèrent Mazagran, Mostaganem, Bresk, Cherchell et Kollo ; que s'agrandirent Oran, Alger, Dellys, Bougie et Bône... Parmi ceux qui se dévouèrent le plus à cette entreprise, on remarqua deux frères, qu'un avenir prochain devait rendre célèbres: Aroudj et Kheir-ed-din, si connus plus tard sous le nom de Barberousse ; ils firent traverser la mer, disent les auteurs Orientaux, à plus de dix mille Mores, et il est probable que la popularité qu'ils acquirent en cette occasion ne nuisit pas plus tard à la fondation de leur empire ».

(2) Lespès (op. cit., p. 125, note 2): Gramaye (*Africae illustratae libri decem*. Tome II, Tournay, Ex officina Adriani Quique, 1623. II, IV) déclare en 1623, « qu'il y a cent ans, personne ne parlait d'Alger, mais qu'il a grandi après l'expulsion des Maures d'Espagne en 1492, en 1567 et en 1607 ». Haedo raconte que Hassan Veneziano ramena en 1584, 2.000 morisques « tant hommes que femmes » des environs d'Alicante, qui lui avaient écrit pour lui demander refuge » (*Histoire des rois d'Alger*, traduite et annotée par H.D. de Grammont. Alger. A. Jourdan, 1881, p. 193).

des côtes de leur ancien pays, les intelligences qu'ils y avaient conservées, les encourageaient à s'unir aux maîtres d'Alger dans leurs entreprises de course (1).

Ces «Turcs de profession» (2), émigrants espagnols de la Péninsule ou des Baléares, ne tardèrent pas à être rejoints par les renégats (3) de toutes les nations, esclaves convertis ou aventuriers attirés par les profits de la course, Français, Corses, Sardes, Napolitains, Grecs, Anglais et même Hongrois. Emigrants espagnols et renégats formèrent ainsi rapidement l'élément le plus important numériquement, nous rapporte le bénédictin Haëdo au cours d'un essai de dénombrement de la population d'Alger.

En 1580, en effet, il estime la population totale d'Alger à 12.000 maisons ce qui représente pour le moins 60.000 habitants. Etaient exclus de ce chiffre, 25.000 Chrétiens captifs, qui d'ailleurs ne résidaient pas pour une grande partie à Alger mais dans ses environs où ils étaient employés à l'agriculture. Or, toujours d'après Haëdo, les «Turcs de profession» représentaient plus de 6.000 maisons (4).

La population juive était assez restreinte mais très active (5).

A cette dernière, s'ajoutaient les «Levantins». Haëdo nous parle de l'arrivée de ceux-ci, de Turquie, d'Europe et d'Anatolie, venus avec Aroudj et Kheir-ed-din ou dans la suite, et qui étaient appelés les «chacals» ou les «vilains» (6).

Dans sa *Topographie et histoire générale d'Alger*, cet auteur évalue cette population à 1.600 maisons, soit environ 8.000 hommes.

(1) De Grammont. *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris, Leroux, 1887, p. 4. «Ceux des Mores que la force venait de convertir, avaient gardé des intelligences avec leurs frères d'Afrique, et, tout un ensemble de signaux habilement conçus avertissait les assaillants et leur désignait à coup sûr les points que l'on pouvait attaquer avec profit et sans danger».

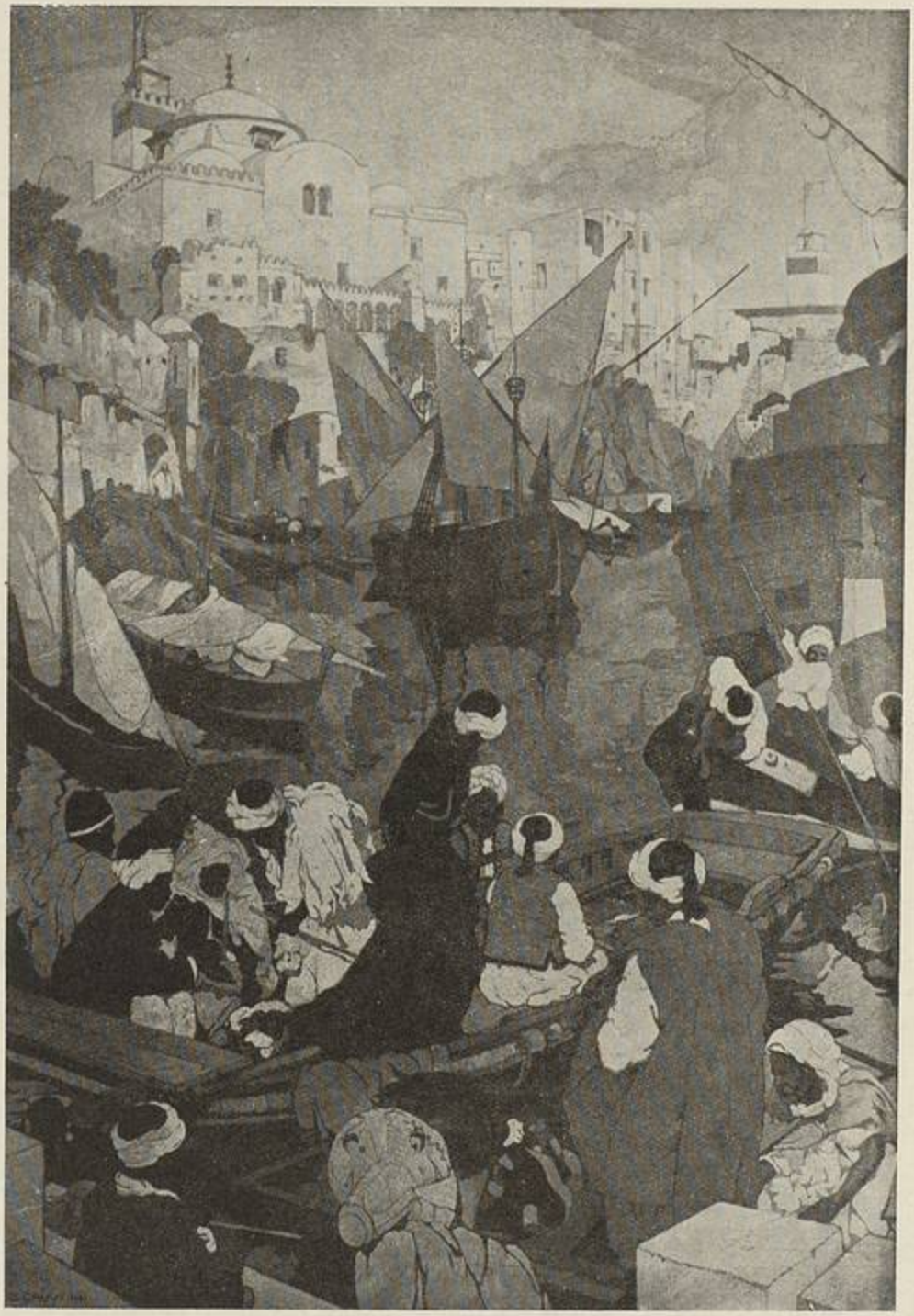
(2) Expression plaisante désignant les nombreux « renégats ralliés à la cause turque ».

(3) « Gens de sac et de corde que tentaient l'aventure et ses bénéfices, fils de familles ruinés par le jeu et les femmes, ou anciens esclaves en rupture de chiourme, comme cet Euldj-Ali, enlevé tout enfant sur la côte de Calabre et qui devait mourir capitan-pacha du Grand Seigneur» Delvert (Ch.). *Le Port d'Alger*, Paris, Dunod, 1923, p. 15.

(4) En 1634, par contre, le Père Dan (op. cit., p. 341) dénombre à Alger 8.000 «Turcs de profession»: « environ huit mille Renégats, dit-il, dont il y a un fort grand nombre de Janissaires, ou de Soldats de la Milice... ». Ces derniers auraient eu, toujours d'après cet auteur, « mille ou douze cens » femmes « qui sont la plupart Espagnoles, Portugaises, Italiennes, Grecques, et Angloises. Mais surtout, il y en a quantité de Russie »... achetées à Constantinople ; 3 ou 4 Françaises étaient mariées à des Turcs. Il est donc difficile d'accorder le chiffre de 8.000 avec celui que donne Haëdo, si l'on n'admet pas que le Père Dan parle des chefs de ménage et Haëdo des ménages. - A ce sujet, voir Lespès (op. cit., p. 126-127 et notes).

(5) Haëdo, dans son dénombrement, ne la fait figurer que pour 150 « maisons ». Mais nous savons par ailleurs qu'elle vivait entassée dans ses quartiers spéciaux, et son nombre était de 5.000 pour le moins. C'est ainsi que Gramaye cite deux maisons, avec les noms de leurs propriétaires, qui contenaient respectivement 260 et 300 personnes. Ce dernier auteur évalue, ainsi que le Père Dan, la population juive à 8.000 habitants.

(6) « Il (il s'agit du Caïd Saffa, sixième Roi) était Turc, d'une famille de pauvres paysans, laboureurs en Anatolie ; il était venu à Alger, plusieurs années auparavant, avec d'autres Chacals de Turquie, pour chercher aventure, et... »: « ...était Turc, de ceux qu'on nomme Chacals ou Vilains comme il en passe chaque année de Turquie en Algérie... ». Haedo (op. cit., p. 124 et 83).



Le port d'Alger à l'époque barbaresque
L. Cauvy
(Fresque du Palais de l'Assemblée algérienne)

A ces derniers, il faut enfin ajouter deux mille janissaires casernés à Alger.

«Turcs d'origine et de profession» formeront ainsi cette partie de la population d'Alger, cosmopolite mais aventureuse, qui présidera à sa destinée. L'autre partie, formée de «Baldis» (1), de Moudejaires et de Tagarins, de Kabyles et d'Arabes, représentant cependant 25.000 âmes (2), se laissera toujours guider et subira sans résistance et sans y participer la domination turque et ses luttes sanglantes (3).

SECTION II

INFLUENCE DE LA COURSE

La population d'Alger verra son importance augmenter ou diminuer selon le bonheur ou les vicissitudes de la course.

Il n'est pas étonnant cependant que «la création du royaume barbaresque, qui donnait à la piraterie une consécration officielle et en faisait une institution organisée, fit de la capitale des corsaires l'Eldorado de tous les aventuriers du Levant et de la Méditerranée entière» (4).

(1) «Le citadin d'Alger semble avoir toujours eu le même caractère: curieux, bavard, peu belliqueux, il est facilement disposé à s'incliner devant la force et à accepter les faits accomplis ; adonné à de petits commerces et à des industries qui n'exigent aucun effort physique, il est mou, efféminé... ». « ..., il a toujours été incapable d'organiser et de soutenir une résistance quelconque. Le Baldi ne joua donc, pour ainsi dire, aucun rôle dans l'histoire d'Alger» De Grammont (op. cit., p. 43).

(2) Haëdo évalue à 2.500 maisons l'importance des Baldis, à 700 celle des Kabyles, à 1.000 celle des Moudejaires et des Tagarins. Le chiffre de la population flottante et nomade des Arabes n'est pas donné mais peut être évalué à 3.000. Il est impossible de contrôler ces estimations. Si on les admet, en défalquant les chiffres d'immigrés donnés par Haëdo, on pourra se rendre compte que la population d'Alger un siècle plus tôt, vers le milieu du XVe, ne comprenait pas plus de 20.000 habitants. La venue des Turcs, l'afflux des renégats, l'émigration des Musulmans et des Juifs d'Espagne, avaient donc fait tripler la population d'antan. Cela serait fort plausible.

(3) Lorsque Aroudj s'installa à Alger, il n'avait d'autres soldats que les équipages de ses navires, commandés par les reïs, ses vieux compagnons qui acceptèrent d'un commun accord dans cette ville la suprématie qu'ils avaient reconnue sur mer à leur heureux chef. Mais Kheir-ed-din, pour affermir son pouvoir, sous la pression de circonstances tragiques (voir page 22 et notes), se déclara, en 1518, vassal de la Porte, et en obtint une troupe de deux mille janissaires, auxquels vinrent s'adjoindre près de quatre mille volontaires turcs, qui furent admis à participer aux privilèges de ce corps redouté. Ces derniers, doués d'une bravoure à toute épreuve, mais insolents, grossiers, arrogants et brutaux, imbus de leurs prérogatives, se heurtèrent aussitôt à ces vieux reïs, unis d'une camaraderie fraternelle, qui pouvaient s'accommoder de l'autocratie d'un d'entre eux, mais non de l'orgueil et de l'insolence de ceux qu'ils traitaient volontiers de « Bœufs d'Anatolie ». Cela créera pendant toute la durée de la Régence un état de guerre interne permanent.

(4) Lespès. Op. cit., p. 126. Cet auteur nous fait remarquer que cette attraction n'était « pas inutile pour compenser les ravages que la famine et la peste, deux fléaux toujours menaçants, exerçaient dans les rangs de la population d'Alger». Ainsi Haëdo a pu écrire (op. cit., p. 155): «il n'arriva rien de remarquable..., hors une grande peste qui dura près de deux ans et enleva plus d'un tiers de la population »; (ibid, p. 178): « ... depuis le 17 janvier 1580 (jours de la Pâque des Mores, nommé par eux la fête du mouton) jusqu'au 17 février, il mourut de faim, dans les rues d'Alger, cinq mille six cent cinquante Mores ou Arabes pauvres ».

Ce phénomene d'attraction dura tout le XVIe et le XVIIe siècles. C'est ainsi qu'au XVIIe siècle, âge d'or des corsaires, le Père Dan, visitant Alger (1634), y dénombre 15.000 maisons, soit 100.000 habitants (1).

Mais au XVIIIe siècle, les choses avaient déjà bien changé. Venture de Paradis constate en 1789 qu'«Alger a l'étendue qu'aurait en France une ville de vingt-cinq à trente mille âmes, et je pense, poursuit-il, que l'on approcherait de sa vraie population en l'évaluant à cinquante mille âmes, eu égard au nombre des femmes qui sont toujours enfermées et qui n'augmentent jamais la foule» (2). Cet auteur dénombre 5.000 maisons et répartit les 50.000 habitants ainsi: 32.000 Maures, «3.000 Turcs levantins», 6.000 Kouloughlis (3), 7.000 Juifs et 2.000 «esclaves et autres chrétiens». A la même époque, le Chevalier von Rehbinder, qui a vécu quatre ans dans la Régence, évalue la population à 80.000 habitants comme un maximum (4). La population s'était donc bien amoindrie au XVIIIe siècle.

Les causes sont à rechercher dans la décadence de la course, due aux nombreux traités passés avec les puissances européennes (5) limitant ainsi les profits, aux nombreuses croisières et bombardements de représailles, aux troubles et à l'anarchie même de la Régence, sans oublier que la peste et la famine sévirent alors avec une fureur croissante (6). C'est après une de ces épidémies que l'abbé Raynal a pu écrire en 1789: «La population d'Alger est réduite à moins de cinquante mille habitants, depuis que, suivant le relevé fait aux portes de la ville, la peste de 1787 lui enleva 14.334 musulmans, 1.774 juifs, 613 Chrétiens libres ou esclaves, sans compter ce qui dut périr dans les jardins de son territoire» (7).

En 1830, lors de l'arrivée des Français, Alger était une ville déchue et dépeuplée. Les succès de la course qui lui avaient donné au XVIIe siècle l'abondance des biens et des hommes n'étaient plus là.

(1) Ne sont pas compris dans ce chiffre les esclaves chrétiens que le Père Dan, reprenant le chiffre de Haëdo, estime à 25.000, tandis que Gramaye en fixe le nombre à 35.000.

(2) VENTURE DE PARADIS. Op. cit., p. 3 et suiv.

(3) Descendants des unions de Turcs et de femmes indigènes. Exclus de toutes les fonctions par les Turcs et méprisés par eux, ils vivaient en général pauvrement, de petits commerces et de petites industries.

(4) I. Ad. Frhn. von REHBINDER. *Nachrichten und Bemerkungen über den Algierschen Staat*, Altona, F. Hammerich, 1798. III vol. - Le chevalier a séjourné de 1785 à 1788. Voir le Tome I, p. 114-116. Cet ouvrage, comme l'écrit Lespès lui-même (op. cit., p. 133, note 5), « a été à peu près complètement négligé par les écrivains, sans doute parce qu'il n'était pas traduit ».

(5) Traités conclus avec la France (1628, 1666, 1689), avec l'Angleterre (1682), avec la Hollande (1680).

(6) BERBRUGGER (Adrien). *Mémoire sur la peste en Algérie depuis* 1552 *jusqu'en* 1819. (Exploration scientifique de l'Algérie, II, Paris, 1847). - DE GRAMMONT. Op. cit., p. 297, 306, 339, 380. - HAEDO. *Topographie et histoire générale d'Alger*, traduite par MM. le Dr Monnereau et A. Berbrügger (Revue Africaine, 1870. XL, p. 461).

(7) RAYNAL (abbé G. T.). *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale*, II, Paris, 1826, p. 112. - Von Rehbinder (op. cit., III, p. 289) dénombre en cinq mois 15.829 victimes.

Rozet, dans son ouvrage intitulé *Voyage dans la Régence d'Alger* (1), estime que la population totale de cette dernière est tombée à 30.000 habitants, dont «18.000 Maures et Kouloughlis, 4.000 Turcs et janissaires, 2.000 nègres, 1.000 Berbères, Arabes, et 5.000 Juifs», chiffre qui sera confirmé par les résultats d'une enquête faite par le service du Génie.

Alger, privée de ses corsaires, s'éteignait lentement. Sa grandeur et sa gloire dépendaient, en effet, de l'activité de ces derniers. Son histoire jusqu'en 1830 ne fut-elle pas «avant tout celle de la course, principale source de profits pour sa population, aliment essentiel du trésor de ses beylerbeys, de ses pachas, de ses aghas et de ses deys? La prospérité de la ville au XVIIe siècle, comme aussi sa décadence au XVIIIe, s'expliquent par les causes mêmes qui favorisèrent ou contrarièrent les brigandages de ses *reis*» (2).

(1) Rozet. *Voyage dans la Régence d'Alger*. Tome III. Paris, Arthus Bertrand, 1833, p. 70.

(2) Lespès. Op. cit., p. 108.

CHAPITRE V

LA COURSE

SECTION I

LA COURSE, MOT MAGIQUE ET EVOCATEUR

Alger, sous la domination turque, «a donné au monde le singulier spectacle d'**une nation vivant de la Course et ne vivant que par elle,** résistant avec une incroyable vitalité aux attaques incessantes dirigées contre elle, soumettant à l'humiliation d'un tribut annuel les trois quarts de l'Europe et jusqu'aux Etats-Unis d'Amérique; le tout, en dépit d'un désordre inimaginable et de révolutions quotidiennes, qui eussent donné la mort à toute autre association, et qui semblaient être indispensables à l'existence de ce peuple étrange. Et, quelle existence! On ne peut la comparer qu'à celle de certains de nos ports de l'ouest, alors que les Jean Bart et les Surcouf les enrichissaient de leurs captures, tandis que leurs équipages y dépensaient en quelques heures le prix de leurs efforts héroïques. Mais ce qui ne fut qu'un accident dans l'histoire de ces villes maritimes, devint la vie même d'Alger. Pendant plus de trois cents ans, elle vit ruisseler sur ses marchés l'or du Mexique, l'argent du Pérou, les diamants des Indes, les soies et les brocarts du Levant, les marchandises du globe entier. Chaque jour, quelque galère pavoisée rentrait dans le port, traînant à sa remorque un navire lourdement chargé de vivres, d'esclaves, ou de richesses. C'est ainsi que s'emplissait le trésor de l'Etat, et que tous, depuis le plus audacieux des reïs jusqu'au plus humble des fellahs, vivaient sans peine dans l'oisiveté si chère de l'Oriental» (1).

«...Une nation vivant de la Course et ne vivant que par elle...», telle a donc été l'aventure qu'a vécue la Régence, pendant près de trois siècles (2).

(1) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. I - II.

(2) Il ne faut cependant pas négliger les activités commerciales du port d'Alger, ainsi que nous le verrons plus loin.

Cette aventure, souvent tragique, marquée par la cruauté ainsi que par le courage coutumier à l'époque, pourrait paraître, à mainte personne, irréelle; mais les chroniqueurs et les historiens sont là pour nous prouver que les exploits quotidiens des corsaires algériens ne sont pas à ranger parmi les épisodes légendaires.

Ce qui est certain donc, c'est que, grâce à la course et à sa résistance victorieuse aux nombreuses entreprises dirigées contre elle et qui toutes échouèrent par des hasards extraordinaires, Alger était devenue une des gloires de l'Islam. Les poètes musulmans célébraient ses exploits, que maudissaient à la même heure les historiens chrétiens: «*Honneur à toi, vaillant Alger, qui a pétri ton sol avec le sang des infidèles!*». Ainsi s'exclame l'auteur du *Zahrat-en-Naïra*. Et Haëdo lui répond: «*O Alger, repaire de forbans, fléau du monde, combien de temps encore les princes chrétiens supporteront-ils ton insolence?*» (1).

SECTION II

LA COURSE AVANT 1530

Il ne faut pas croire que la piraterie, pour se faire jour, ait attendu l'emprise des Barberousse sur Alger.

La Méditerranée, dès avant le XVIe siècle, n'avait, en effet, jamais manqué de corsaires. Bougie et ses habitants s'étaient acquis en ce genre, dès 1364, «une réputation méritée», nous rapporte par exemple l'historien arabe Ibn-Khaldoun. De même, les récits du vieux chroniqueur espagnol Suarez Montanez nous décrivent ce mode de guerre pratiqué entre les deux Continents, «qui y était devenu, en quelque sorte, endémique» (2).

L'expulsion des Maures de la Péninsule Ibérique, après la prise de Grenade, vint donner à la course un accroissement considérable (3). Celle-ci devint alors une sorte de «Guerre Sainte ou «Djehad». Sur des barques légères, tantôt isolées, tantôt réunies en flotilles, ces émigrés, qui s'étaient réfugiés sur la côte africaine, enlevaient les bâtiments marchands, pénétraient à l'improviste dans les ports en y portant le fer et le feu, ravageaient la nuit les côtes espagnoles devenues inhabitables.

(1) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. II.

(2) De Grammont. Op. cit., p. 4.

(3) La prise de Grenade, le 2 janvier 1492, marque, après une longue guerre indécise, la victoire des Espagnols sur les habitants musulmans.

La reine espagnole Isabelle, fervente catholique, conçut alors le projet de châtier ces «mécréants»; mais elle mourut trop tôt pour en voir la réalisation (1).

En l'an 1505, l'Espagne, cependant, obéissant aux dernières volontés de sa reine, partait «combattre pour la foi contre les infidèles». Une armada composée de sept galères et de cent quarante bâtiments de toute espèce, caravelles ou transports, et montée par plus

Lors de l'expédition malheureuse de Charles-Quint, en 1541,
Pons de Balaguer, porte-étendard des Chevaliers de Malte,
plante sa dague dans la porte Bab-Azoun en s'écriant: «Nous reviendrons!»
Extrait de l'« Iconographie historique de l'Algérie », de G. Esquer

(1) Isabelle avait commencé à organiser, dès le lendemain de la prise de Grenade, une expédition contre l'Afrique et spécialement contre le royaume de Tlemcen. Mais sa mort subite en 1504, vint suspendre, pour peu de temps du reste, les préparatifs. Son testament contenait en effet la clause formelle: «qu'il ne faudrait ni interrompre la conquête de l'Afrique, ni cesser de combattre pour la foi contre les infidèles».

de dix mille hommes, s'emparait de Mers-el-Kébir, où s'établissait une garnison espagnole. Puis c'étaient successivement, pendant l'année 1509, les prises de Bougie, Oran et Tripoli.

Ces victoires firent trembler toutes les petites villes de la côte, qui craignaient le châtiment dû à leurs pirateries; c'est ainsi qu'Alger, Mostaganem, Cherchell, Dellys offrirent spontanément à l'Espagne leur soumission. Il en résulta, pour Alger, la livraison immédiate d'un îlot rocheux situé à une centaine de mètres en face de la ville; don Pedro Navarro y fit aussitôt élever une forteresse, le «Peñon d'Argel», qui surveillait et interdisait l'entrée du petit refuge naturel qui servait fréquemment, auparavant, aux corsaires algériens.

Puis, ce fut l'arrivée à Alger des Barberousse, l'échec désastreux de Charles-Quint qui vit disparaître sous ses yeux les plus beaux éléments de son armada, l'expulsion des Espagnols du Peñon qui fut rasé et enfin la construction du port turc et de ses fortifications menaçantes.

L'ère de la course organisée allait commencer, ainsi que celle de la plus grande prospérité d'Alger.

SECTION III

LA COURSE ORGANISEE (XVIIe siècle)

C'est au XVIIe siècle, que la Régence d'Alger atteignit sa puissance maritime maximum. Sa flotte et ses audacieux marins tenaient alors tête au monde entier, joignant à la Guerre Sainte la rapine, faisant vivre dans l'opulence et l'oisiveté toute une population cosmopolite et turbulente.

I. - La flotte des corsaires

Les «galiotes» et les «brigantins», que le bénédictin Haëdo avait aperçus au XVIe siècle dans les ports et arsenaux d'Alger (1), avaient été remplacés au XVIIe par de grandes galères (2) et des

(1) Les forces navales d'Alger se composaient, en 1581, de « 35 galiotes, dont 2 de 24 bancs, 1 de 23 bancs, 11 de 22 bancs, 8 de 20 bancs, 10 de 18 bancs, 1 de 19 bancs, et 2 de 15 bancs ; et d'environ 25 frégates (petits navires à rames et non pontés) de 8 à 13 bancs, y compris celles de Cherchel ».

(2) DAN (R. P.). Op. cit., p. 307-308. Il nous y décrit les différences entre les galères des Chrétiens « grandes et fortes » et celles des corsaires « plus petites » et pouvant « mieux donner la chasse aux navires qu'ils attaquent, et s'échapper plus facilement des atteintes des galères Chrestiennes...».

«vaisseaux ronds» ou de haut bord, dont la construction et la manœuvre avaient été enseignées aux Algériens par des captifs ou même par d'autres corsaires.

L'étude capitale à ce point de vue est celle de A. Devoulx, avec son ouvrage intitulé *La marine de la Régence d'Alger* (1); cet auteur, après nous avoir rappelé les estimations de Haëdo relatives à la composition de la flotte algérienne en 1581, s'attache à l'étude de celles du Père Dan.

Voici ce que Devoulx nous en rapporte: «En Alger, il n'y avait pas davantage de quatre galères en l'an 1634, deux desquelles estoient de 24 bancs et les deux autres de 23, avec un brigantin de 15 bancs et huict frégates de 5 à 6 bancs... Dénombrement des navires ronds qu'ont les corsaires de Barbarie. En Alger, il y en a septante, tant de navires et polacres que grandes barques qui vont toutes en course, dont les unes portent 25 pièces de canon et les autres 35 et 40... Le 7e d'aoust, l'an 1634, je vis partir une flotte de 28 de ces navires, les plus beaux et les mieux armez qu'il fut possible de voir. Ils firent voile en Ponant pour aller attendre les vaisseaux Bretons, Normands et Anglois... A quelques huict jours de là, il partit du port une escadre de cinq autres navires qui prirent la route du Levant. Tout le reste estoit sur mer, il y avait déjà longtemps... Il s'est vu des années comme en 1615 et 1616 qu'ils ont fait des prises qui se montaient à plus de deux ou trois millions» (2).

Ces indications mentionnent donc une évolution quant à l'art nautique des corsaires (3). Ces derniers, du reste, réservaient des égards spéciaux aux captifs qui, comme «ingénieurs, comme maîtres-ouvriers ou comme simples ouvriers, exerçaient des métiers se rapportant à l'armement maritime» (4). Certains corsaires étrangers vinrent aussi mettre leurs connaissances au service de la course. C'est ainsi que de Grammont nous cite le cas d'un capitaine fla-

(1) A. Devoulx. *La marine de la Régence d'Alger* (Revue Africaine. XIII, Alger, 1869).

(2) A. Devoulx. Op. cit., p. 391. Le même auteur nous rapporte encore: ...De son côté, le chevalier d'Arvieux, qui a résidé à Alger, du 10 septembre 1674 au 4 mars 1675, en qualité d'envoyé du roi de France, nous a laissé, dans ses mémoires, les renseignements suivants: «Il n'y avait de mon temps que trois galères dans le port d'Alger... Il y avait environ trente vaisseaux de guerre à Alger, de différentes grandeurs. Le plus considérable n'était que de 50 pièces de canon et les autres en diminuant jusqu'à 10 ou 12...».

(3) *« Alger fut le principal port d'armement des Barbaresques.* On ne cessa jamais d'y construire des bateaux, même aux plus mauvais jours de la décadence. Les bois de la Régence (voir page 67, note 2) y étaient amenés de Cherchell, mais surtout de la Kabylie orientale; tout un service spécial, la *Karrasta*, fonctionnait avec Bougie comme centre, pour la coupe dans les forêts des massifs côtiers, pour le transport jusqu'au littoral, et pour l'embarquement à l'oued Zitoun, à Ziama et à l'oued Taza. Les esclaves chrétiens exerçant les professions requises en la circonstance, depuis les ingénieurs jusqu'aux simples cordiers ou calfats, furent toujours soigneusement triés et affectés aux chantiers. Ils étaient d'ailleurs traités avec plus d'égards que les autres; beaucoup furent renégats» Lespès (Album du Centenaire, 1830-1930. *Cent années de Colonisation Française*, p. 109; article sur *Le Port d'Alger*).

(4) A. Devoulx. Op. cit., p. 386 et suiv.

mand, nommé Simon Dansa (1), qui était venu se faire corsaire à Alger vers l'an 1606 et qui apprit aux Algériens «la manœuvre des vaisseaux de haut bord, qu'on appelait à cette époque *vaisseaux ronds*» (2).

Ces améliorations contribuèrent puissamment au développement de la marine des forbans, favorisé en outre par l'émigration des Morisques, ou des Andalous, expulsés d'Espagne par Philippe III, en 1609.

Ainsi les navires mieux construits, mieux équipés, mieux dirigés, ne craignirent plus de franchir les bornes de la Méditerranée et purent intercepter sur l'Océan même les bâtiments suivant les routes de l'Inde et de l'Amérique.

II. - Ses marins, sa discipline

«Sans peur, sans pitié», telle est la définition qu'en donne Delvert, dans son ouvrage sur *Le port d'Alger* (3).

«Sans peur»! On les voit s'attaquer, seuls sur leurs bateaux légers, aux plus lourds vaisseaux, quel que soit le nombre des ennemis, résister aux tempêtes les plus violentes, apparaître à l'improviste, narguer l'ennemi de leur folle audace, «mettre à sac tel village voisin de Gênes alors que toute la flotte de Doria est dans le port» (4).

«Sans pitié»! Leur férocité légendaire est indéniable; mais elle devint, avec le développement de la course, de plus en plus implacable. Tout le XVIe, le XVIIe et le XVIIIe siècles sont remplis de leurs exploits et de leur cruauté.

Au XVIe siècle déjà, Haëdo nous parle avec admiration de ces marins qui s'acquirent la réputation méritée d'être les meilleurs et les plus braves de la Méditerranée: «naviguant, dit-il, pendant l'hiver et le printemps, sans nulle crainte, ils parcourent la Méditerranée, du levant au couchant, se moquant de nos galères dont l'équipage pendant ce temps s'amuse à banqueter dans les ports de la Chrétienté. Sachant bien que lorsque leurs galiotes, si bien espalmées, si légères, rencontrent les galères chrétiennes, si lourdes et si encombrées, celles-ci ne peuvent songer à leur donner la chasse,

(1) Un tel cas n'était pas rare à cette époque, où de nombreux aventuriers se laissaient tenter par l'espoir de faire une rapide fortune, tels «les anglais Edouard et Uvert, le rochellois Soliman, et le reïs Sansons» (De Grammont. Op. cit., p. 149). Remarque: l'orthographe du nom du corsaire qui a fait l'objet de cette note est «Simon Danser» chez Devoulx (op. cit., p. 390).

(2) De Grammont, Op. cit., p. 149.

(3) Delvert. Op. cit., p. 15.

(4) Ibid. Au sujet de la férocité des reïs renégats, voir: *Les plus illustres captifs* (ou *Recueil des actions héroïques d'un grand nombre de guerriers et autres chrétiens réduits en esclavage par les Mahométans*), publié par le R. P. Calixte, d'après les manuscrits du R.P. Dan, Lyon-Paris, Delhomme et Briguet, 1892 (2 tomes).

et à les empêcher de piller et voler à leur gré, elles ont coutume, pour les railler, de virer de bord, et de leur montrer l'arrière... Ils sont si soigneux de l'ordre, de la propreté et de l'aménagement de leurs navires, qu'ils ne pensent pas à autre chose, s'attachant surtout à un bon arrimage, pour pouvoir bien filer et louvoyer.., il n'est permis à personne, fût-ce le fils du pacha lui-même, de changer de place, ni de bouger du lieu où il est» (1).

Un reïs, capitaine de vaisseau de la flotte des corsaires d'Alger

Discipline (2), courage, audace, telles furent les grandes qualités des corsaires algériens. Rares étaient cependant ceux susceptibles de lire une carte, du moins aux XVIe et XVIIe siècles. Devoulx

(1) Haedo (Fray Diego de). *Topographie et histoire générale d'Alger*, traduite par MM. le Dr Monnereau et A. Berbrügger (Revue Africaine, 1871, Alger, p. 45).

(2) Pour tous renseignements relatifs à la hiérarchie à bord des navires, voir la nomenclature dressée par Devoulx (op. cit., p. 387 à 389).

n'a-t-il pas écrit: «les Algériens étaient d'une ignorance crasse» (1)? Ce fut seulement au début du XVIIIe siècle, que l'on vit des corsaires posséder une véritable science de la navigation; ces capitaines étaient des chrétiens renégats dont les connaissances étaient nettement supérieures à celles auxquelles auraient pu prétendre les anciens reïs indigènes. C'est ce qui explique la longueur des voyages entrepris par les croiseurs algériens, à cette époque.

III. - Du Levant au Ponant

L'apparition des navires de haute mer a permis aux corsaires d'étendre de plus en plus le champ de leurs entreprises.

«Aussi est-ce la cause que les pirates de Barbarie sont maintenant si hardis, qu'ils courent bien avant sur l'Océan, avec ces vaisseaux ronds...», nous explique le Père Dan (2).

La course, en effet, qui était limitée primitivement à la Méditerranée occidentale, s'étendit du côté du Levant, vers Alexandrie, Smyrne et Chypre.

L'historien Masson, dans son *Histoire des Etablissements et du commerce Français dans l'Afrique Barbaresque* (1560-1793), nous montre comment les relations diplomatiques des puissances chrétiennes, et en particulier de la France, avec la Régence, ne tendirent qu'à protéger le commerce du Levant (3).

Mais le bassin méditerranéen sembla un jour trop étroit à nos hardis corsaires qui s'aventurèrent du côté du Ponant, où, après avoir franchi et écumé les parages du détroit de Gibraltar, ils osèrent aller s'attaquer aux bateaux bretons, normands et anglais.

Et l'on vit les navires corsaires s'élever dans «l'Océan pour explorer les routes de l'Inde et de l'Amérique. L'Islande même, malgré ses glaces et sa pauvreté, ne fut point à l'abri de leurs ravages: en 1616, le fameux Mourad-raïs (4) promena son pavillon dans ces parages lointains. En 1617, les Algériens attaquèrent l'île de Madère, la

(1) Devoulx. Op. cit., p. 385. L'auteur écrit ainsi dans son explication des formalités de vérification des passeports délivrés aux bateaux français. Le consul de France à Alger remettait, en effet, aux reïs partant en expédition, un double des passeports délivrés dans les ports de France à nos navires marchands. La remise de ces formules imprimées, - ou *modèle de congé* -, avait pour but de donner aux corsaires les moyens de constater l'identité des bâtiments, arrêtés par eux, qui se prétendaient français, par la simple confrontation des deux passeports; mais comme les corsaires ne savaient pas lire, ils se contentaient de mesurer les documents et de compter les lignes. Et si la concordance n'était pas parfaite, ce qui arrivait fréquemment, le navire était pillé.

(2) Dan (R. P. Fr.). *Histoire de Barbarie et de ses corsaires des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly.* Paris, P. Rocolet, 1949, p. 312. L'auteur parle des «vaisseaux ronds» et de l'extension qu'ils permirent de donner aux expéditions des Algériens aux pages 307, 312 et 313.

(3) Masson (P.). *Histoire des Etablissements et du commerce Français dans l'Afrique Barbaresque* (1560-1793). Paris, Hachette et Cie, 1903.

(4) Mourad-raïs, renégat flamand du XVIe siècle, qui laissa son nom à une localité voisine d'Alger: Birmandreïs (Bir Mourad Raïs), le puit du reïs Mourad.

ARTICLES
DE LA PAIX
ACCORDEE
PAR LE CHEVALIER DE TOURVILLE
AU NOM DU ROY.
AU BACHA, DEY, DIVAN,
ET MILICE D'ALGER.

Signez le vingt cinquiéme Avril 1684.

PREMIEREMENT.

LES Capitulations faites & accordées entre l'Empereur de France & le Grand Seigneur, ou leurs Predeceſſeurs, ou celles qui ſeront accordées de nouveau par l'Ambaſſadeur de France, envoye exprés à la Porte, pour la Paix & repos de leurs Eſtats, ſeront exactement & ſincerement gardées & obſervées, ſans que de part & d'autre il y ſoit contrevenu, directement ou indirectement.

II

Toutes courſes & actes d'hoſtilité, tant par Mer que par Terre, ceſſeront à l'avenir entre les Vaiſſeaux & Sujets de l'Empereur de France, & les Armateurs particuliers de ladite Ville & Royaume d'Alger.

III.

A l'avenir il y aura Paix entre l'Empereur de France, & les tres-illuſtres Bacha, Dey, Divan & Milice de ladite Ville & Royaume d'Alger, & leurs Sujets, & ils pourront reciproquement faire leur Commerce dans les deux Royaumes, & naviguer en toute ſeureté, ſans en pouvoir eſtre empêchez pour quelque cauſe & ſous quelque pretexte que ce ſoit.

ravagèrent, enlevèrent jusqu'aux cloches des églises et emmenèrent 1.200 esclaves. Ils commirent aussi de grands ravages en Angleterre, vers 1631» (1).

De Grammont a pu s'écrier à juste titre: «Des rives de Madère aux glaces d'Islande, nulle part on échappait à leur poursuite» (2).

Mais ce fut surtout le bassin occidental de la Méditerranée qui fut la victime de leur rapacité. Les navires des corsaires apparaissaient deux fois par an au moins, sur les côtes de l'Italie, de la Sicile, de la Corse, de la Sardaigne et de l'Espagne. C'était un pillage périodique, une mise en coupe réglée, qui ruina ces malheureux pays à un point tel que le désert se fit en beaucoup d'endroits jusqu'à plusieurs lieues du rivage.

On serait en droit de s'étonner de l'inertie et de l'apathie de ces nations qui se laissaient dépouiller ainsi presque sans réagir, si l'on ne savait pas par quelles dissensions passait l'Europe en ces temps là.

Il faudra attendre les traités de paix de 1815, pour voir les «victimes» s'entendre et secouer un joug qui n'avait été porté que trop longtemps; dès ce jour, la chute de la Régence était inévitable.

De Grammont a écrit très justement: «Au reste, l'étude de l'histoire de la Régence donne la certitude que cet Etat dut sa longue impunité et son existence même aux dissensions des puissances chrétiennes. Il n'y avait certainement pas besoin d'un effort commun pour détruire une nation qui n'avait, à vrai dire, pas de forces réelles: il eût suffit, pour l'anéantir, qu'elle ne fût pas garantie par l'intérêt que les uns ou les autres eurent toujours à sa conservation» (3).

IV. - Une nation vivant essentiellement de la course...

La course dans les premières années de la puissance d'Alger était une véritable Guerre Sainte. Arborant contre l'Espagne la bannière du Djehad, les corsaires ravageaient ses côtes, détruisaient sa marine et son commerce.

Mais vite, la course cessa d'être une Guerre Sainte pour deve-

(1) Devoulx. Op. cit., p. 390-391.

(2) De Grammont. Op. cit., p. 129.

(3) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. VIII. L'auteur nous parle aussi des relations, *intéressées*, de la France avec la Régence d'Alger (ibid., p. V et VI): « Lorsque François 1er, dans sa lutte contre les tendances de suprématie de Charles-Quint, se fut vu abandonné par des voisins qui méconnurent le péril ou qui s'inclinèrent devant la force, il ne lui resta, pour ne pas être écrasé lui-même, d'autre parti à prendre que de s'allier à Soliman. S'il eût hésité, le bassin occidental de la Méditerranée devenait un lac espagnol, et la France, attaquée à la fois sur toutes les frontières, succombait dans une lutte inégale... Les flottes turques assurèrent à la France la liberté de la mer, pendant que les armées de l'Islam occupaient à l'Orient les forces de l'Autriche. «C'est ainsi que Kheïr-ed-Din fut reçu et choyé à Marseille, où on le combla de présents», que «les flottes françaises naviguèrent de conserve avec celles des Dragut et des Sinan»... et qu'une amitié, quelquefois dénoncée cependant mais très enviée des autres nations, lia la France à la Régence d'Alger.

Carte du bassin méditerranéen éditée en 1664

nir une véritable piraterie, et elle ne tarda pas à être, presque exclusivement, le seul moyen d'existence de toute la population. Cette transformation correspond à l'avènement des pachas triennaux (1).

Tout ce qui flottait fut déclaré de bonne prise et aucun pavillon ne fut à l'abri de l'insulte (2). La course prit un essor extraordinaire entre les mains des renégats qui affluaient de plus en plus nombreux à Alger, attirés par leur avidité de richesses et prenant pour cela spontanément le turban.

La course était arrivée à son apogée, et jamais les reïs d'Alger n'avaient été plus nombreux et plus audacieux. Grâce à eux, la ville regorgeait de richesses, et se trouvait, par cela même, complètement à leur dévotion.

Le Père Dan nous raconte: «Comme j'étais en Alger en l'an mille six cent trente-quatre, il fut dressé un Etat des prises que les Corsaires de cette Ville auraient faites sur les Français. De manière que par le rapport des Capitaines et des Maîtres de navires, il fut vérifié que depuis le mois d'Octobre de l'an mille six cent vingt-huit,..., jusques au mois d'Août de la susdite année mille six cent trente-quatre, ces Barbares auraient pris quatre-vingts vaisseaux, navires, polacres, barques et tartanes... Or, toutes ces prises de Vaisseaux et de Marchandises, étant évaluées au plus juste prix, il fut trouvé qu'il se montait à la somme de quatre millions sept cent cinquante-deux mille livres. Outre que dans ces mêmes vaisseaux on avait pris et mené en Alger treize cent trente et une personnes...» (3). Telles sont les pertes que les Algériens firent subir au seul commerce français, entre octobre 1629 et août 1634.

Mais, pour avoir une estimation globale des prises de course, il faut ajouter le butin prélevé sur les Anglais, les Hollandais, les Espagnols, sur tout le littoral de la Méditerranée enfin.

On ne s'étonnera plus alors, des richesses immenses amassées par les reïs, et de la prospérité dont jouissait le peuple d'Alger, bien qu'il ne fît absolument rien, et que la ville fût en état permanent d'émeute.

(1) Le premier des pachas triennaux fut Dely Ahmed qui ne s'occupa que de la course et commanda en personne les flottilles qui ravagèrent, en 1586 et 1588, les côtes du royaume de Naples et de Sicile, des Etats pontificaux, de la Corse et de l'Espagne. Il règne une très grande obscurité sur le commencement de la période des pachas triennaux: Haëdo cesse en effet son récit à la fin de 1596; et à partir de ce moment les documents font défaut jusque vers 1610. Ainsi l'ordre même de succession des pachas triennaux n'est pas parfaitement établi. Ce que nous pouvons affirmer cependant, c'est qu'entre leurs mains, la course prit un développement incroyable.

(2) De Grammont (op. cit., p. 146) nous rapporte les enseignements que tira M. de Brèves (*Voyage de M. de Brèves*. Paris, 1628, in-4) de son séjour à Alger: «... les reïs déclaraient que tout vaisseau étranger était de bonne prise et qu'ils s'empareraient de leur père, lui-même, s'ils le rencontraient en mer».

(3) Dan (R.P. Fr.). Op cit., p. 320.

Et cet afflux extraordinaire de richesses captiva tellement la population d'Alger qu'elle s'adonna entièrement à lui. Son unique préoccupation était la course.

Mais, «comme **la population tout entière vivait de la course et ne vivait que par elle, n'ayant ni industrie, ni commerce,** comme la milice elle-même n'eût pas pu être payée sans la dîme prélevée sur les prises, les reïs étaient virtuellement les maîtres de la situation...» (1). Ces derniers, riches et prodigues comme des gens à qui l'argent ne coûte rien, étaient aimés pour leur dédain du danger, leur audace et leur opulence. Leurs somptueuses habitations, groupées près de la mer, dans la partie occidentale de la ville, étaient peuplées de leurs équipages; c'est à eux que revenait la garde du port et du môle; ce quartier leur servait de place d'armes et de refuge éventuel contre un coup de main de la milice qui les jalousait (2).

La capitale barbaresque tout entière suivait, captivée, la destinée de ses capitaines aventuriers. «Tout Alger se mêlait à la Course, a pu écrire de Grammont; les grands étaient armateurs; les petits marchands et les baldis se cotisaient pour acheter et équiper un navire à frais communs; les femmes elles-mêmes, nous apprend le vice-consul Chaix, vendaient leurs bijoux pour prendre part à ces fructueuses opérations» (3). Quand les reïs sortaient du port pour une expédition, toute la population assistait à leur départ et les accompagnait de ses vœux (4).

Et le retour au port des corsaires nous est raconté par le bénédictin Haëdo, comme suit : « Tout Alger est content, parce que les négociants achètent des esclaves et des marchandises apportées par eux, et que les commerçants vendent aux nouveaux débarqués tout ce qu'ils ont en magasin d'habits et de victuailles; on ne fait rien que boire, manger et se réjouir; les reïs logent dans leurs maisons les Levantins qu'ils aiment le mieux, et, pour se les affectionner, tiennent table ouverte pour eux. Ils habillent richement leurs pages de damas, satin et velours, chaînes d'or et d'argent ,poignards damasquinés à la ceinture, et en un mot, les parent plus coquettement que si c'étaient de très belles dames, tirant vanité de leur nombre et de

(1) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. X et XI. Quant à nous, en toute objectivité, nous rectifierons: «Comme la presque totalité de la population vivait de la Course... n'ayant ni industrie ni commerce florissants».

(2) Voir p. 38, note 3.

(3) De Grammont. Op. cit., p. 129. - Voir aussi les *Archives de la Chambre de Commerce de Marseille*, AA, art. 461.

(4) Gramaye (I.-B.). *Africae illustratae libri decem*. Tome II, Tournay, 1623 (IX *De negotiatione et mercaturis*): le départ et le retour de la flotte étaient de véritables fêtes pour la population entière accourue sur le bord de la mer. Cela se comprenait fort bien, parce que «si la Course eût été arrêtée, la population fût littéralement morte de faim; elle le savait, et se trouvait par cela même à la dévotion de la Taïffe, dont le chef n'avait qu'à faire un signe pour engendrer ou apaiser l'émeute...» (De Grammont. Op. cit., p. 126).

leur beauté, et les envoyant promener par troupes à travers la ville, se procurant ainsi des jouissances d'amour-propre» (1).

C'est ainsi que, malgré une anarchie perpétuelle et un désordre inimaginable, Alger prospérait et vivait cependant, heureuse et riche se réjouissant du spectacle quotidien de la rentrée de ses corsaires victorieux. Alger prospérait, **«entretenue dans son oisiveté favorite par les dépouilles de la Chrétienté»** (2).

On serait donc appelé à qualifier plus durement la conduite des pirates barbaresques, si l'on ne se faisait pas une idée exacte des «usages» de l'époque.

Les «reïs furent à l'Islam (3) ce que les chevaliers de Saint Jean de Jérusalem furent à la Chrétienté; comme eux, ils firent tout le mal possible à l'Infidèle, combattant ses vaisseaux de guerre, enlevant ses bâtiments de commerce, brûlant et pillant ses villes maritimes, ravageant ses côtes et réduisant les peuples en captivité; tout cela était fort barbare; mais la guerre se faisait ainsi à cette époque, et les modernes inventions nous réservent peut-être de si terribles spectacles de destruction que les massacres des temps passés ne nous paraîtront plus que comme des jeux d'enfants!». Triste et troublante prédiction d'un auteur du XIXe siècle (4) !

SECTION IV

LA COURSE ET SA DECADENCE (XVIIIe siècle)

Au XVIIIe siècle déjà, la prospérité n'était plus aussi grande à Alger. La course devenait de plus en plus difficile et de moins en moins fructueuse (5).

Il n'était plus possible aux pirates de s'attaquer utilement aux navires de guerre de la France, de l'Angleterre et de l'Espagne; les vaisseaux marchands de haut commerce avaient pris l'habitude de naviguer par caravanes, et de se faire escorter. Il restait donc pour tout butin quelques petits bâtiments, dont la cargaison de faible valeur ne payait pas les frais de l'armement, et l'on risquait de tomber à chaque instant sous le canon des croisières. Le nombre

(1) Haedo. Op. cit., XXI.

(2) De Grammont. Op. cit., p. 129.

(3) «Les dépradations maritimes que les Algériens ont effectuées pendant plusieurs siècles... étaient toujours le résultat d'une résolution prise officiellement par le gouvernement de la Régence, qu'inspiraient les prescriptions islamiques et des sentiments traditionnels de haine et de mépris contre les chrétiens. Ces hostilités constituaient donc une guerre régulière et forte légitime au point de vue des agresseurs ». Devoulx. *Le Registre des prises maritimes* (Revue Africaine. XV, Alger, 1871, p. 71).

(4) De Grammont. Op. cit., p. 51-52.

(5) Voir à ce sujet: *Influence de la course*, pages 38, 39, 40.

des corsaires diminuait donc de jour en jour; personne ne se présentait plus pour équiper de nouveaux navires; de plus la marine subissait à chaque sortie des pertes importantes.

En 1724, Peyssonnel ne dénombre à Alger que «vingt-quatre vaisseaux en Course» dont quelques-uns n'ont que dix pièces de canons (1).

Un an plus tard, le chiffre donné par Laugier de Tassy s'est réduit à vingt et un (2).

En 1732, Shaw écrit: «La force navale des Algériens a décliné depuis quelques années. Si l'on excepte leurs galères et leurs brigantins, ils n'avaient l'an 1732, que six grands vaisseaux de 36 à 50 pièces de canons et pas trois bons capitaines... Leur manque d'expérience et le peu de batailles navales où ils se sont trouvés ont diminué leur réputation par rapport à la marine. Ils ont cependant une grande quantité de matériaux pour bâtir des vaisseaux, de sorte que s'ils voulaient reprendre courage et établir parmi eux une bonne discipline, ils pourraient incommoder les Européens» (3).

En 1778, Venture de Paradis déclare que le port d'Alger n'abrite plus que «8 chebecs ou barques de 18, 22 et 30 canons de divers calibres» et «deux demi-galères» (4).

Ce port jadis si animé, devenait donc presque désert, les meilleurs des capitaines et des marins ayant de surplus abandonné la piraterie qui n'était «plus rentable». Le registre des prises maritimes, «précieux livre de comptabilité tenu par les corsaires eux-mêmes» (5), accuse la diminution des bénéfices. Devoulx, dans son ouvrage intitulé *Le registre des prises maritimes*, nous signale par exemple qu'en 1771 le butin ne s'éleva qu'à 4.350 francs (6). Les bagnes des grands reïs, qui avaient contenu des milliers d'esclaves, se vidèrent et tombèrent en ruine; et la ville qui avait vu, en une seule année, exposer au Badestan (7) près de vingt-cinq mille captifs, n'en contenait plus que trois ou quatre cents au moment de la conquête française (8).

Une sérieuse recrudescence de la course est à noter cependant dans les dernières années du XVIIIe siècle, mettant à profit les guerres déchirant les nations européennes.

(1) Peyssonnel (Jean-André). *Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie fait par ordre du Roi en 1724 et 1725*, publiée par Dureau de la Malle, Paris, 1838.

(2) Laugier de Tassy. Op. cit., p. 261.

(3) Dr Shaw. *Voyage dans la Régence d'Alger*, trad. Mac-Carthy, Paris, 1830. L'édition anglaise date de 1738 (Travels and observations, Oxford).

(4) Venture de Paradis. Op. cit., p. 7.

(5) Devoulx. *Le registre des prises maritimes* (Revue Africaine. XV, Alger, 1871, p. 70).

(6) Devoulx. *Le registre des prises maritimes* (Revue Africaine. XV, Alger, 1871, p. 70, 143, 184, 285, 362 et 447). - (Revue Africaine. XVI, Alger, 1872, p. 70, 146, 233 et 292).

(7) Voir page 60, note 5.

(8) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. XIII.

C'est ainsi que, de 1793 à 1801, la valeur des prises atteignit des chiffres inconnus pendant tout le XVIIIe siècle. Devoulx nous fournit, à ce sujet, des renseignements statistiques précis: par exemple, en 1793, les prises sont évaluées à 1.352.317 francs, en 1794, à 1.204.366 francs, en 1797, à 1.294.269 francs, en 1798, à 1.510.528 francs, en 1799, à 1.583.482 francs. La flotte comprend à ce moment trente navires dont trois frégates de quarante-quatre canons; guidée par le reïs intrépide Hamidou (1), elle va de nouveau semer la terreur sur les littoraux européens et particulièrement sur ceux italiens.

Mais cette résurrection de la course n'était que passagère. Alger, accablée de nombreuses calamités (2), voyait son importance chaque jour diminuer. De Grammont a pu écrire sur l'Alger du début du XIXe siècle: «Il ne restait dans le port d'Alger que quelques vieux vaisseaux à demi pourris; on ne réparait plus le môle ni les fortifications; car l'argent manquait de plus en plus, et chaque année creusait un nouveau vide dans les coffres de la Casbah. La Régence agonisait, et l'arrivée victorieuse des Français ne fit que devancer de quelques années une dissolution inévitable» (3).

(1) Mercier (Ernest). *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berberie) depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française* (1831). Tome III, Paris, 1888-1891, p. 454, 461, 478, 490. - Voir aussi Devoulx. *Le raïs Hamidou.* Alger, Dubois, 1859.

(2) Voir ce qui a trait à *L'élément humain et la course.*

(3) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. XIV.

CHAPITRE VI

LES ACTIVITÉS COMMERCIALES ET LES NÉGOCIANTS

Le commerce d'exportation comme d'importation du port d'Alger, sous la domination turque, a toujours été limité par la menace de la piraterie ainsi que par la faible capacité locale de consommation et de production.

La Régence, faut-il dire aussi, exporta de préférence par d'autres ports, comme Oran, Bône ou le Bastion de France; de plus l'insécurité des routes isola presque constamment Alger de son arrière-pays, avec lequel tout trafic était sporadique et réduit.

L'historien français Paul Masson a pu dire, à juste titre, que de 1560 à 1793, «Alger resta jusqu'à la fin une échelle secondaire, comparée aux échelles du Levant, la moins active de celles de Barbarie, après Tripoli», et pour bien prouver le peu d'importance commerciale du port barbaresque, il avait écrit précédemment: «on peut avec les archives de la Chambre de Commerce de Marseille, faire une histoire de toutes les échelles du Levant; pour celles d'Alger, on n'y trouve presque rien» (1).

Voyons cependant brièvement quels furent les échanges pratiqués par la Régence avec les puissances européennes.

SECTION I

LE COMMERCE D'EXPORTATION

Le commerce d'exportation était principalement centré sur le trafic des esclaves chrétiens et des marchandises capturées par les corsaires. «On ne comprendrait pas autrement, nous dit Lespès, l'in-

(1) Masson (P.). Op. cit., p. 580 et suiv. et p. 154.

térêt que portait la population d'Alger aux expéditions des reïs, ni l'appauvrissement qui résulta du ralentissement de la course» (1).

Les exportations de produits locaux s'élevaient, quant à elles, à bien peu de chose.

***

Le **trafic des esclaves chrétiens** a été tout au long de la domination turque d'une grande importance.

Ce trafic avait été accaparé par les Juifs (2) et principalement les «Juifs Francs» (3) qui, achetant les captifs aux reïs bon marché, trouvaient moyen de les revendre en Europe contre forte rançon. Le trafic se faisait surtout par Livourne où tous leurs coreligionnaires servaient d'intermédiaires pour le rachat des esclaves, comme des marchandises du reste.

Ce n'est pas sans raison que les enlèvements et la vie de captifs tiennent une place si grande dans les œuvres des littérateurs du temps, dramaturges ou romanciers. Deux d'entre eux, le grand Cervantes et notre gai Regnard, ne furent-ils pas adjugés sur le Badestan! Ce fut donc en parfaite connaissance de cause qu'ils racontèrent ce qu'était la vie des esclaves «en Alger» (4).

Remémorons-nous cette phrase de de Grammont, dans l'introduction de son *Histoire d'Alger* (1515-1830) : «...l'écho de ses vastes bagnes a répété le son de presque toutes les langues de la terre» (5).

(1) Lespès. Op. cit., p. 142.

(2) Les Juifs ne se contentaient pas des opérations d'achat et de revente des produits de la course : « ils en atteignaient la source même en commanditant la course », nous dit Lespès (op. cit., p. 148) qui, en note, nous signale quelques réflexions de Haddey (*Le livre d'or des Israélites algériens*. Alger, 1871): « En 1720, un d'eux est intéressé dans l'armement de la *Caravelle d'Or* commandée par le reïs Chérif. Ils ont des esclaves à eux. Il existait même sous leur surveillance et leur responsabilité un bagne spécial à Livourne où les Algériens pouvaient mettre en dépôt ceux pour le rachat desquels ils traitaient avec les familles ». Lespès poursuit (op. cit., p. 148): « ils en gardaient les débouchés par l'achat des prises, ils accaparaient les transports en nolisant des bâtiments, ils entretenaient dans les ports de la Méditerranée, à Marseille même, des agents qui pouvaient à l'occasion servir d'espions et renseigner les corsaires sur les mouvements de la navigation...». - Voir aussi sur ces questions : Laugier de Tassy (op. cit., ch. XXIV, p. 301) qui cite un certain Soliman (Salomon), Juif livournais, fermier de la cire, espion, grand-maître du marché des esclaves, trafiquant en piastres algériennes et européennes.

(3) Masson. Op. cit., p. 155-156. - Cet auteur nous explique que les « Juifs Francs » étaient sous la protection des consuls, du consul de France en particulier, et qu'ils jouaient le rôle de « censaux », courtiers et agents de change, comme dans les échelles du Maroc, avant l'établissement de notre protectorat. Consulter aussi l'intéressant ouvrage d'Isaac Bloch, intitulé *Inscriptions tumulaires des anciens cimetières israélites d'Alger* (Paris, 1888, p. 115). Cet auteur, par exemple, nous parle d'un certain Joseph Bacri, censal d'Espagne, faisant des avances au consul et ayant des correspondants à Madrid. En 1795, nous apprend-il, le roi d'Espagne accordait aux frères Bacri une gratification, à titre de récompense pour leurs services ; en 1804, lorsque Marie-Louise de Parme devint reine d'Etrurie, ils firent recommander par le roi d'Espagne à la nouvelle souveraine leur frère Salomon, négociant à Livourne.

(4) Parmi les nombreux écrits de captifs, le plus instructif est celui d'Aranda, captif en 1641 (*Relation de la captivité du Sieur Emmanuel d'Aranda*. Paris, 1657), où sont dévoilées les mœurs du bagne et les négociations louches auxquelles donnaient lieu les rachats. - Voir aussi les *Mémoires du Chevalier d'Arvieux*, mises en ordre par le P. Labat (Paris, 1735, Tome V). Le Chevalier a séjourné à Alger en 1674.

(5) De Grammont. Op. cit., Introduction, p. I.

Haëdo, en 1580, dénombre à Alger 25.000 Chrétiens captifs (1). Un siècle plus tard, on constate que chaque maison avait un ou plusieurs esclaves; les Barbaresques les plus riches enfermaient ces derniers dans un des six bagnes de la ville; celui «du Roi», à lui seul, en contenait 2.000.

Les fières et puissantes nations chrétiennes, ne pouvant châtier ces «coupables», traitaient avec eux (2). Une congrégation religieuse, les Pères Rédemptoristes, se forma même afin de recueillir parmi les puissances catholiques les fonds nécessaires pour le rachat des captifs; c'est un membre de cette congrégation, le Père Dan (3), qui nous a légué les deux intéressants ouvrages intitulés respectivement, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly* et *Les plus*

Rachat d'esclaves chrétiens par des membres de l'ordre du Rédempteur

(1) Haedo (Fray Diego de). Op. cit., ch. X et XVI. Voir la note 1 de la page 39.

(2) Gramaye (I. B.) évalue le prix courant des rachats à 2.000 livres par tête (op. cit., tome II, IX, *De negotiatione et mercaturis*).

(3) Le Père Dan était « Bachelier en Théologie de la Faculté de Paris, Mre et Supérieur du Couvent de l'ordre de la S. Trinité et Rédemption des Captifs fondé au Château de Fontaine-bleau ».

illustres captifs (1). Les rois eux-mêmes traitèrent souvent avec les Algériens pour le rachat d'esclaves qui leurs étaient chers. L'historien Raynal note qu'en 1785 le roi de France en a libéré 315 au prix de 644.200 livres et 60 pour 275.000 (2). Naturellement les prétentions des corsaires augmentaient avec l'importance du personnage à racheter.

De Grammont, quant à lui, nous conte l'ahurissante aventure d'un capitaine flamand, nommé Simon Dansa, qui était venu se faire corsaire à Alger vers l'an 1606: «En moins de trois ans, nous dit-il, il captura une quarantaine de vaisseaux». Il enseigna aussi aux Algériens la manœuvre des navires de haut bord, qu'on appelait à l'époque, comme on l'a déjà vu (3), *vaisseaux ronds*. Mais avec l'âge, ce corsaire désira se retirer à Marseille où il s'était marié, et où habitait sa femme. Ses démarches auprès de la Cour de France entreprises dès 1609 pour obtenir le pardon de ses fautes passées, prirent rapidement un tour heureux pour lui. En 1608, «il avait, en effet, capturé un navire espagnol, qui portait, entre autres passagers, dix religieux de la Compagnie de Jésus; ils avaient été vendus aux enchères, suivant la coutume». Mais Henri IV, sur la demande de son confesseur, s'intéressa à leur sort et chercha à procurer leur liberté. «En conséquence, il fit promettre à Dansa l'oubli du passé, ne lui demandant comme rançon que la liberté des dix jésuites» capturés par lui. Inutile de dire que Dansa s'empressa de les racheter à leurs divers possesseurs, et, feignant de partir en course, de venir faire sa soumission à Marseille, «où il reçut son pardon plein et entier». Il s'y retira enrichi et heureux. Telle fut l'aventure un peu surprenante, faut-il avouer, que vécut le corsaire flamand Dansa (4).

***

Mais à ce «commerce interlope» (5) des hommes, s'ajoutait celui, non moins lucratif, des **marchandises capturées** par les corsaires.

Le Père Dan écrit à ce sujet: «...on peut bien dire que les marchands, qui, pour faire quelque gain, hasardent si loin leurs biens et leur vie, ne travaillent, la plupart du temps, que pour ces larrons

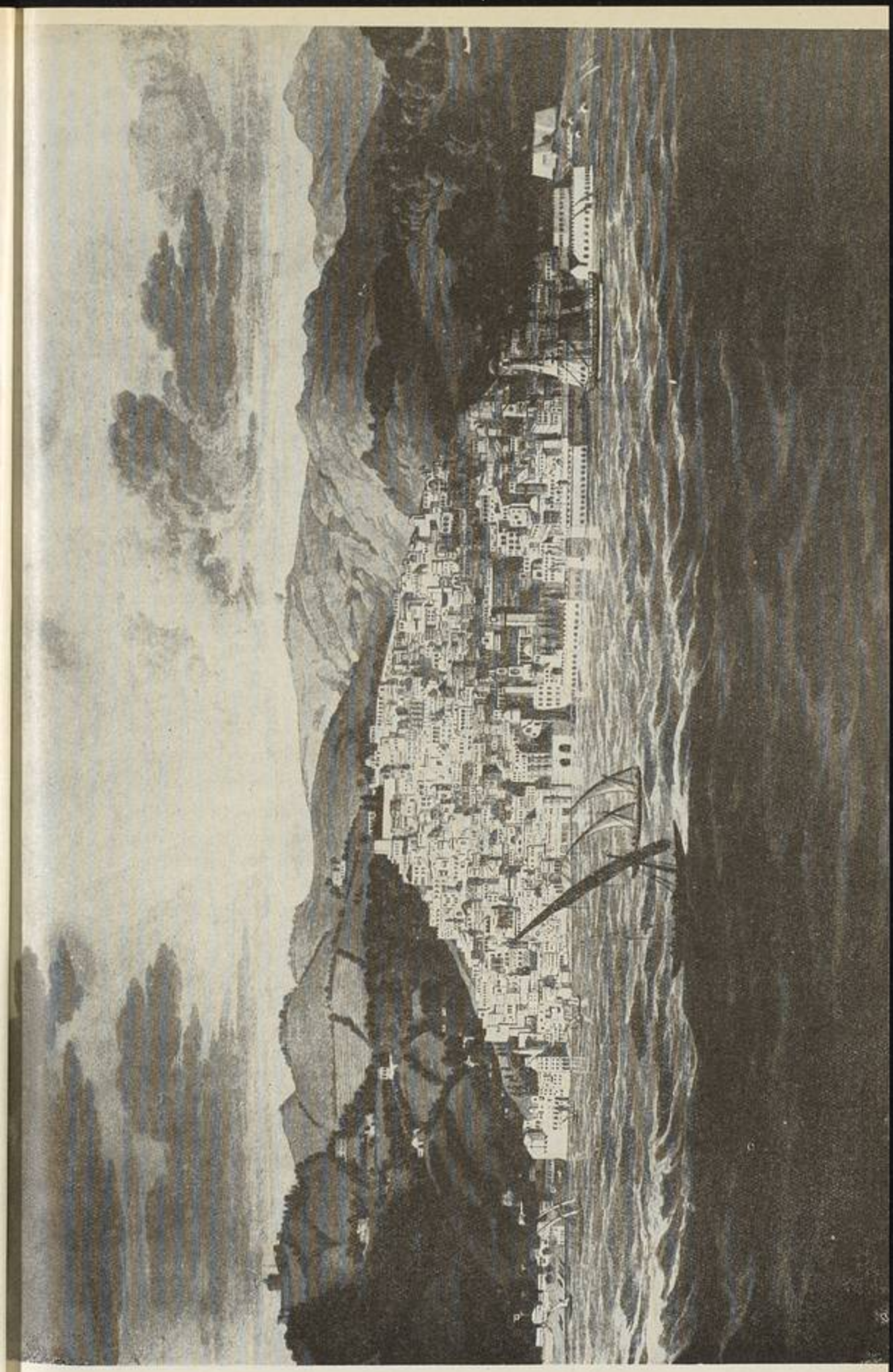
(1) Dan (R. P. Fr.) *Les plus illustres captifs*. Ouvrage publié par le R. P. Calixte, d'après les manuscrits du P. Dan, Lyon-Paris, Delhomme et Briguet, 1892 (2 tomes).

(2) Raynal (abbé G.T.). Op. cit., II, p. 133.

(3) Note 2, page 46.

(4) De Grammont. Op. cit., p. 148-149.

(5) Expression employée par Lespès (op. cit., p. 144 in fine). - Delvert (op. cit., p. 13) écrit : « L'or affluait à Alger et aussi les esclaves. Le marché de la petite place (Badestan : petite place où les prisonniers étaient vendus par les corsaires publiquement à la criée, située au côté nord de la place du Gouvernement actuelle ; ce mot vient de Bazestan, marché ouvert), où les malheureux étaient vendus à la criée, ne manquait jamais de marchandise humaine...».



Alger barbaresque

impitoyables, qui trouvent abondamment sur la mer, une bonne partie des richesses qui viennent des Indes et du Pérou...» (1).

Les gouvernements européens, notamment la France et l'Espagne, interdisaient l'achat des prises à leurs commerçants, mais en vain; et ce, malgré le mépris que ce trafic leur attirait (2).

Parmi les marchandises capturées, certaines étaient conservées par les Algériens, telles les bois de construction, les armes et les munitions, les draps et les toiles, les cotons et les soies, les drogues et les épices (3). Il était naturel que tout ce qui touchait à l'armement et à la construction des navires les intéressât en premier lieu (4). Par contre, les vins, eaux-de-vie, bières, huiles, viandes et poissons salés, étaient peu apréciés par eux et vendus à vil prix.

Les acheteurs des prises étaient principalement, comme nous l'avons déjà signalé, les Juifs d'Alger (5), qui revendaient ces produits sur place ou les expédiaient à Livourne, grand entrepôt de leurs coreligionnaires.

Pour le transport, les Juifs nolisaient des bateaux appartenant à une puissance ayant traité avec la Régence; ainsi s'explique le grand nombre de navires de toute sorte, généralement petits (6), commandés par des capitaines français, inscrits «à Marseille, à Toulon, à Frontignan, à Martigues, à Cassis, à La Ciotat, à Sixfours et à Saint-Tropez (7).

Les opérations commerciales étaient fréquemment accomplies sous un nom d'emprunt.

Les gains réalisés au cours de ces opérations frauduleuses étaient trop élevés et atteignaient parfois des sommes se montant à 400 %. Cela explique pourquoi, malgré les interdictions gouvernementales, ce «commerce interlope» subsistait (8). Gramaye estimait que, pendant la durée de sa captivité, durée de

(1) Dan (R.P. Fr.). *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé, et de Tripoly.* Paris, P. Rocolet, 1649, p. 73.

(2) Raynal (G.T.): « ils sont maintenant réduits à partager ce honteux commerce avec les sujets de la Castille et principalement avec les insulaires de Minorque » (op. cit., II, p. 132).

(3) Voir l'énumération chez Dan (op. cit., p. 73).

(4) Les bâtiments capturés intéressaient aussi les corsaires ; mais, il arrivait que ces bateaux n'étaient pas réarmés par eux; ils étaient alors vendus aux Juifs ou à des Européens, parmi lesquels on a la surprise de trouver des personnages officiels, des consuls anglais (Devoulx. *Le registre des prises maritimes.* Op. cit.: « en 1675 et 1676, le consul anglais figure comme acheteur »), des vice-consuls, des chanceliers, des interprètes français. En ce sens, voir Lespès (op. cit., p. 144, note 1).

(5) Voir note 2, page 58.

(6) Lespès (op. cit., p. 143, note 3): « Seuls les Busnach, les Bacri, les Bouchara, achètent et font naviguer des bâtiments d'une jauge supérieure » à 40, 50, 60 tonneaux.

(7) Lespès. Op. cit., p. 143, note 3.

(8) Gramaye (I. B.) (op. cit., tome II, IX *De negotiatione et mercaturis*) parle de deux changeurs Juifs d'Alger, qu'il pourrait nommer, et qui ont acquis ainsi une fortune de 180.000 ducats. Cela explique que les lingots d'or et d'argent et les monnaies étaient, comme de juste, le butin le plus apprécié.

6 mois, 80.000 pistoles d'or, soit 800.000 livres, avaient été drainées de la Provence et du Languedoc, des ports du duc de Savoie, Villefranche et Nice, de Livourne et de Gênes, vers Alger (1).

Signalons que si ce trafic n'était pas expressément encouragé par les Etats italiens, il était du moins toléré; cela faisait, du reste, leur prospérité.

***

Quelles **autres exportations** pouvaient bien occuper le commerce d'Alger, hors celles des hommes et des prises maritimes ? Très peu, à la vérité.

Venture de Paradis, en 1789, comptait que le commerce de sortie d'Alger s'élevait par an à «5 ou 6 bâtiments chargés de cuir, 5 ou 6 bâtiments chargés de laine et de la cire du beilik, 3 ou 400 quintaux annuellement, un chargement d'huile...» (2). Le tout représentait donc le chargement d'à peine quinze bateaux. Tout ce commerce d'exportation était donc de fort médiocre importance.

L'exportation des **cuirs,** la plus lucrative, avait été de bonne heure accaparée par les souverains d'Alger. Ils se contentaient de les écouler par l'intermédiaire des Juifs qui devinrent ainsi monnayeurs, intendants, comptables du belik - ce qui explique leur influence croissante dans la Régence -; ou bien, ils en vendaient le monopole à une maison de commerce étrangère (3). L'exportation de la **cire** n'avait pas tardé, elle aussi, à subir les mêmes contraintes.

Les denrées alimentaires, surtout les **grains** et les **huiles,** ne sortaient de la Régence qu'exceptionnellement, par crainte de la famine (4). Bénéficièrent de faveurs de sortie, en premier lieu les

(1) Gramaye (I. B.). Ibid. - Voir aussi Lespès (op. cit., p. 142-143).

(2) Venture de Paradis. Op. cit., p. 31-32.

(3) Venture de Paradis (op. cit., p. 20) nomme à ce sujet la « Maison Française », qui en son ouvrage prend quelquefois le nom de « Compagnie d'Afrique »: « Il sort actuellement du port d'Alger 20 à 25.000 cuirs.., article exclusif à la Compagnie d'Afrique ». - (Op. cit., p. 20): « Il en sort annuellement du port d'Alger, pour la Chrétienté, 3 à 4 cents quintaux... La maison française établie à Alger se charge de toute la cire du beilik ». Cette *maison française*, comme on l'appelle dans les documents (c'est la maison Gimon, de Marseille) finit par avoir un monopole d'achat auprès de la Régencé. L'historien Raynal (op. cit., p. 134) fait l'éloge de cette maison « placée sous la protection déclarée du Dey, qu'elle a su mériter par sa probité et sa patience». Cette maison «commença de 1749 à 1787 sous cette raison sociale, nous dit Lespès (op. cit., p. 150, note 1); les maisons Paret (1787-1817) et Eydin prirent sa succession ». Ce monopole établi par la maison française, était l'aboutissement de l'effort fait par la Chambre de Commerce de Marseille pour surveiller le commerce louche susmentionné et y faire obstacle ; elle seule pouvait, en effet, autoriser ou refuser, après examen, le séjour temporaire à Alger d'un commerçant. Voir Lespès (op. cit., p. 149).

(4) Venture de Paradis (op. cit., p. 21): « Le blé ne peut sortir du royaume que par la permission particulière du dey ».

Anglais, puis les Hollandais, qui furent longtemps les fournisseurs de la marine algérienne. C'est ainsi, comme nous le dit Lespès, que «les Anglais eurent cependant le privilège d'en acheter, en échange des armes, de la poudre et des munitions de guerre que, dès la fin du XVIe siècle, la *Compagnie des vingt vaisseaux* introduisait en Barbarie» (1).

Outre les grains et les huiles, Alger exportait aussi des **raisins secs,** des **figues,** des **dattes,** des **plumes d'autruche** (2), des **tissus indigènes en laine grossière,** des **bonnets de laine** (chéchias), du **tabac,** et de nombreux petits produits orientaux de faible valeur (3).

Le commerce d'exportation était paralysé par les monopoles de vente que s'étaient arrogés les maîtres d'Alger, monopoles dont le nombre augmentait au fur et à mesure que la course rapportait moins. Ce commerce allait même disparaître entièrement avec les abus des prohibitions de sortie, instituées bien moins pour sauvegarder le ravitaillement de la Régence que pour exploiter le revenu des licences d'exportation (4). A ces exactions, il fallait ajouter les frais et les risques de la navigation, l'avidité et la mendicité des fonctionnaires de la Régence à tous échelons.

«On comprend donc que le commerce européen ne se trouvait guère encouragé à fréquenter cette échelle» (5).

Shaler, qui nous dit avoir copié «sur des documents authentiques» un tableau du commerce général du «royaume d'Alger» en 1822, accorde aux exportations la valeur de 273.000 dollars d'Espagne, soit 1.365.000 francs, dont 800.000 pour les laines expédiées sur Marseille, Livourne et Gênes, 400.000 pour les peaux, 90.000 pour la cire et 75.000 pour les autres produits (6).

(1) Lespès. Op. cit., p. 145. - Voir aussi Masson (op. cit., p. 17) et G. T. Raynal (op. cit., p. 132).

(2) Venture de Paradis signale que cet article a pris une certaine importance depuis 25 ans (1774 par conséquent). « Les plumes d'autruche sont devenues à Alger, depuis 25 ans environ, nous dit-il, une branche de commerce importante. Le pays de Mozab en fournit la plus grande quantité. Les Maures et les Juifs vont les y chercher, et elles passent ensuite à Livourne et de là en France » (op. cit., p. 32). Selon Shaler, l'origine en était Ghadamès, où les Mozabites entretenaient des relations commerciales.

(3) A propos des exportations de la Régence par Alger, Venture de Paradis écrivait : « Les articles les plus importants que le royaume d'Alger fournit au commerce sont le blé dur, l'orge, toute sorte de légumes, à l'exception des haricots blancs, de l'escayolle (Drogue qui vient du Levant par la voie de Marseille. Dictionnaire de Trévoux), un ou deux chargements d'huile, de la cire, de la laine, des cuirs et trois ou quatre cents quintaux de vermillon cueilli à Mascara et à Titéri » (op. cit., p. 17-18).

(4) Shaler (William). *Esquisse de l'Etat d'Alger.* Traduction Bianchi, Paris, Ladvocat, 1830, p. 102: «Par ce même système de monopole, et par la prohibition mise sur l'exportation de produits indigènes, le gouvernement a ruiné le commerce, et presque anéanti l'agriculture dans le royaume ».

(5) Lespès. Op. cit., p. 148.

(6) Shaler (W.). Op. cit., p. 104.

Voici le «**tableau du commerce général**» du «royaume d'Alger», reproduit par Shaler.

1°) Importations pour 1822

	Dollars d'Espagne
De la Grande Bretagne; des fabriques de l'Inde et de l'Angleterre	500.000
De l'Espagne; soies, brocarts, sucre, poivre, café; des manufactures allemandes et anglaises	300.000
De la France; sucre, café, poivre, acier, étoffes et autres objets	200.000
Du Levant; soie brute et manufacturée	100.000
De la France et de l'Italie; bijoux, joyaux, diamants, etc	100.000
Total	1.200.000

2°) Exportations pour 1822

Des ports du royaume pour Marseille, Livourne et Gênes, 20.000 quintaux de laine, à 8 dollars le quintal	160.000
10.000 quintaux de peaux, à 8 dollars	80.000
600 quintaux de cire, à 30 dollars le quintal	18.000
Plumes d'autruche, et autres petits articles	15.000
Total	273.000

«Ainsi chaque année, il existe pour Alger, un déficit de 937.000 dollars payés à l'étranger, somme énorme pour un royaume où il y a peu de ressources actives». Telle est la conclusion que tire Shaler de cette statistique (1).

SECTION II

LE COMMERCE D'IMPORTATION

Le commerce d'importation a été favorisé pendant l'époque heureuse de la course.

«Si, en effet, comme le dit Lespès, les facultés de production du pays, contrariées sans cesse par les restrictions et les interdictions édictées par le gouvernement, ne pouvaient augmenter sous la mauvaise administration de ses maîtres, du moins ses facultés de consommation étaient développées par les bénéfices des corsaires, aux-

(1) SHALER (W.). Op. cit., p. 104-105.

quels participait une bonne partie de la population, et par les goûts de bien-être, voire même de luxe qu'ils entretenaient» (1).

⁂

Avant de parler du «superflu», il était des **importations nécessaires et vitales** pour ces corsaires, c'est-à-dire tout ce qui touchait à l'armement d'un bateau (2) et à la guerre (3), qui étaient payées soit en monnaie, soit en marchandises comme ce fut le cas pour l'Angleterre fréquemment (4), soit par un traité de paix (5), ce qui faisait que, dans ce dernier cas, les importations devenaient un véritable tribut.

Outre ces produits, Alger recevait de l'Europe, de l'Orient, des pays barbaresques mêmes, une grande variété de marchandises, ne formant cependant pas un fret très important pour le commerce maritime.

Etaient importées *de France et particulièrement de Marseille*, nous dit Haëdo, la mercerie, les cotonnades, le fer, l'acier, les clous, le salpêtre, l'alun, le soufre, l'huile, la coutellerie fine, la gomme, le sel, le vin, les noisettes, les châtaignes (6). L'énumération de tous ces produits est longue; leur importance est cependant insignifiante. «Quatre ou cinq vaisseaux portant 20.000 livres de marchandises et en rapportant 100.000», telle est l'estimation des consuls de Marseille en 1633 sur les exportations de ce port vers Alger et la Régence (7). «Alger ne nous rapporte rien», a pu donc écrire en 1699, notre consul d'Alger à la Chambre de Commerce de Marseille (8).

(1) Lespès. Op. cit., p. 152. - Voir pages 41 note 1, 53 et 54.

(2) Les Algériens utilisaient beaucoup les bois du Nord livrés par les Anglais, les Hollandais et les Suédois. En ce sens, Dr Shaw (op. cit., p. 208) et Rozet (op. cit., p. 384). Les matériaux des forêts d'Algérie n'étaient cependant pas négligés par ces derniers. Ainsi Haëdo (*Historia*. XV, 1871, p. 41) nous parle des forêts « dans les montagnes qui avoisinent Cherchel ». Marmol (*L'Afrique*, II, p. 394) situe les forêts exploitées dans le petit massif du Chenoua et principalement aussi dans la Kabylie. Il s'agissait surtout de la petite Kabylie ; on embarquait les bois à l'Oued Zeïtoun, à Ziama, et à l'Oued Taza. En ce sens, Ernest Mercier (op. cit., p. 145) qui cite, en note, les articles de Féraud dans la *Revue Africaine* et son *Histoire de Bougie*. Voir aussi Laugier de Tassy (op. cit., p. 261): selon cet auteur, les bois de Bougie servaient surtout à construire la quille et le fond des navires.

(3) Anglais, Hollandais, Suédois, ravitaillèrent les Algériens en « agrès, apparaux, fer, acier, boulets, poudre et armes ». Lespès (op. cit., p. 153).

(4) Les Anglais avaient obtenu des licences d'exportation de la Régence qui contribuait ainsi au ravitaillement de Gibraltar. Voir à ce sujet page 63, note 4. - En ce sens G. T. Raynal (op. cit., p. 132).

(5) Pour vivre en paix avec la Régence, la Hollande, le Danemark, la République de Venise, l'Angleterre étaient astreints à des redevances en nature (matériel naval, munitions, bijoux, or, draps précieux, etc.). - Voir Shaw (op. cit. ,p. 211) et G. T. Raynal (op. cit., II, p. 128-129). - Venture de Paradis (op. cit., p. 140 et suiv.) écrit : « La Compagnie d'Afrique » (c'est-à-dire la Maison Française : en ce sens note 3 de la page 46) était astreinte à « une redevance annuelle pour la pêche au corail ».

(6) Haedo, *Topographie et histoire générale d'Alger*, ch. XXIV. Gramaye (op. cit., II, X).

(7) Lespès. Op. cit., p. 154.

(8) Paul Masson. Op. cit., p. 572-586. - Voir aussi la *Correspondance des Consuls d'Alger*, publiée par de Grammont (1690-1742) (Alger, 1890).

Le faubourg Bab-Azoun (au premier plan, à gauche), Alger (El Djezaïr) et son port, refuge des corsaires
Extrait de l'« Iconographie historique de l'Algérie », de G. Esquer

Les importations *d'Angleterre* étaient certainement plus lourdes et plus volumineuses. Le Dr Shaw, chapelain du consultat britannique, sans autres précisions, cite une longue liste de produits, en tête desquels viennent, sans la moindre réticence, la poudre à canon et les armes; puis figurent tous matériaux utiles à la navigation, enfin les étoffes d'or et d'argent, les épices, l'étain, les produits tinctoriaux.

L'Espagne, dépourvue d'industrie, se bornait à fournir quelques marchandises, telles le vin, l'eau-de-vie, le sel, les patates.

Gênes, au XVIe et au début du XVIIe siècles, procurait ses étoffes de luxe, ses soieries, ses velours et ses damas; *Venise*, ses faïences (1), ses glaces, ses verreries.

D'Orient arrivaient à Alger, passant par Constantinople, Smyrne et Alexandrie, les toiles de coton d'Anatolie, les soieries de Brousse, des caftans, des poignards damasquinés, des tapis, des ustensiles de cuivre, des narghilés, des faïences et des poteries décorées de Rhodes, d'Alexandrie et de Tripoli, et même des porcelaines de Chine et du Japon, «tous objets affectionnés des reïs, dont les uns servaient à la parure de leurs personnes ou à celle de leurs femmes, tandis que les autres constituaient le luxe principal de leurs demeures» (2).

Quelques produits alimentaires et quelques peaux provenaient des pays barbaresques» (3).

SECTION III

ALGER VOIT TOUTE SON IMPORTANCE DISPARAITRE AVEC CELLE DE LA COURSE

Les activités commerciales d'Alger, même à l'époque de sa plus grande prospérité, étaient bien minimes. Celles-ci diminuèrent encore lorsque la course périclita.

(1) Les Hollandais apportèrent aussi leurs faïences de Delft qui ont subsisté jusqu'à nos jours « sur les murs de quelques anciens palais d'Alger » (Lespès. op. cit., p. 155). De même, des faïences de provenance italienne ornent encore, par exemple, le vestibule de l'ancien palais de Mustapha Pacha où se trouve l'actuelle bibliothèque nationale.

(2) Lespès. Op. cit., p. 156.

(3) Haëdo et Gramaye citent par exemple les épices et les dattes de Djerba, les huiles de Tunis, les viandes conservées et le beurre salé de Bône, les raisins secs et les figues de Cherchell, le miel et le sucre de Fez et du Sous...

Laugier de Tassy écrit en 1725: «Il vient très peu de marchandises à Alger, quoiqu'il en faille toujours. Les droits onéreux (1), l'incertitude des paiements, celle des retours et les exactions fréquentes en diminuent infiniment l'importation. Ceux qui en ont besoin attendent jusqu'au dernier moment, dans l'espérance de les trouver à meilleur compte à bord de quelque prise;...» (2).

Quelques années plus tard, Tollot note lui aussi, «qu'il arrive peu de bâtiments en ce pays, surtout des Français qui ne peuvent y porter des armes et des munitions de guerre, comme font les Anglais...» (3).

Venture de Paradis constate en 1789, avec étonnement, que «le commerce d'entrée a fort augmenté» (4). Mais les chiffres qu'il nous apporte sont bien insignifiants; il estime qu'Alger a reçu de ses trois principaux fournisseurs, Marseille, Livourne et le Levant, «700 à 800.000 livres», «1.000.000 de livres», 200 à 300.000 livres, respectivement, soit un total de 1.900.000 à 2.100.000 livres (5). D'après ces chiffres, on peut remarquer que, si Livourne a le premier rang pour l'importation de marchandises d'origine algérienne, c'est Marseille, par contre, qui détient celui de l'exportation à destination de notre port (6).

L'activité commerciale d'Alger a donc été créée essentiellement par la course qui fut sa principale raison d'être. L'impression de médiocrité qui se dégage du port d'Alger, dès son abandon par les corsaires, permettra à Laugier de Tassy d'écrire, en 1725 déjà: «Le commerce d'Alger est à présent réduit à si peu de chose, qu'à peine mérite-t-il qu'on en parle» (7).

(1) « Les droits d'entrée étaient officiellement de 5 1/2 % ad valorem pour les Chrétiens, le Levant et les Maures, de 12 % pour les Juifs », nous dit Lespès (op. cit., p. 157, note 3) qui continue en ces termes : « mais il s'y ajoutait une foule de redevances, notamment le droit d'ancrage, de 110 livres, et quantité de « bakchichs » pour les interprètes, secrétaires, amins, mezouars, magasiniers, gardiens, etc... ». - Voir Elie de la Primaudaie : *Le Commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française* (Paris, 1861, p. 189-192), et G. T. Raynal (op. cit., II, p. 135). Signalons que les droits de sortie s'élevaient uniformément à 2,5 % ad valorem.

(2) Laugier de Tassy. Op. cit., ch. XXIX, p. 300.

(3) Tollot. Op. cit., p. 71.

(4) Venture de Paradis. Op. cit., p. 27 et suiv.

(5) Venture de Paradis (op. cit., p. 31) nous dresse cet *Aperçu du commerce d'entrée à Alger :*

5 ou 6 cargaisons de Marseille dont l'ensemble peut être estimé.....	800.000	lb
2 ou 3 cargaisons de Livourne	1.000.000	
2 ou 3 cargaisons de Turquie et d'Alexandrie	300.000	
Total.....	2.100.000	lb

(6) « En définitive, le mouvement de la marine marchande et l'activité commerciale du port d'Alger avant 1830 ont été fort médiocres : *la ténacité des Marseillais à poursuivre les relations avec la Régence mérite d'autant plus d'être notée. Elle constitue, pour notre grand port de la métropole, un des droits historiques qui légitiment sa place d'honneur dans le commerce franco-algérois* ». Lespès (Album du Centenaire, 1830-1930. *Cent années de Colonisation Française*, p. 110 ; article sur « *Le Port d'Alger* »).

(7) Laugier de Tassy. Op. cit., ch. XXIX, p. 301.

La «Grande Mosquée» dominant la darse
A ses pieds, un abri servait à tirer à terre les plus frêles embarcations

DEUXIEME PARTIE

ÉVOLUTION
DU PORT D'ALGER DEPUIS 1830
SA STRUCTURE

CHAPITRE I

DÉVELOPPEMENT DU PORT D'ALGER

«Le 31 mai 1830, à la pointe du jour, par une brise d'est et un temps brumeux, le cap Caxine était signalé» (1) à l'amiral Duperré, commandant la flotte de débarquement, chargé d'amener à bon port l'armée du maréchal de Bourmont.

Des contre-temps fâcheux empêchèrent cependant le débarquement immédiat des troupes françaises.

Le 13 juin, seulement, à sept heures du soir, la flotte occupait la baie de Sidi-Ferruch; le lendemain, toujours sans rencontrer de résistance, la première division débarquait et attaquait aussitôt les défenses ennemies situées sur les hauteurs.

Le 4 juillet, le Fort de l'Empereur ayant été occupé après une résistance opiniâtre des Turcs, la ville d'Alger se trouvait sous la menace des canons français.

La chute de cette dernière n'était plus douteuse; le dey le comprit, et fit des offres de soumission, le 5 juillet.

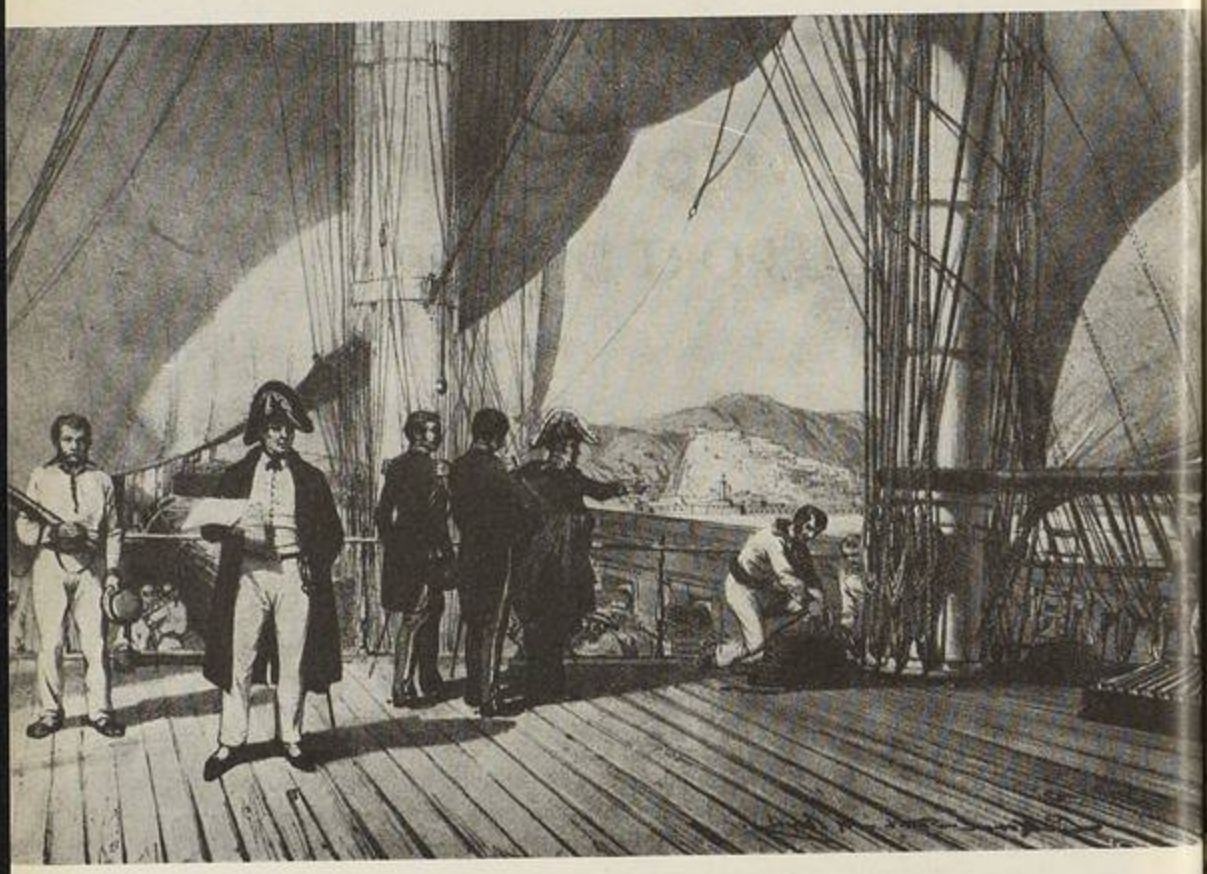
Alger, capitale des corsaires au sinistre renom, allait pouvoir devenir, dans l'orbite de la Grandeur Française, une nouvelle capitale - civilisatrice et commerciale.

SECTION I

DEVELOPPEMENT SIMILAIRE DU PORT, DE LA VILLE ET DE SON ARRIERE-PAYS

La vie économique d'Alger a toujours été liée au développement de son port.

(1) GRAMMONT (H. de). *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*. Paris, Leroux, 1887, p. 400.



L'amiral Duperré et le maréchal de Bourmont,
à bord de «La Provence», le 13 juin 1830, devant Alger
Extrait de l'« Iconographie historique de l'Algérie », de G. Esquer

Il en avait été ainsi, du reste, avant même que les corsaires turcs en eussent fait leur repaire.

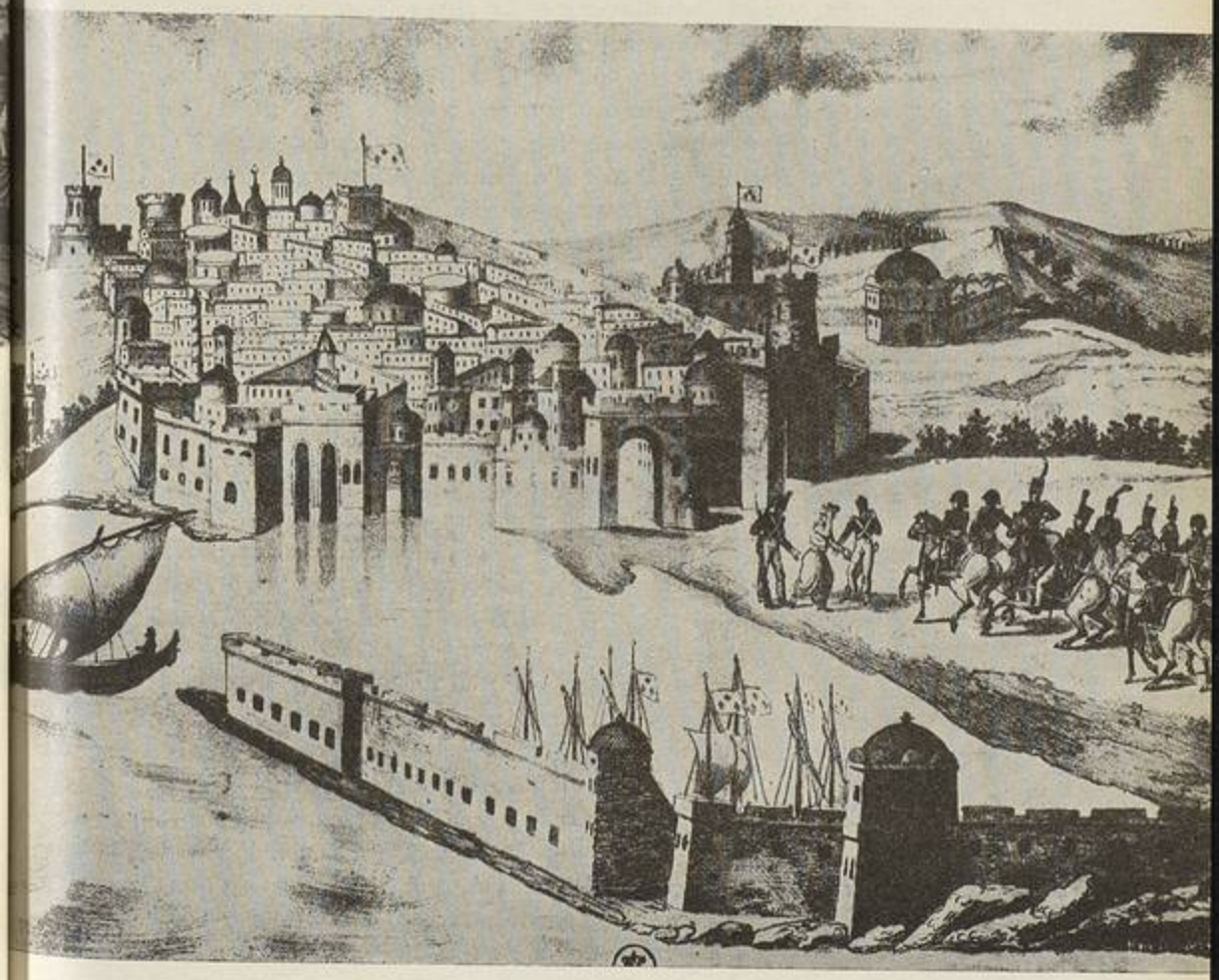
Les variations du «commerce interlope», dont le port fut par la suite le centre, eurent une influence prépondérante sur son degré de prospérité.

Et après l'occupation française, pouvons-nous dire avec le professeur Lespès, «son histoire a continué à être étroitement liée à celle de la capitale, comme à celle de la colonie, dont elle reflète les crises de langueur et les poussées de croissance. On y trouve les mêmes conceptions, les mêmes incertitudes, sans toutefois que leurs conséquences aient eu pour l'avenir la même gravité» (1).

(1) LESPÈS. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire (1830-1930). Paris, Alcan, 1930, p. 621-622. «Il est plus facile en effet d'améliorer, et même de refaire un port, qu'une cité où la densité des constructions et des habitants reste une donnée primordiale dans les problèmes essentiels de l'urbanisme et oppose trop souvent à la réalisation des progrès la résistance d'un noyau quasi indestructible ».

Ce **parallélisme dans l'évolution du port, de la ville et de l'arrière-pays** se signale, dès les premières années de présence française.

Le port suit en premier lieu les destinées militaires de la ville. Celui-ci, à cette époque, était considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de refuge, de défense et au besoin d'attaque. C'est, sous l'influence de ces conceptions, que l'on décidait en 1840 de faire du port d'Alger une base navale comparable à celle de Toulon, à l'époque même où l'on inaugurait des travaux de fortification pour faire de la place un vaste camp retranché. D'autre part, jusque vers 1860, les statistiques de la Douane accusent, à l'entrée, des montées subites comme celles de 1840 et de 1855, comme aussi des chutes brusques telles celles de 1849 ou



Gravure populaire représentant la reddition d'Alger, le 5 juillet 1830

de 1859. «Elles s'expliquent en majeure partie par les diverses phases de la conquête et correspondent à des périodes d'activité ou à des temps d'arrêt des opérations, Alger étant alors le principal centre de ravitaillement de nos troupes» (1).

Puis lentement, il appert que la fonction principale du port sera tout autre. Ce port doit, en effet, satisfaire aux besoins de toute la région centrale de l'Algérie qui constitue son aire d'attraction et d'expansion, tout en procurant un débouché maritime vital aux produits que l'exploitation du sol et du sous-sol livre à l'activité du commerce extérieur.

Le port voit alors son destin lié à l'essor commercial de l'arrière-pays. Il suffira en effet d'une série de mauvaises récoltes pour amener un ralentissement dans les exportations et par contrecoup dans les importations; les transactions commerciales diminueront alors, ainsi que l'activité maritime. Le vide se fera dans les bassins et sur les quais. Aussi n'est-il pas surprenant que certaines dates critiques dans l'histoire de la colonie se retrouvent dans celle du développement de son port, et au premier rang la date qui a été marquée par les premières exportations de vins algériens.

Ce port va devenir le «cœur d'un hinterland», marquant par ses battements précipités ou lents, la tension ou le calme de la vie économique.

***

Dans leur extension, la ville et le port suivront la même direction principale, celle du sud.

«Il s'est trouvé que les circonstances naturelles offraient à notre établissement maritime, de ce côté même, ses plus grandes facilités de développement, de même que l'orientation des grandes routes de l'intérieur vers le Sud et le Sud-Est et la topographie du site conviaient dès le début la population urbaine à s'établir sur leur parcours. Le port s'est donc étendu dans le même sens que la ville, et le même décentrement s'est produit pour l'un comme pour l'autre» (2).

C'est ainsi que l'existence du noyau de la vieille cité des Barbaresques, devenue le premier Alger des Français, avait fixé tout auprès de l'ancienne darse des pirates le point d'attache des relations régulières de notre capitale africaine avec la France, à côté de cette place du Gouvernement qui, jusqu'à des temps tout contemporains, est restée le centre vital d'Alger. C'est aussi, toujours en vertu de la même similitude d'évolution ,que la création de nouveaux bassins a changé la physionomie et les fonctions urbaines de toute la partie sud-est du quartier de Mustapha.

(1) Lespes. Op. cit., p. 622.
(2) Lespes. Op. cit., p. 623.

Nous aurons donc plus d'une fois à noter **ce parallélisme** des deux histoires, parallélisme qui **cependant n'est pas absolu.**

***

D'autres circonstances particulières peuvent en effet intervenir dans l'histoire d'un port, pour en régler, réduire ou accroître les fonctions, pour modifier la nature et les éléments du trafic.

L'activité et la prospérité d'un port, organe de circulation, sont essentiellement commandées par l'importance des routes maritimes ainsi que par sa participation à la circulation mondiale. Or ce sont là des éléments variables. L'ouverture du canal du Suez, par exemple, a donné un sens nouveau à la position d'Alger.

D'autre part, le navire par ses transformations physiques successives a imposé de nouvelles conditions nautiques et une réadaptation des bassins, des quais, des moyens de ravitaillement en combustibles.

Enfin l'outillage des ports, comme celui des usines du reste, est un facteur essentiel dans la lutte que poursuivent les concurrents. Seront assurés du succès, ceux qui réaliseront le maximum de rendement dans le minimum de temps et avec le minimum de main-d'œuvre. Ce fait a toujours retenu la plus grande attention des ingénieurs et des Chambres de Commerce.

***

Ces circonstances particulières, agissantes et souvent primordiales, étaient à signaler.

Quant au parallélisme dans l'évolution du port, de la ville, de l'arrière-pays, il était nécessaire d'en tracer ici les grandes lignes. Nous aurons, du reste, maintes occasions de le retrouver au cours de l'étude de l'élaboration lente et souvent hésitante de notre grand port nord-africain.

SECTION II

HISTOIRE DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU PORT

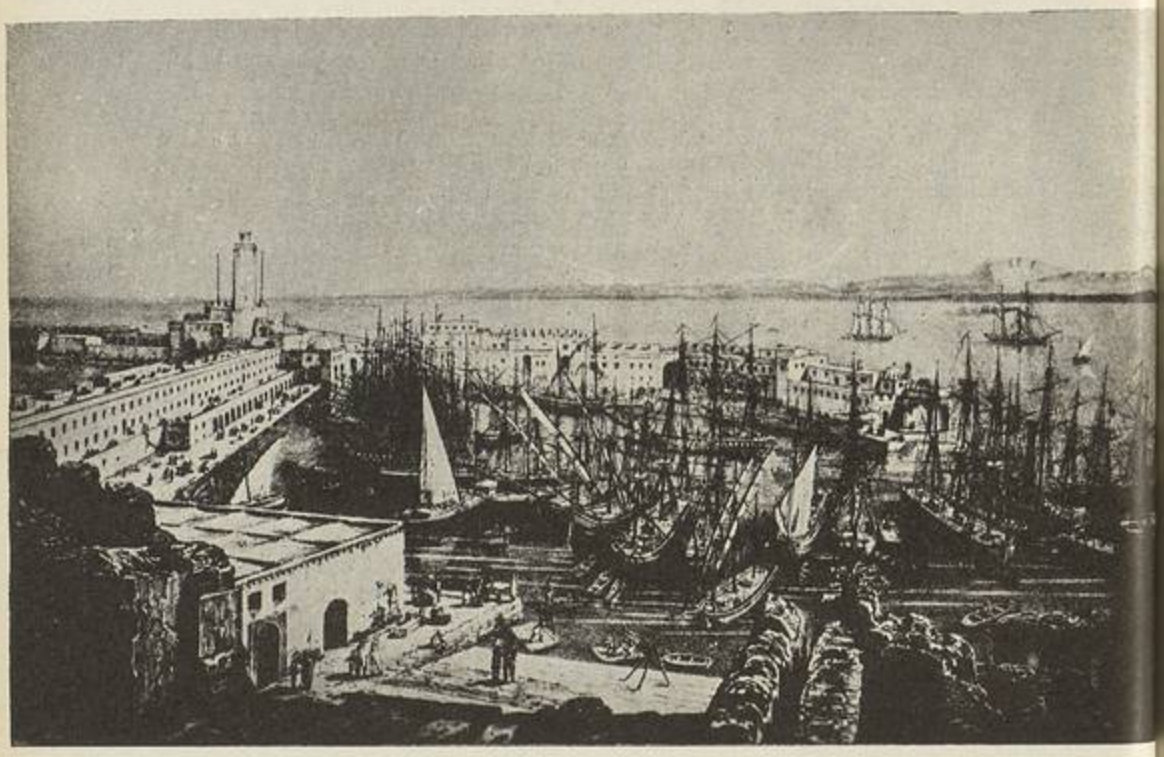
> «La nature n'avait rien fait ni rien préparé à Alger pour un établissement maritime; les pirates eux-mêmes n'y trouvèrent pas un abri suffisant pour leurs galères et durent y créer un port».

Ainsi s'exprimait, en 1857, l'ingénieur hydrographe de la Marine, Lieussou, dans son *Etudes sur les Ports de l'Algérie* (1).

Cet auteur poursuivait en ces termes: «Le désastre de 1835, pendant lequel on vit périr dix-huit navires à Alger, prouva l'**insuffisance de la darse des Turcs** et la nécessité de l'agrandir et de l'approprier aux besoins de notre marine».

***

La darse des Turcs se révélait donc en 1830 inapte à toute activité militaire ou commerciale. Elle était inaccessible à nos lourds navires de guerre, et évidemment insuffisante pour notre marine marchande.



La darse des Turcs en 1840

C'est pourquoi, la première période que nous étudierons, celle allant de 1830 à 1848, verra les Français améliorer activement l'ancien port des Turcs; mais, tout en reconnaissant la nécessité de l'agrandir, «on hésite entre plusieurs solutions, ce qui n'empêche pas

(1) LIEUSSOU (A.). *Etudes sur les Ports de l'Algérie*. Deuxième édition. Paris, Imprimerie administrative de Paul Dupont, 1857, p. 92.

de pousser les travaux d'une jetée dont la direction doit, en cours d'exécution, se conformer à des programmes différents; c'est par excellence la période des tâtonnements» (1).

A partir de 1848, deuxième période, on assistera à l'adoption définitive d'un projet inspiré surtout par des préoccupations d'ordre militaire. La réalisation de ce projet durera vingt ans, mais dotera Alger d'un port qui, sans être parfait, suffira néanmoins aux besoins de l'époque.

Mais en 1892, l'accroissement du trafic au delà de toute prévision réclamera l'extension de la nappe d'eau abritée et surtout des terre-pleins. Un nouveau programme d'amélioration et d'agrandissement sera alors adopté. Ce sera la création de l'arrière-port de l'Agha, troisième période de notre étude, période qui concrétisera la réussite du port d'Alger.

En 1912, enfin, il apparaîtra de plus en plus clairement que le développement des diverses fonctions du port est «plus rapide que celui de ses organes, déjà insuffisants dans le présent» (2). Dès lors, nous allons assister à l'essor laborieux vers le progrès et le modernisme du port d'Alger.

(1) LIEUSSOU (A.). *Etudes sur les Ports de l'Algérie.* Deuxième édition. Paris, Imprimerie administrative de Paul Dupont, 1857, p. 92.

(2) LESPÈS. *Alger, Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire (1830-1930). Paris, Alcan, 1930, p. 660.

CHAPITRE II

AMÉNAGEMENT DE L'ANCIEN PORT TURC PROJETS 1830 - 1848

Le port d'Alger, lors de l'occupation française, était une darse d'environ 3 hectares 50 ares, profonde de 3 à 6 mètres et ayant une passe au sud de 130 mètres. Nous avons déjà signalé combien ce port était exigu, et quel refuge précaire il offrait (1) ! L'état d'abandon dans lequel il était resté à la fin de la Régence ajoutait encore à sa précarité.

C'est pourquoi, les Français, bien qu'estimant leur séjour temporaire, furent astreints à entretenir et à améliorer ce mouillage, pour pouvoir s'en servir.

C'est à cette tâche, provisoire en leurs esprits, que se consacrèrent tout d'abord en 1831, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, **Noël,** détaché par le service des Travaux Hydrauliques de Toulon, - puis en 1823-33, le service local des Ponts et Chaussées créé à l'époque à Alger sous la direction de M. **Prus,** - puis en 1833, jusqu'en 1837, de M. **Poirel.**

Ces trois ingénieurs, travaillèrent successivement **«à refaire à neuf tout le corps de la jetée Kheir-ed-din** qu'ils avaient trouvé dans un état lamentable, **à combler les affouillements** (2) produits dans le massif même par les lames du large, à **réparer le Grand Môle** dont le musoir était ouvert par une large brèche et à en doubler l'épaisseur, **à reconstruire les quais de la darse** du côté du nord et du nord-ouest» (3).

(1) Voir à ce sujet l'ouvrage de Sander-Rang et Ferdinand Denis, *Fondation de la Régence d'Alger* (Paris, Angé, 1837. Tome II, p. 341-343) et ce qu'il en est dit, pages 26 à 30.

(2) Affouillements: voir page 28.

(3) LESPES. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire (1830-1930). Paris, Alcan, 1930, p. 626.

L'ancien port turc (1842)

L'ingénieur Poirel pensa à employer des blocs artificiels suffisamment volumineux, susceptibles d'opposer une plus grande résistance aux assauts des plus violentes tempêtes. «Ce fut là l'origine de la technique de l'utilisation des blocs de béton pour l'infrastructure des digues de mer (1).

Poirel avait utilisé, mais en la perfectionnant, une invention de l'ingénieur français Vicat, l'immersion de blocs artificiels en béton, de 10 mètres cubes, coulés dans des caisses. «Il avait pris soin, nous rapporte Lespès, d'aller organiser lui-même les chantiers où l'on tamisait la pouzzolane, au lieu d'origine, la carrière de Saint-Paul à Rome» (2).

Sa technique permit ainsi la construction d'ouvrages nécessitant des fondations à plus de 20 mètres de profondeur (3).

(1) LAURENT (P.). *Les ports maritimes algériens.* Alger. Cahiers de l'Office Français d'Edition, n° 57, 1942, p. 15.

(2) «Cet ingénieur de haute valeur, qui devait conserver la direction des travaux hydrauliques jusqu'en 1846, mérite d'être considéré comme un créateur» Lespès (op. cit., p. 627).

(3) L'ingénieur Poirel avait conçu et réalisé tout un matériel d'exécution parfaitement approprié. Il fut aidé dans ses travaux par le distingué savant, Aimé, qui fut professeur au au collège d'Alger et membre de la Commission scientifique d'Algérie créée en 1837. Ce savant fut un des précurseurs de l'océanographie française ; son étude sur les mouvements moléculaires des vagues fournit à Poirel de très utiles indications.

Mais tous ces travaux de réfection ne suffisaient pas. La catastrophe du 11 février 1835 (1) démontra la nécessité d'envisager d'urgence la réalisation d'un programme de reconstruction totale.

Les projets apparurent alors.

SECTION I

DIVERSES IDEES AYANT PRESIDE A LA CONFECTION DES PROJETS

Ce n'est qu'en 1848, comme nous le verrons plus loin, qu'un programme d'ensemble de construction du port fut accepté et définitivement sanctionné par les pouvoirs publics. Jusque là, critiques et discussions interminables, incertitudes, tâtonnements et timidité dans les conceptions, retards dans l'exécution, furent les caractéristiques de l'époque.

Essayons cependant de dégager les idées maîtresses qui présidèrent à la confection des projets.

En premier lieu, il est curieux de constater que les ingénieurs et les techniciens avaient conçu le **projet de reléguer la marine marchande dans un port neuf à créer au nord de l'ancien port agrandi, réservé à la marine de l'Etat.**

C'est ainsi que *l'amiral Gallois, puis l'ingénieur hydrographe Dortet de Tressan proposèrent* la création d'un bassin de 30 hectares environ, constitué par la réunion des rochers voisins du Fort Neuf à l'extrémité de l'îlot de l'Amirauté au moyen d'un môle demi-circulaire avec une passe ouverte dans la jetée Kheir-ed-din (2).

Poirel s'éleva contre de telles conceptions qui n'auraient procuré qu'un mouillage sans profondeur et méconnaissant l'orientation véritable de la ville, à laquelle il aurait fini par tourner le dos (3). Celles-ci seront du reste rejetées; mais elles reprendront vie dans le projet présenté en 1845 par l'ingénieur Lieussou qui se contentait de modifier la forme du môle protecteur (4).

La commission nautique, sur ces entrefaites, décidait fort judicieusement que **le port devrait se développer vers le sud et non vers le nord.** C'est vers le sud donc que seront désormais orientés les plans et les travaux d'aménagement du port.

(1) Voir pages 75-76. Cette catastrophe est survenue à la suite d'un violent coup de vent du nord. Le peintre de marine, Morel Fatio, en a fait le sujet de son tableau « *Un coup de vent à Alger* » (Musée d'Alger).

(2) SANDER-RANG (op. cit., p. 523) nous apprend que l'idée en était venue au dey Mustapha.

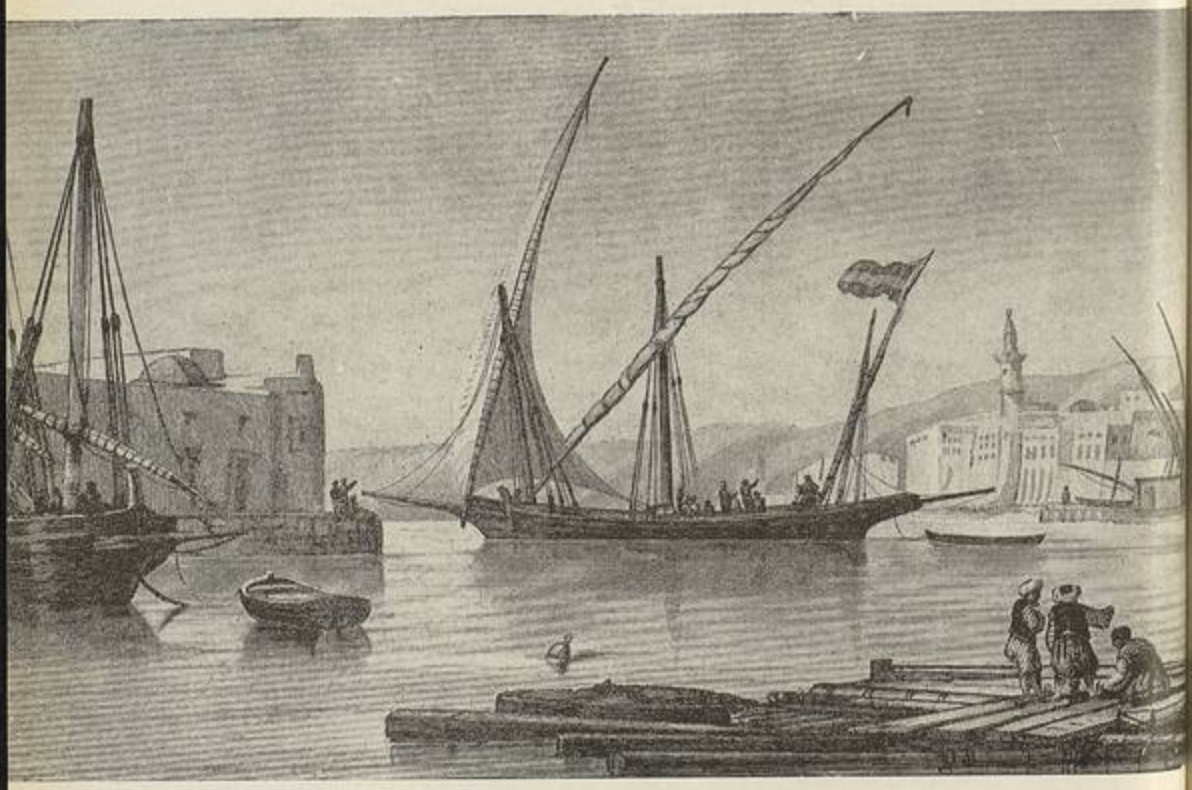
(3) Certaines personnes imaginaient alors, faut-il dire, la création d'une cité moderne et française au delà de la porte Bab-el-Oued. - Voir à ce sujet Baude (Baron): *L'Algérie* (Paris, Arthus Bertrand, 1841, p. 93-94).

(4) Cela ne restera qu'un projet.

— La raison primordiale de l'adoption de cette décision, fut que le mouillage naturel d'Alger, au sud de la darse turque, avait pour compenser de graves défauts, une qualité précieuse, la *profondeur*. On pouvait, en effet, compter sur des fonds de 3 à 6 mètres, à 100 mètres de la falaise côtière, distance présumée du quai à construire, et de plus de 12 mètres, à 400 mètres.

— Militait aussi en faveur de cette décision, le fait que, dans la direction du sud-est, à peu de distance du rivage, on rencontrait des *roches pouvant servir de base*. C'est ainsi que l'îlot Al Djefna, immergé à 2 mètres de profondeur, pouvait être utilisé comme tête d'un môle. De même, la «Roche Sans Nom», sise à 250 mètres plus loin, à l'est-sud-est et couverte par 7 à 9 mètres d'eau, pouvait être comprise dans la construction des môles.

Mais, **si la qualité primordiale d'un port, la profondeur, y était, la construction des jetées destinées à enclore le nouveau port, allait certainement exiger l'immersion d'un formidable cubage de matériaux.**



La passe de la darse des Turcs en 1833

Il fallait donc, pour mener à bien cette œuvre, l'entreprendre *méthodiquement* avec une *conception bien nette* sur la destination des bassins à délimiter.

Or cette clarté fit défaut.

«Alger serait-il un port de guerre ou un port de commerce, ou les deux à la fois; dans ce dernier cas, quel serait le principal, quel serait l'accessoire? Jusqu'en 1840, à vrai dire, on ne le sut pas. De là, la timidité et les retouches que l'on fit subir aux divers projets» (1).

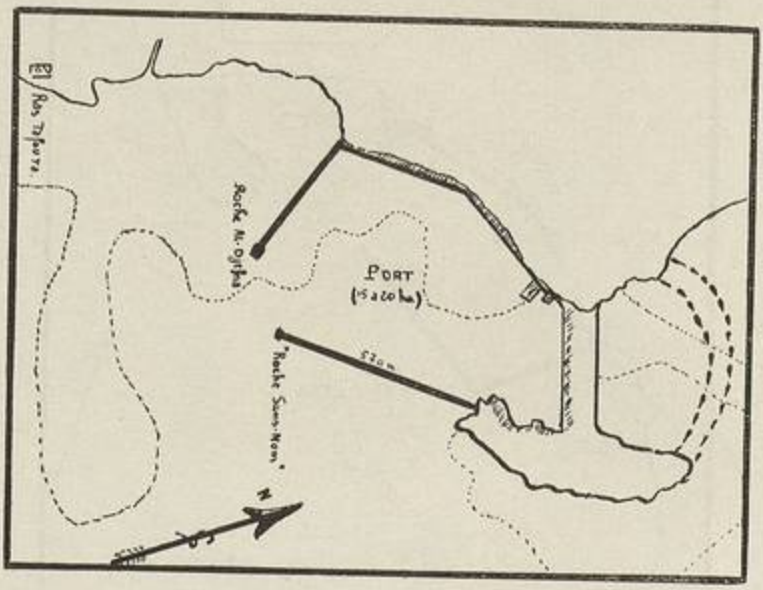
SECTION II

ETUDE DES DIVERS PROJETS PRESENTES

I. — Le projet Poirel de 1837

Les événements militaires avaient fait d'Alger un port de débarquement ainsi qu'une base de ravitaillement, très encombrés. Il fallait de toute urgence assurer aux navires plus d'espace et plus de sécurité.

C'est pourquoi le projet Poirel, présenté en 1837, aurait dû être accepté en principe.



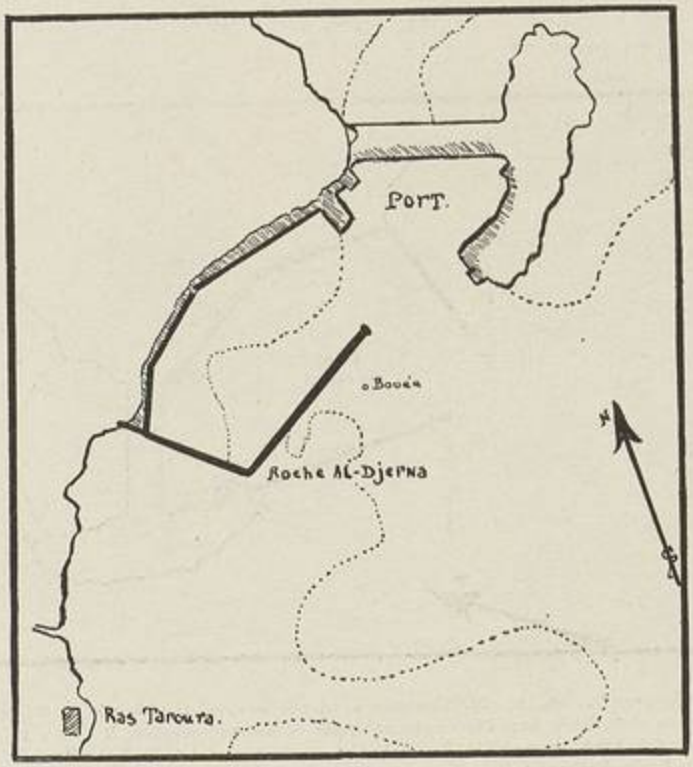
(1) Lespes. Op. cit., p. 629. Signalons aussi que les projets, dessinés au Dépôt général de la Guerre, sont classés dans l'ordre chronologique de leur présentation. Il y en a 9 : 1°) Projet Poirel ; 2°) Projet Rang ; 3°) Projet Raffeneau de Lisle ; 4°) Projet Raffeneau de Lisle n° 2; 5°) Projet Raffeneau de Lisle n° 3; 6°) Projet Delassaux; 7°) Projet Lainé; 8°) Projet Raffeneau de Lisle n° 4 ; 9°) Projet Bernard.

Ce projet comportait le prolongement du Grand Môle par une jetée de 570 mètres, dirigée vers le sud et légèrement déviée vers l'ouest. Cette dernière se terminait sur la «Roche Sans nom». Une autre jetée perpendiculaire à la terre reliait celle-ci à l'îlot Al Djefna, L'entrée de la darse était donc délimitée par les deux îlots susmentionnés. On aurait ainsi constitué une nappe d'eau de 15 à 20 hectares.

Mais on trouva ce projet trop considérable. C'était la période de la prise, pénible, de Constantine; le vent de plus était à «l'occupation restreinte». Charles Delvert, au cours de son étude sur *Le Port d'Alger*, nous rapporte :

> «Les politiques, et même les militaires, ne voulaient pas engager la France dans ce que Bugeaud appelait alors - la fâcheuse conquête -. Quant au roi Louis-Philippe, il était hanté de la crainte de mécontenter l'Angleterre qui ne voyait pas sans jalousie cette extension de la France. Il aurait, volontiers, vu abandonnr l'entreprise. A quoi bon, dans ces conditions, faire les frais d'un grand port?» (1).

II. — Le projet Rang de 1837



(1) Delvert (Ch.). *Le Port d'Alger*. Paris, Dunod, 1923, p. 21-22.

C'est sous de telles considérations, que Sander-Rang taxa, en 1837, ce projet d'exagéré, tout en en présentant un plus restreint. Ce dernier fut lui aussi rejeté, du reste (1).

On alla cependant au plus pressé, et, sans rien décider sur l'ensemble d'une manière définitive, on commenca la jetée du Nord, dont une centaine de mètres étaient construits à la fin de 1839. Des chantiers pour la fabrication des blocs de béton avaient été constitués sur le Grand Môle et sur des quais provisoires établis au sud-ouest de la Santé (2). Grâce à cette jetée, à peine amorcée cependant, la darse était à peu près sûre.

Mais, en 1839, l'inspecteur général Bernard et la Marine militaire réclamèrent un port plus important, doté d'une ouverture plus grande (3). Sur leurs suggestions, la direction de la jetée du Nord fut obliquée de 24° 45' vers l'est. «Cet ouvrage commencait à décrire la courbe fâcheuse qui allait en faire un contre-sens irréparable» (4).

En 1840, l'attitude gouvernementale changea, sous diverses pressions tant militaires que politiques. Le 18 novembre 1839, l'émir de Mascara, Abd-el-Kader, avait en effet déclaré solennellement la guerre à la France. Deux jours après, ses guerriers avaient dévasté les fermes et égorgé les colons, dans les environs immédiats d'Alger. L'ère de la pacification générale s'ouvrait. Une armée de 80.000 hommes, portée rapidement à 115.000 hommes, était confiée au général Bugeaud. Il convenait donc d'améliorer d'urgence le port qui était la base de ravitaillement des troupes. De plus les difficultés soulevées par la question d'Egypte, l'humiliation subie lors du traité de Londres, du 15 juillet 1840, avaient laissé dans les cadres militaires et maritimes, la certitude que nous devions renforcer notre défense en Méditerranée, surtout que la colonie naissante offusquait l'œil jaloux de notre rivale.

III. — Le projet Raffeneau de Lisle de 1840

Ce fut Raffeneau de Lisle, en 1840, qui fut chargé d'établir un projet.

La mission confiée à cet inspecteur général des Ponts et Chaussées, expert en travaux maritimes, comportait l'**étude d'un port mixte.** On méditait, sous les préoccupations militaires et politiques

(1) *Archives du Service hydrographique de la Marine.* (Dépôt des cartes et plans de la Marine. Manuscrits, cart. 57, n° 57).

(2) Les chantiers « du Nord de la Bosa », où l'on fabriquait les blocs artificiels destinés aux jetées, furent transportés en 1844 à 170 mètres plus au sud pour faire place aux marchandises.

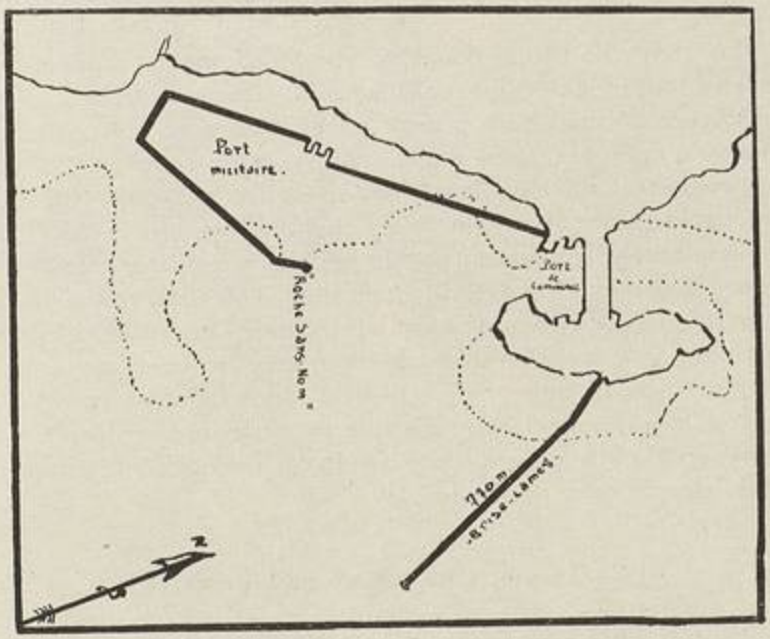
(3) Ouverture « permettant des manœuvres plus commodes pour la marine à voiles qui, ne l'oublions pas, était encore la principale à cette époque » Lespès (op. cit., p. 630).

(4) Lespès. Op. cit., p. 631.

signalées ci-dessus, de construire avant tout un port militaire. Mais, en même temps, il ne fallait nullement négliger l'essor commercial que pourrait prendre le port.

Au cours des conférences tenues à Alger, on s'ingéniait à «concilier la défense militaire avec les intérêts du commerce et de la marine royale» (1). On voulait faire du port d'Alger un «Toulon africain», tout en y faisant coexister un port marchand qui malheureusement risquait d'être sacrifié aux préoccupations militaires.

Raffeneau de Lisle, en cet état d'esprit, se félicitait d'«avoir eu le bonheur d'arriver» à une combinaison conciliant ces deux exigences, tirant ainsi parti d'une position naturellement très ingrate. Ce projet en réalité, n'était qu'un diminutif très petit des ports militaires de France; c'était toujours Toulon qui hantait l'esprit de nos ingénieurs.



Son projet se composait essentiellement de deux éléments distincts:

1°) D'un grand avant-port ou portion de rade, couverte par un brise-lames de 770 mètres de longueur, enraciné à la partie est de l'île de la Marine et dirigé au sud-est;

2°) D'une darse ou port intérieur, composé de deux parties, dont l'une, celle du nord, réservée à la marine marchande, existait déjà, - et dont l'autre, celle du sud, destinée à la marine militaire,

(1) Extrait du procès-verbal des conférences tenues à Alger le 25 septembre 1840 au sujet d'un *Projet de port de guerre et de commerce à construire en ce lieu.*

devait être formée par une digue d'enceinte enracinée sur la côte, à 200 mètres au nord du fort Bab-Azoun, et terminée à la «Roche Sans Nom».

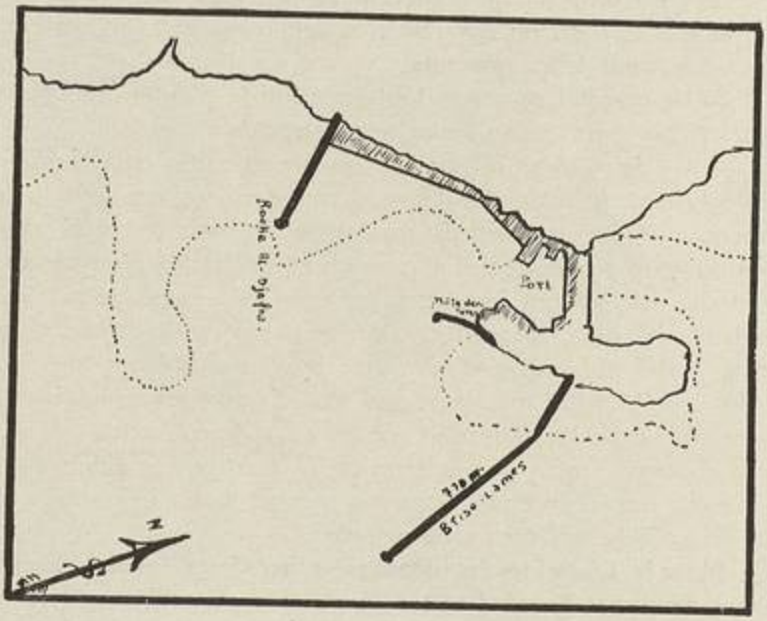
Or, si le gouvernement était désireux de poursuivre la réalisation d'un port de guerre et de commerce à Alger, il n'était pas encore bien résigné aux dépenses nécessaires.

Et **ce projet fut qualifié de projet «académique»** et repoussé comme trop grandiose.

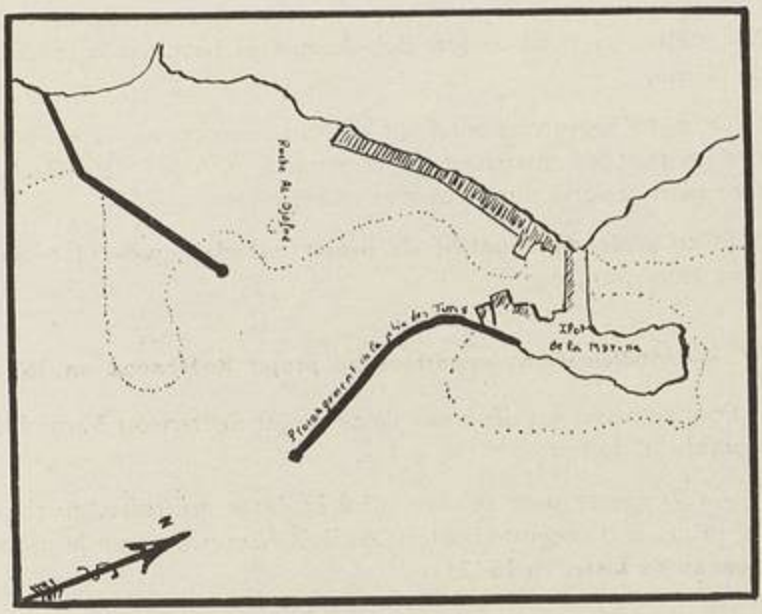
IV. — Modifications apportées au projet Raffeneau en 1842

Pour ramener les dépenses de ce projet Raffeneau à un chiffre acceptable, il fallait:

— *Renoncer pour le moment à la darse militaire*, en retranchant la digue d'enceinte partant de Bab-Azoun, comme le proposa **Raffeneau de Lisle**, en **1842;**



— Ou bien, *renoncer à la rade*, en substituant au brise-lames qui devait la couvrir, un prolongement convenable de l'embryon de jetée construit depuis 1837 au sud de l'île de la Marine; c'est ce que proposa l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, **Bernard,** toujours en **1842.**



Ces deux projets modificatifs du projet initial Raffeneau étaient inspirés par le désir de diminuer les dépenses; mais ils différaient grandement par leurs **résultats.**

— Le premier réservait toute possibilité d'extensions futures, mais laissait le port ouvert aux entreprises de l'ennemi.

— Le deuxième utilisait les travaux exécutés depuis 1837 en prolongement du môle des Turcs. Il reprenait le tracé de la jetée enracinée un peu au nord du ras Tafourah, mais il infléchissait la jetée du Nord par une courbe, pour aboutir à la direction sud-est un quart-sud-est, suivant les instructions données dès 1839 à Poirel. Ce deuxième projet promettait de donner en peu d'années un port fermé; mais, il «engageait l'avenir maritime d'Alger, en faisant perdre la région du mouillage au vent du port, seul emplacement convenable pour la création d'une bonne rade couverte» (1). Cette considération n'avait pas échappé à la commission du budget en 1842; elle disait, en effet, dans son rapport, page 137: «Si le choix est mauvais, le mal sera sans remède».

Mais **la Chambre des députés se prononça, quand même, en faveur du projet Bernard** et trancha ainsi irrévocablement la question de la rade couverte.

On peut regretter de nos jours que les idées de l'ingénieur Raffeneau de Lisle, qui avait pressenti quelles seraient les destinées futures du port d'Alger, n'aient pas prévalu. Mais, à la décharge des

(1) Lieussou. Op. cit., p. 95. Sous l'empire de ces considérations, M. Raffeneau disait, dans un *Mémoire* publié le 20 mai 1842, « que si l'on adoptait le projet de M. Bernard, un jour viendrait et ne serait pas éloigné où l'on regretterait amèrement d'avoir ainsi gâté une position nautique que la nature avait heureusement préparée pour être améliorée par l'art ».

compétences gouvernementales, il faut reconnaître que les appréhensions d'une guerre maritime, le désir de gagner du temps et de l'argent, en utilisant la jetée exécutée depuis 1837, militaient très fortement, en 1842, en faveur des propositions de M. Bernard.

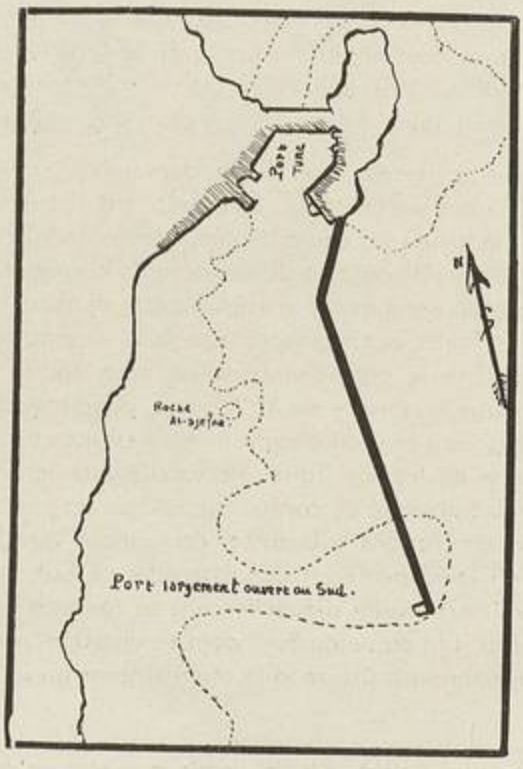
Finalement donc, c'est en conformité avec les proposition de ce dernier technicien que se développa le port de 1842 à 1845.

Ces travaux ainsi entrepris constitueront pour l'avenir un parti décisif sur lequel il sera désormais impossible de revenir.

L'ingénieur Lieussou pourra écrire à juste titre, pensant au projet Bernard prévoyant le prolongement du môle des Turcs:

> «Ce môle, dont la courbure représente en quelque sorte l'importance croissante de la question d'Algérie, est un monument qui redira aux siècles futurs les incertitudes qui ont présidé à notre établissement dans le Nord de l'Afrique» (1).

V. — Projet Delassaux de 1841



(1) Lieussou. Op. cit., p. 88. A mesure que les développements de la colonie firent ressentir de plus grands besoins, le môle construit par les Turcs et prolongé par la suite sans que l'on sût dans quel but d'ensemble on le faisait, fut dévié vers l'Est, de manière à couvrir une plus grande nappe d'eau ; il finit par suite des déviations successives qu'il a subies, par représenter une concavité très prononcée vers le large.

M. Delassaux avait proposé en 1841, devons-nous signaler, la construction d'une jetée en ligne droite, reliant la partie déjà exécutée de la jetée du Nord à un point situé dans la direction du sud-sud-est, à 1.200 mètres de là, et laissant le port largement ouvert vers le sud.

Mais ce projet, ne tenant pas un compte suffisant des manœuvres de la marine à voile, ne fut pas pris en considération.

VI. — Projet Lieussou de 1845

Cependant, en 1845, alors que la jetée Sud n'était pas encore commencée, l'ingénieur hydrographe **Lieussou,** membre d'une commission nautique chargée de l'examen des ports secondaires de l'Algérie (1), **intervint de son initiative privée et critiqua la solution adoptée en 1842.** Il était encouragé en cette action par le contre-amiral Rigodit, commandant supérieur de la Marine en Algérie; ce dernier, dans un rapport d'inspection du littoral d'Algérie, affirmait en effet sa foi dans le développement commercial du port d'Alger: «Il n'est pas douteux, écrivait-il, que le commerce maritime ne soit appelé à se développer sur une grande échelle (2)». Et dans ce cas, les modifications apportées au port d'Alger n'étaient pas suffisantes. Aussi joignit-il ses efforts à ceux de l'ingénieur Lieussou.

> Ce dernier résumait ainsi leurs démarches conjuguées: «En examinant sur les lieux, dans un but d'instruction personnelle, le projet en cours d'exécution, nous fûmes frappés de son insuffisance et de ses défauts nautiques. Après avoir cherché en vain à ramener à cette opinion les ingénieurs des Ponts et Chaussées auxquels il appartenait de faire modifier le plan des travaux, nous fûmes amenés à penser que le service de la Marine, pour lequel le port était créé, avait le droit d'exposer ses besoins et d'indiquer les moyens de les satisfaire. Persuadés que le gouvernement s'était proposé de construire à Alger un port de refuge et de réparations courantes, convaincus que le projet adopté en 1842 ne ferait pas atteindre ce but, nous crûmes devoir provoquer officiellement sa révision avant que l'on entreprît la digue du Sud, dont l'exécution, même partielle, eût rendu toute modification impossible» (3).

(1) Cette commission nautique avait été constituée en 1843 pour dresser des projets relatifs aux ports secondaires d'Algérie. Elle était formée en majorité par des marins, comprenant un capitaine de corvette (Président), deux officiers de marine, le directeur du port, un ingénieur hydrographe (Lieussou), l'ingénieur des Ponts et Chaussées du port et le chef du Génie.

(3) *Archives centrales de la Marine.* E. n° 50, 25 décembre 1844.

(3) LIEUSSOU. Op. cit., p. 96.

Le **contre-projet établi par Lieussou** fut adressé, le 1er mars 1845, au commandant supérieur de la Marine en Algérie. Il dérasait la «Roche Sans Nom», prolongeait le môle Nord de 100 mètres, et reportait la digue d'enceinte à 300 mètres vers le sud-est, de manière à l'enraciner sur la pointe Bab-Azoun et à ouvrir la passe de 25 degrés. Il donnait ainsi au bassin embrassé par les jetées une étendue de 75 hectares et les qualités d'un port de refuge. La région sud était réservée à la marine militaire. La région nord, affectée au commerce, était susceptible d'une extension éventuelle de 30 hectares au nord-ouest de la jetée Kheir-ed-din (1).

En acceuillant cette demande en révision du plan des travaux en cours d'exécution au port d'Alger, l'amiral Rigodit lui donna l'autorité nécessaire à sa prise en considération.

Comme suite aux démarches pressantes de ce chef clairvoyant, le ministre de la Guerre autorisa, le 23 mai 1845, la commission nautique des ports secondaires d'Algérie et la commission mixte du port d'Alger (2), «à examiner de nouveau le projet adopté en 1842 par le gouvernement, et à le modifier s'il y avait lieu».

Voici, exposées par Lieussou lui-même, les **modifications apportées respectivement à son projet-critique du 1er mars 1845** par les deux commissions (3).

> *La commission nautique* «agrandit, pour le port à l'Est de la ville, le tracé du 1er mars, de manière à gagner 10 hectares vers l'Est, sans changer la largeur et l'orientation de la passe; mais elle renversa l'économie de notre projet, en plaçant l'arsenal militaire sur l'îlot de la Marine, en réservant les quais de Bab-Azoun au commerce, et en indiquant que ce n'était pas vers le Nord, mais vers le Sud, que le port devrait ultérieurement s'étendre».
>
> Lieussou en effet, dans sa soumission de projet, avait repris avec insistance l'idée d'un port militaire de refuge et de réparations, d'un arsenal maritime qui serait «la sanction de notre conquête» (4). Il avouait d'ailleurs qu'il serait chimérique de vouloir réaliser à Alger un établissement comparable

(1) Voir à ce sujet ce qui est dit précédemment à propos du projet Poirel. Idée reprise en 1894 par J. M. Trémaux, ingénieur civil (*Construction du Port de commerce d'Alger et Prolongement des Quais et Boulevard sur Docks devant Bab-el-Oued Ville et Faubourg*. Alger, Torrent et Miaux. Palais consulaire, 1894).

(2) La commission mixte avait un caractère plus militaire que la commission nautique, comprenant en effet le commandant supérieur de la Marine, ceux de l'Artillerie et du Génie, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et l'ingénieur des Travaux hydrauliques du port.

(3) LIEUSSOU. Op. cit., p. 97-98.

(4) LIEUSSOU. Op. cit., p. 92.

à Cherbourg (1), tout en affirmant la double destination, commerciale et militaire du port.

Mais ce qui montre bien que Lieussou avait accordé la prééminence au port militaire, c'est, ainsi que le déclare le professeur Lespès, «qu'il rejetait le commerce dans la partie Nord et lui réservait comme perspective d'extension ce port dont nous avons parlé plus haut, qu'il faudrait créer de toutes pièces, dans les plus mauvaises conditions, au Nord de la jetée Kheir-ed-din, conception trop audacieuse pour n'être pas vouée au tombeau des cartons» (2).

Mais la commission nautique, qui songeait avant tout aux intérêts du commerce et faisait preuve - malgré la crise de 1846 - d'une foi plus profonde dans les destinées économiques de la colonie et de son principal port, rejeta fort judicieusement cette partie du contre-projet Lieussou.

La Commission mixte, «sans se prononcer sur l'extension éventuelle du port vers Bab-el-Oued ou vers Mustapha, maintint l'ancienne affectation de la région Sud du port à la marine militaire; elle approuva toutes les dispositions de notre projet du 1er mars, mais elle agrandit le port de 15 hectares en portant la digue d'enceinte parallèlement à elle-même à 100 mètres plus au large, et en prolongeant le Môle Nord également de 100 mètres de manière à conserver à la passe la même orientation et la même largeur. Son projet, formulé dans un remarquable rapport du général Charon en date du 11 février 1846 fut approuvé en mai 1846 par le conseil d'amirauté; il a été exécuté depuis».

La commission mixte s'était heurtée à l'opposition catégorique de la commission nautique; celle-ci voulait en effet obtenir le cantonnement de la marine militaire dans la partie nord de la nappe d'eau, le commerce devant suivre la ville qui se développait manifestement vers le sud.

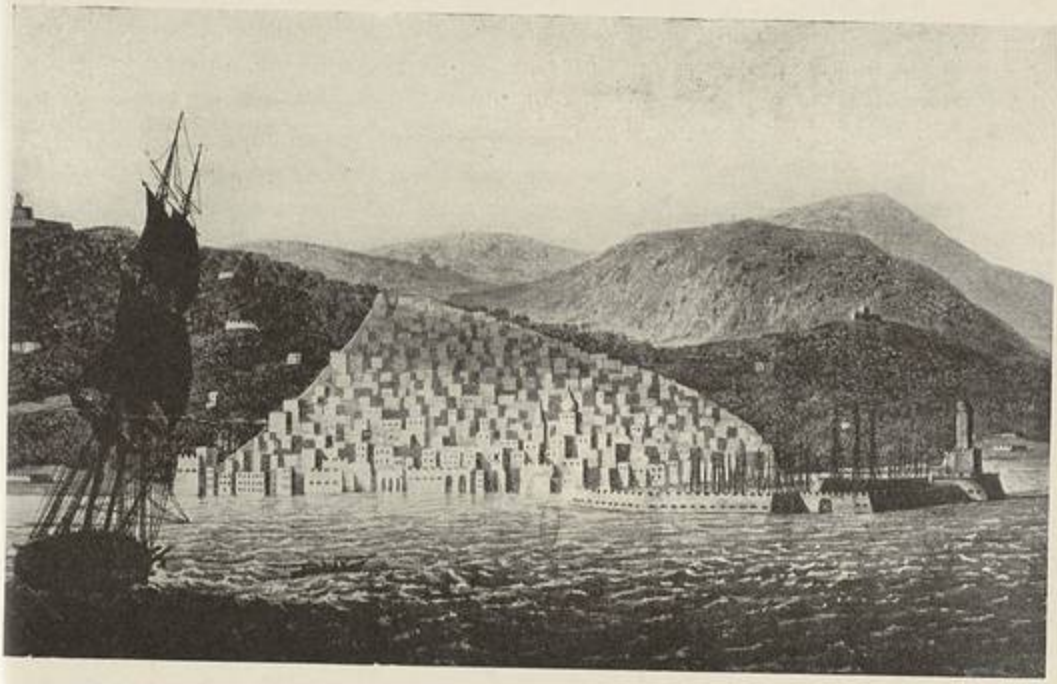
Mais la commission mixte triompha: «on voulait voir grand». L'entente cordiale avec l'Angleterre avait vécu. La situation politique de l'Europe inquiétait les stratèges militaires.

L'idée d'un avant-port fut alors reprise par l'inspecteur général Bernard, adoptée par le ministre de la Guerre dont dépendait à l'époque le gouvernement général de l'Algérie.

C'est ainsi que s'élaborait lentement, au cours de maintes discussions, le programme grandiose de 1847.

(1) Lieussou. Op. cit., p. 92 : « L'établissement d'un port de guerre de deuxième ordre... formerait avec Toulon le contrepoids de Malte et de Gibraltar ».

(2) Lespes. Op. cit., p. 635.



El Djezaïr et son port. 1830

SECTION III

ETUDE DU PROJET ADOPTE EN 1847

Dans une note du 2 juin 1846, l'inspecteur général **Bernard** combattit les conclusions, ci-dessus exposées, de la commission mixte, proposant de maintenir le projet Raffeneau de Lisle de 1842, en le complétant cependant par une vaste rade couverte établie au sud-est du port.

«Le projet de 1842, établissait-il, péchait, non parce que le port était trop petit, mais parce qu'il n'était pas précédé d'une rade abritée».

Ce nouveau plan de travaux fut approuvé, comme «plan-programme» par le conseil général des Ponts et Chaussées, le 22 juin 1846.

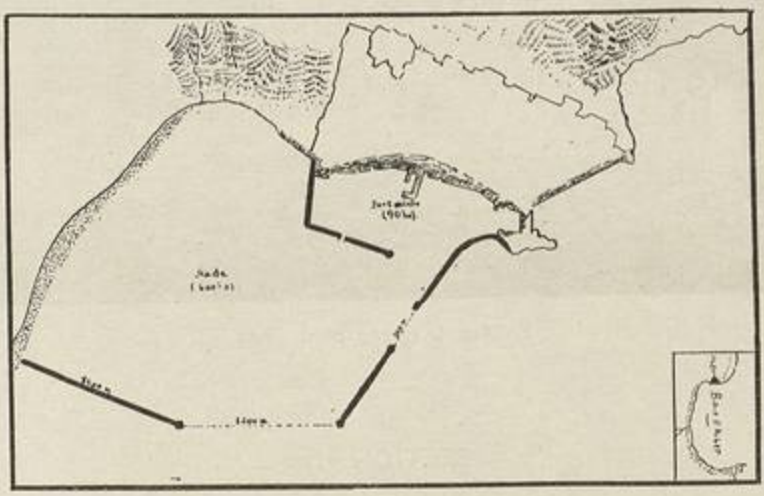
Le ministre de la Guerre «adopta alors en principe la création d'un port avec rade couverte, et prescrivit à l'ingénieur en chef des Travaux hydrauliques et à la commission mixte du port d'Alger de présenter un projet dans ce nouvel ordre d'idées».

L'ingénieur en chef Béguin, repoussant pour le port «le projet de 1842 comme trop restreint, et le projet du 11 février 1846 comme

trop vaste», proposa le 24 septembre 1846, de compléter la rade du «plan-programme» par un port de 75 hectares de superficie, dont le tracé ne différerait pas sensiblement de celui du 1er mars.

La commission mixte maintint cependant son projet du 11 février 1846; mais, pour se conformer aux prescriptions ministérielles, elle ajouta, au port de 90 hectares, la rade du «plan-programme».

On aboutit ainsi à un nouveau projet, présenté le 31 décembre 1846 et adopté le 13 avril 1847 par le conseil d'amirauté, et le 1er juillet 1847 par le conseil général des Ponts et Chaussées.



Ce projet prévoyait d'abord une rade couverte de 600 hectares délimitée au nord-est par une jetée de 1.300 mètres, et au sud-est par une autre jetée de 1.400 mètres. Ces deux jetées étaient séparées par une ouverture de 1.200 mètres. Quant au port proprement dit, il couvrait 90 hectares, formant ainsi une image un peu agrandie de celui de Lieussou.

Le 26 août 1848, une loi reconnaissait enfin d'utilité publique un programme d'ensemble, mettant fin ainsi aux vives discussions qui, entre temps, s'étaient élevées à propos de l'ordre de priorité des travaux.

De par cette loi, cet ordre de priorité était ainsi établi:

1°) Adoption du tracé du port précédé par une rade couverte présenté par la commission mixte le 31 décembre 1846, «sous la réserve que la jetée Nord aurait 700 mètres seulement»;

2°) Jonction de la roche Al Djefna à la terre (1);

(1) Jonction « en vue de former un obstacle au ressac dans la partie Nord de la darse, jusqu'à la construction de la jetée Sud et de permettre l'établissement d'un excellent parc à charbons et d'une batterie heureusement située pour défendre la passe du port ».

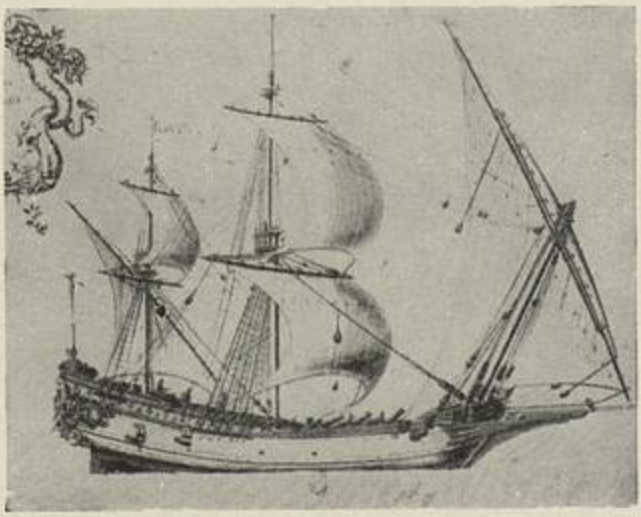
3°) Etablir une rampe de communication entre les quais et la ville (1);

4°) Dérasement de la «Roche Sans Nom»;

5°) Construction dans la partie sud du port de bâtiments pour la marine de guerre;

6°) Ouvrages de la rade en dernier lieu.

Comme il arrive presque toujours pour la dernière étape de travaux d'une pareille importance, ces ouvrages de la rade ne devaient jamais être réalisés sous la forme dans laquelle ils avaient été conçus.



(1) En 1843, avait été entrepris la construction d'une rampe provisoire joignant le faubourg Bab-Azoun et la route de Constantine près du Dépôt des ouvriers (rue Waïsse actuelle); elle ne servit qu'à partir de 1848. (En ce sens Lespès. Op. cit., p. 638-639). Une autre rampe accessible aux voitures avait été établie entre la porte de France et le quai de l'Amirauté; mais son débouché était bien faible, cette voie étant continuellement encombrée par les chariots transportant les matériaux du port. Ainsi, les transports des marchandises entre la ville et le port se faisaient essentiellement à dos d'homme ou à l'aide de quelques charrettes à bras. Les opérations de chargement et de déchargement étaient par ce fait fort longues et les bâtimnts s'éternisaient dans le port, serrés les uns contre les autres.

CHAPITRE III

CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU PORT 1848-1892

La période allant de 1848 à 1892 a été caractérisée par deux faits principaux:

— La construction d'un nouveau port que l'on peut considérer comme achevé en 1870;

— La nécessité qui se fit jour un peu plus tard d'agrandir ce port, insuffisant comme port commercial et comme port de relâche. Cela conduira, du reste, les ingénieurs et la Chambre de Commerce à élaborer un nouveau programme de travaux arrêté en 1892.

SECTION I

LA CONSTRUCTION DU PORT (1848-1870)

Le Second Empire fut une époque décisive pour le port et aussi pour la ville d'Alger (1).

Tout d'abord, l'**exécution du programme arrêté le 25 août 1848** fut rapidement menée, tout au moins pour sa partie essentielle. La **jetée du Nord** était achevée en décembre 1850, à l'exception du musoir qui, toutefois, affleurait déjà au niveau de la mer; celui-ci sera terminé en 1854 (2). La construction de la **jetée du Sud** fut en-

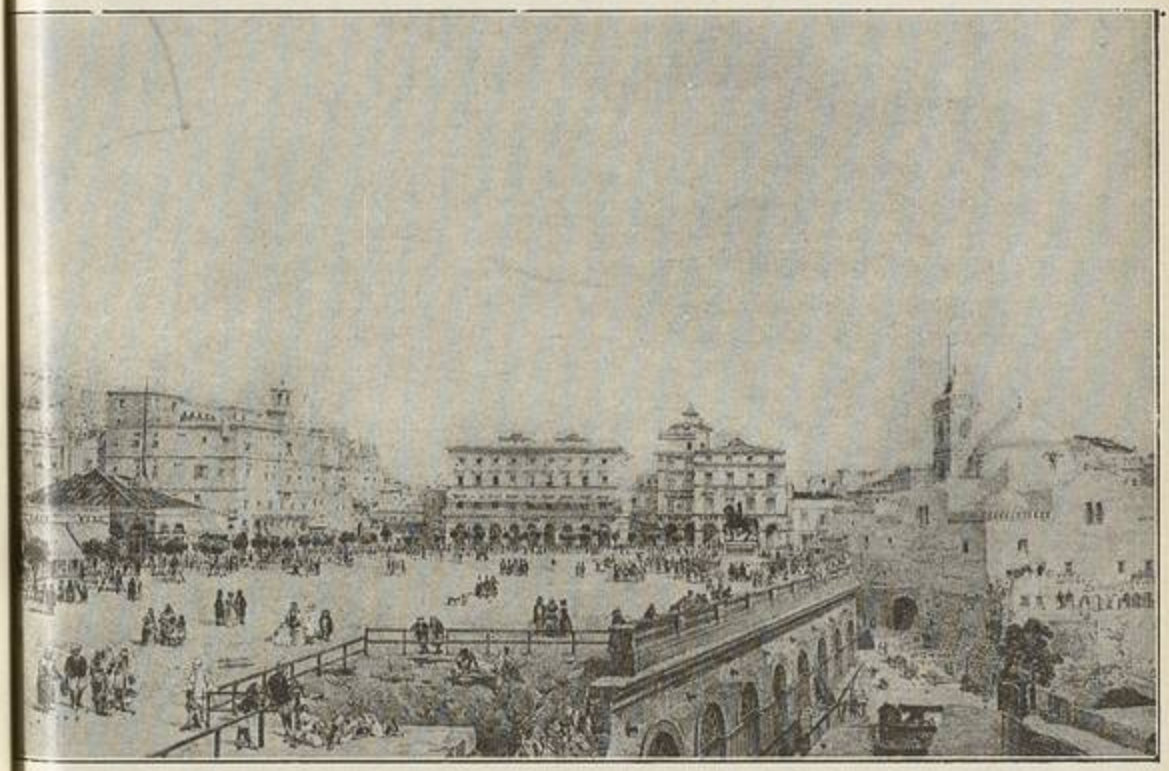
(1) « Comme beaucoup de ville de France, — dont Paris —, Alger a pris, sous le Second Empire, l'aspect qu'il a gardé » Delvert (*Le Port d'Alger*. Paris, Dunod, 1923, p. 26).

(2) Pendant que les commissions discutaient et que les projets se succédaient (1830-1848), l'urgence des travaux s'accentuait, et des crédits étaient ouverts. La jetée du Nord, commencée dès 1838, prenait successivement les directions arrêtées en 1837 ,1839, 1842 et 1848. Sa longueur, le jour où le projet Bernard était approuvé, était de 200 mètres ; elle était de 256 mètres à la fin de 1843, de 367 mètres à la fin de 1844, de 409 mètres à la fin de 1845, de 502 mètres à la fin de 1846, de 600 mètres à la fin de 1847 et de 659 mètres à la fin de 1848. De sorte que, le 26 août 1848, la jetée du nord avait un développement de plus de 600 mètres dont 500 entièrement terminés.

treprise en 1849 par la branche d'enracinement. A partir de 1850, on travailla à la branche du large; en 1854, toute cette branche qui avait été réservée comme passe secondaire s'élevait au dessus du niveau de la mer. Le système de construction des deux branches de la jetée du Nord et celui de la jeté du Sud était le même, à la dimension des massifs près, et, consistait dans l'immersion d'un noyau d'enrochements de petite taille recouvert de revêtements successifs de blocs naturels dont le poids allait en croissant. Pour la jetée du Nord, les blocs naturels les plus gros ne s'élevaient pas au-dessus de la cote -10. Tout le talus et la partie supérieure de ce massif étaient défendus par une couche de blocs artificiels jetés à pierre perdue jusqu'au niveau de l'eau et surmontés d'un couronnement continu en maçonnerie ou en béton. Celui-ci était précédé, du côté du large, d'une défense en blocs pêle-mêle. La forme du couronnement et de sa défense extérieure ont varié. La plus grande largeur du couronnement a été de 9 mètres, la plus faible de 3 mètres. Pendant un certain temps, on a surmonté la défense en blocs extérieure d'immenses massifs de maçonnerie construits sur place et ayant respectivement jusqu'à 120 mètres cubes. Pendant la même période, des **quais** avaient été construits en plusieurs fois depuis le môle de la Santé jusqu'au sud de la gare principale actuelle. Leurs murs étaient formés de massifs en béton coulés dans des caisses sans fond reposant sur le rocher, surmontés d'une couche de maçonnerie ordinaire au-dessus du niveau de la mer et d'un couronnement en pierre de taille. Ce dernier était arasé à 1 m 50 au-dessus du niveau des basses mers, ou, plus exactement du zéro du port qui correspond à peu près à ce niveau.

Mais après l'achèvement, en 1854, des jetées conçues selon le plan de 1848, on constata pendant les gros temps une violente agitation dans le port résultant de l'orientation vers le large et de la dimension exagérée de la passe principale, ainsi que de l'existence de la passe secondaire de 50 mètres dans la branche du large de la jetée du Sud.

Le **ressac** gênait beaucoup la marine marchande, interrompait souvent les manipulations des marchandises et provoquait des réclamations, même de la marine de l'Etat, en vue des intérêts de laquelle, ne l'oublions pas, le tracé avait été cependant arrêté. Des études furent aussitôt entamées pour atténuer le mal. Une première disposition, approuvée en principe par le ministre de la Guerre, en 1857, sur la proposition du conseil de l'amirauté, consistait à prolonger la jetée du Nord, dans la direction de son dernier élément, d'une longueur suffissante pour obtenir du calme. Elle fut combattue par la commission mixte qui réclama un brise-lames isolé, orienté nord-sud, tangent dans son prolongement au musoir de la jetée du Nord et laissant entre ce musoir et lui-même un vide de 150 mètres



Alger, la Place Royale en 1845

pouvant être réduit à 100 mètres. En 1860, l'ingénieur ordinaire du port proposa de rétrécir la passe principale par un prolongement de la jetée du Sud et d'élargir la passe de 50 mètres dans la branche du large pour faciliter l'entrée des bateaux à voile gênés par ce rétrécissement. En 1864, une commission nautique demanda l'ouverture d'une passe dans la branche d'enracinement de la jetée du Sud, ouvrage qui ne pouvait avoir qu'une influence tout à fait secondaire en laissant échapper les lames entrées dans le port, mais sans empêcher l'agitation d'y pénétrer. En 1865, dans un travail très étudié, l'ingénieur ordinaire du port, Lebiez, compara les **trois solutions:**

— Brise-lames isolé;

— Prolongement de la branche du large de la jetée du Sud et rétrécissement de la grande passe;

— Prolongement de la jetée du Nord suivant la direction de son dernier élément.

Il se prononça en faveur de cette dernière. A la suite de cette étude, dont la conclusion ramenait au projet initial de 1857, **le Gouverneur général approuva le prolongement de la jetée du Nord et adopta le principe de la fermeture de la passe de 50 mètres réservée jusque-là dans la branche du large et celui de l'ouverture d'une passe**

nouvelle dans la branche d'enracinement de la jetée du Sud. Le prolongement de la jetée du Nord, commencé en 1868, arrêté en 1870, repris en 1882, suspendu en 1887 et achevé de 1896 à 1899, atteindra à cette époque une longueur de 190 mètres, non compris le talus au pied du couronnement, et s'appuiera sur des fonds de quarante mètres. La fermeture de la passe secondaire sera réalisée en 1882. La jetée du Sud sera prolongée de 100 mètres et la grande passe rétrécie d'autant, de 1892 à 1895, en même temps qu'une passe, de 70 mètres au niveau de la mer, était ouverte jusqu'à 6 mètres de profondeur dans la branche d'enracinement de la jetée du Sud. Ne nous laissons pas entraîner trop loin par cette étude historique de la lutte contre le ressac, que nous retrouverons du reste.

Les jetées prévues en 1848 et terminées en 1854, le port d'Alger fut, vers 1860, l'objet de nombreuses autres améliorations.

C'est à cette époque, seulement, que commencèrent les travaux qui devaient donner au port sa physionomie actuelle. Ces travaux furent inaugurés au cours de la visite que l'empereur et l'impératrice firent à la ville au mois de septembre 1860.

Le badestan, ancien marché aux esclaves

Le 17 septembre 1860 arrivaient en effet en rade, l'«Aigle» ayant à son bord les souverains, escorté par le «Gloire», l'«Eylau» et le «Reine-Hortense». Une réception fastueuse était faite à Leurs Majestés. Le «ministre de l'Algérie» (1), de Chasseloup-Laubat, avait convoqué à Alger, les bach-aghas, aghas et caïds. Ces

Les fondations du boulevard de l'Impératrice

derniers, groupés place Bresson, drappés dans leurs burnous rouges et blancs, formaient, sur leurs chevaux aux harnachements brodés d'or, une troupe rutilante à laquelle se joignirent les gardes et les chasseurs d'Afrique de l'escorte impériale. Le lendemain, solennellement et devant un important public, à l'endroit où s'amorce au-

(1) Le 24 juin 1858, le Gouverneur général de l'Algérie avait été remplacé par un «ministre de l'Algérie», sorte de vice-roi. On confia la nouvelle charge au prince Napoléon, pour qui elle avait été créée et que l'on n'était pas fâché d'éloigner de Paris. A côté de lui, était placé un commandant supérieur des armées de terre et de mer qui fut le général de Mac-Mahon; le 7 mars 1859, le prince Napoléon donnait sa démission et était remplacé par M. de Chasseloup-Laubat. En novembre 1860, le « ministère de l'Algérie » était supprimé ; Napoléon III rétablissait à la tête de la colonie un Gouverneur général, qui fut tout d'abord le maréchal Pélissier.

jourd'hui la rampe Chasseloup-Laubat, avait lieu la pose de la première pierre du **boulevard en front de mer.** Ce boulevard s'appelle aujourd'hui boulevard de la République et boulevard Carnot, après s'être appelé boulevard de l'Impératrice. C'était l'impératrice en effet, qui, avec une truelle et un maillet d'argent (1), avait scellé la pierre que bénissait Mgr Pavy, évêque d'Alger. Ce boulevard, promenade unique au monde, formera dès lors l'une des plus grandes beautés d'Alger, - «sorte de long balcon d'où l'œil peut à la fois contempler à l'aise la courbe royale de la baie et s'amuser de la vie du port dans sa variété sans cesse renouvelée» (2). Ce boulevard fut construit sur des voûtes, lesquelles abritent des magasins au niveau des terre-pleins dont ils sont comme les prolongements couverts. Elles furent l'œuvre d'un amodiataire anglais, sir Morton Peto, auquel se substitua une société anglaise qui les exploite encore aujourd'hui, l'«Algiers Land and Warehouse Company Limited». En 1866, ces voûtes étaient achevées et revenaient à la somme de sept millions. Ce boulevard proprement dit fut relié au port par deux rampes en pente placées sur voûtes et par des escaliers; ces rampes, **la rampe Chasseloup-Laubat et la rampe Magenta,** à la déclivité de trois centimètres par mètre furent terminées respectivement le 29 septembre 1864 et le 18 août 1866.

En même temps que ces travaux s'accomplissaient, le chemin de fer de Blida était prolongé jusqu'à l'emplacement de la gare actuelle, laquelle était commencée. Les premières **voies de quai,** au nord du port, étaient établies à l'emplacement qu'elles occupent encore de nos jours.

Vers 1860 apparurent aussi les premiers travaux de constructions de **formes de radoub.** Ces travaux n'avaient pu commencer qu'après la réalisation d'une grande partie des jetées; c'est pourquoi les chantiers ne s'ouvrirent qu'en 1860. Au cours de l'examen des premiers projets, on se décida à construire deux formes au lieu d'une. Le gros œuvre des deux formes de radoub est constitué, nous rapporte l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Ph. Gauckler, «en béton et par un radier de même nature reposant sur le rocher. On a entaillé les gradins supérieurs dans le massif de béton, on lui a juxtaposé les gradins inférieurs, on a achevé la fosse à tin et construit les enclaves, en opérant à sec dans l'enceinte épuisée. On a ensuite démoli le bâtardeau en béton soit à l'abri d'un bateau-porte posé provisoirement contre les maçonneries extérieures, soit au scaphandrier. Entre les deux formes, on a réservé pour les épuisements un puisard dont le système de construction a été le même que celui des formes. A l'extérieur et du côté est, on a limité le terre-

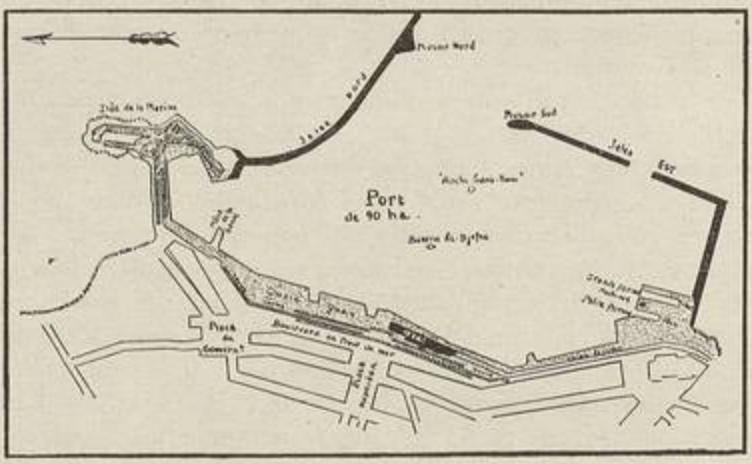
(1) Ils ont servi à M. Millerand pour la pose de la première pierre des travaux d'extension du port, le 19 avril 1922.

(2) Delvert. Op. cit., p. 27.

plein entourant les bassins de radoub par un mur de quai en blocs artificiels arrimés reposant sur des enrochements». «On a donné aux bateaux-portes des formes arrondies et sans ressaut, indispensables dans un port où le calme faisait défaut». «Les deux machines de 50 chevaux chacune, les pompes du type Letestu à piston et les chaudières ont été imitées des installations analogues du Havre et fournies par la maison Nilus» (1).

Tous ces travaux ont été mis en service en 1864 pour la petite forme de radoub et en 1869 pour la grande forme.

Enfin, les quais étaient dotés d'un commencement d'**outillage:** cinq grues dont une de vingt tonnes.



Le port d'Alger en 1870

En 1870, l'ancien port d'Alger avait donc déjà, en gros, l'aspect qu'il a aujourd'hui. Son bassin de quatre-vingt-dix hectares était complètement fermé par une ceinture de jetées: jetée du Nord, et jetée du Sud, cette dernière coudée et comprenant une jetée enracinée à la côte et une jetée du large. Une ligne de quais contournait la darse, et, se prolongeant au delà du môle de la Santé, courait jusqu'au sud de la gare. Les deux formes de radoub étaient en service. Pour les voyageurs, la gare était en construction à l'emplacement qu'elle occupe toujours; pour les marchandises, des voies de quai étaient établies. Les voûtes soutenant le boulevard en front de mer entouraient de magasins les quais depuis la vieille darse. Cet ancien port ne différait essentiellement de ce qu'il est maintenant que par deux points: l'îlot Al Djefna n'était pas encore relié à la côte, et la «Roche Sans Nom» n'était pas dérasée.

(1) Gauckler (Ph.). *Le Port d'Alger* (1530-1902). Alger, Chaix, 1902, p. 47.

SECTION II

INSUFFISANCE DU NOUVEAU PORT SOUS DIVERSES INFLUENCES

En dépit des crises que l'Algérie avait traversé depuis 1848, les exportations du port d'Alger tendaient à augmenter sous l'influence des progrès de la colonisation agricole. De plus le percement de l'isthme de Suez situait Alger à mi-course sur la grande ligne océan Atlantique-océan Indien; son rôle de port de relâche débutait.

I. — Les exportations du port d'Alger tendaient à augmenter

Les statistiques des douanes, bien que souvent imparfaites, montrent d'une manière nette, si on élimine quelques fluctuations, un rapprochement progressif des deux chiffres du trafic d'entrée et de celui de sortie.

Le trafic de sortie était alimenté par les produits naturels du pays: bétail vivant, peaux brutes, soies, liège, coton, céréales et fourrages, huiles, laines, tabacs, et même, à partir de 1860, minerais; en 1864, on commence à noter des expéditions de vins; en 1886, le commerce des charbons prend une nouvelle extension.

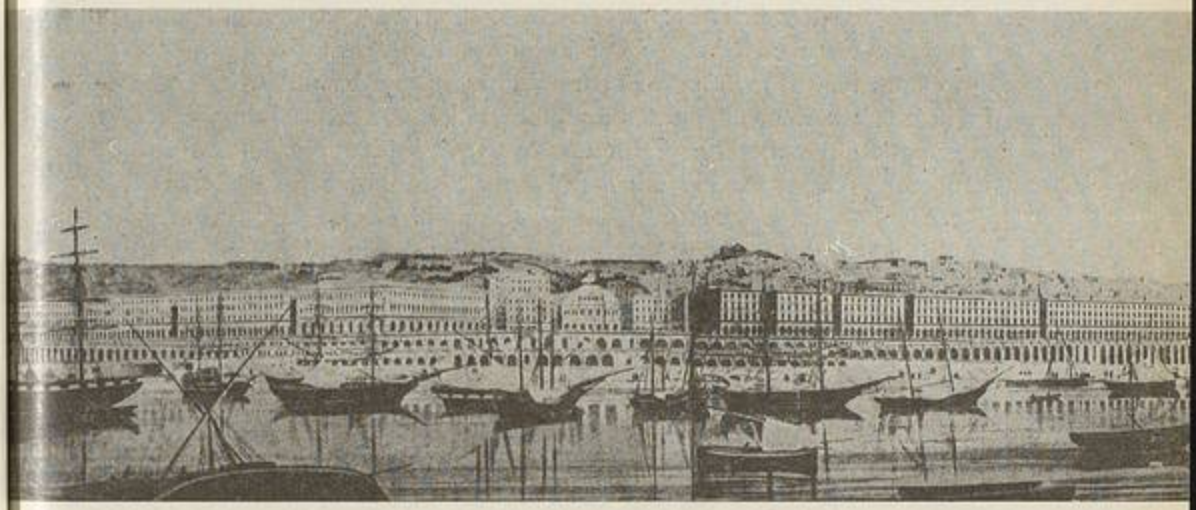
L'importance commerciale du port d'Alger avait donc rapidement augmenté. Alors qu'en 1831 les valeurs des marchandises déclarées en douane ne s'élevaient encore qu'à 3.670.000 francs (739.800 francs pour les exportations et 2.926.800 pour les importations), elles atteignaient 100.000.000 en 1870 (33.677.861 francs pour les exportations et 65.388.165 francs pour les importations) (1). Les statistiques du mouvement de la navigation du port d'Alger étaient aussi concluantes (2) : en 1879 (3), le tonnage, entrées et sorties, qui était tombé en 1853 à environ 200.000 tonneaux, dépassait 1.000.000; de cette date, à 1888, il avait plus que doublé.

(1) Cependant, si le régime impérial avait été profitable pour notre ville, les tergiversations sur le caractère à donner au gouvernement même de l'Algérie avaient singulièrement entravé le développement de la colonie. Avec la prospérité de celle-ci, nous allons voir se développer, sous la Troisième République, la prospérité de son principal débouché maritime.

(2) Ces statistiques de 1848 à 1886 se répartissent ainsi :

				Tonneaux					Tonneaux
1848	: 3.132	navires	jaugeant	317.089	1875	: 3.332	navires	jaugeant	456.340
1851	: 3.136	»	»	227.659	1881	: 2.962	»	»	1.291.167
1854	: 3.221	»	»	302.705	1882	: 3.451	»	»	1.351.906
1858	: 3.153	»	»	380.650	1883	: 3.624	»	»	1.503.411
1862	: 2.957	»	»	293.884	1884	: 3.814	»	»	1.468.637
1865	: 3.752	»	»	369.340	1885	: 3.986	»	»	1.655.604
					1886	: 4.276	»	»	1.953.625

(3) «Après 1870, il y a un temps d'arrêt — qui durera jusqu'en 1879 — dans le développement du port. Ce fut une période de crise pour l'Algérie comme pour la mère-patrie. En mars 1871, éclatait l'insurrection de Mokrani. Elle mettait à feu et à sang la petite et la grande Kabylie, et jetait l'inquiétude jusque dans les environs même d'Alger. Il fallut éteindre l'incendie et réparer les ruines avant que la colonie pût reprendre vie et prospérité, et qu'elle songeât de nouveau à se consacrer au développement de son outillage économique» Delvert (Op. cit., p. 30).



La facade du boulevard achevé
Extrait de l'«Iconographie historique de l'Algérie», de G. Esquer

Ce sont les progrès de la viticulture algérienne qui ont contribué grandement à cette montée en flèche de l'activité du port d'Alger. Le fret que procurait cette viticulture allait, avec la houille, se placer au premier rang des produits de l'exportation, au point de vue du tonnage métrique. En 1870, le département d'Alger ne comptait que 5.000 hectares environ plantés en vigne, produisant 40.000 hectolitres; en 1883, la superficie plantée était triple et le rendement atteignait près de 350.000 hectolitres (1). En 1888 le million était atteint (2). Pour la première fois, en 1884, les exportations dépassaient les importations. En 1888, par suite d'un bond gigantesque, leur chiffre représentait vingt fois celui des entrées. A Alger affluaient les vins du Sahel, de la Mitidja, de Rouiba, de la plaine des Issers, ceux de Médéa et de Miliana; leur transport se trouvait facilité par suite de la construction de nombreuses voies ferrées (3).

Le pavillon français était en tête de cette activité commerciale. La vieille marine côtière, celle des «sandales» algériennes, jaugeant 6 à 12 tonneaux, avait disparu dès 1845 (4). L'ordonnance du 7 novembre 1841 avait, en outre, réservé au pavillon national les

(1) Voir à ce sujet, M. J. Saint Germès. *Economie Algérienne*. Alger, Edit. La Maison des Livres, 1950, p. 99-121. - «...Ce fut en France le phylloxera qui ruina le vignoble à partir de 1875, et incita l'Algérie à étendre ses plantations de vigne françaises» (Op. cit., p. 99).

(2) Voir à ce sujet Delorme (P.). *Le Commerce Algérien*. Alger, Imprimerie Algérienne, 1906, t. I, p. 8-9.

(3) Construction longtemps retardée par les difficultés de la pacification et par la topographie accidentée du Tell. Ainsi, si Oran était relié à Alger depuis 1868, ce n'est qu'en 1887 qu'était inaugurée la ligne d'Alger à Constantine. Celles de Bougie et de Tizi-Ouzou le seront en 1890 : celle de Blida-Médéa-Berrouaghia en 1894.

(4) En 1837, nous dit Lespès, «on en avait compté 99 représentant 862 tonneaux et 357 hommes d'équipage» (op. cit., p. 645, note 2).

transports entre la France et l'Algérie; elle fut complétée par l'ordonnance du 16 décembre 1843 accordant la franchise aux produits français. En 1851, la loi du 11 janvier établissait de nouvelles franchises et étendait à l'Algérie le régime douanier métropolitain. Cette protection du pavillon continuera à être assurée par les lois du 19 mai 1866 et du 17 juillet 1867 ainsi que par celle du 2 avril 1889 (1). Les services postaux réguliers entre Alger et la métropole avaient aussi contribué pour beaucoup dans la prééminence du pavillon français. Une ligne hebdomadaire était établie dès 1841 entre Marseille et Alger desservie par trois bateaux à vapeur, le «Pharamond» de 187 tonneaux et de 160 CV, le «Sully» de 120 tonneaux et de 129 CV, et le «Tage» de 200 tonneaux et de 229 CV (2).

Venaient ensuite par ordre d'importance, l'Angleterre, l'Espagne (3), l'Autriche, les pays scandinaves. La Russie même, en période de mauvaises récoltes, avait déversé sur les quais de notre ville des céréales venues des ports de la mer Noire (4). Les relations si assidues avant 1830 avec Livourne, Gênes et Naples s'étaient relâchées, indice intéressant d'une nouvelle orientation des affaires. Par contre, les chargements de pouzzolane destinée aux travaux du port suffisaient pour établir, momentanément du reste, des relations importantes avec Civita-Vecchia, port des Etats Romains.

II. — Le port d'Alger acquérait une nouvelle fonction

Le percement de l'isthme de Suez, achevé en 1869, ouvrait au port d'Alger de nouvelles perspectives.

Alger, situé à mi-chemin du trajet reliant Port-Saïd à la mer du Nord, était destiné à devenir un port de relâche par excellence (5). Un navire par exemple ayant charbonné à Port-Saïd, à 1510 milles d'Alger, et ayant réapprovisionné ses soutes dans ce dernier port, n'aurait plus eu besoin de relâcher ailleurs avant d'atteindre la Manche, ou Anvers et les ports anglais de la mer du Nord (6). D'autre part, l'installation à Alger d'un dépôt de charbon était sus-

(1) Voir à ce sujet, M. J. Saint Germès. Op. cit., p. 255-256 : *Le Monopole du pavillon.*

(2) Voir pour une étude complète de cette question ce qui a trait à « Alger, port à voyageurs ».

(3) La grande caractéristique du pavillon espagnol était d'être représenté par de nombreux petits voiliers, les « balancelles ». Ainsi en 1858, il était entré à Alger 331 bâtiments espagnols représentant 15.832 tonneaux.

(4) En 1856, par exemple.

(5) Alger est à 1.510 milles de Pord-Saïd, à 1.575 du Havre, à 1.775 d'Anvers, à 1.730 de Londres, à 1.576 de Cardiff, à 1.690 de Liverpool, à 1.795 de Glasgow, à 1.940 de Newcastle, à 2.040 de Hambourg.

(6) En fait, « les navires chargeant dans les Indes ou en Extrême-Orient ont intérêt à charbonner plutôt à l'aller qu'au retour, et en plus grande quantité » Lespès (op. cit., p. 647, note 2).

ceptible d'attirer les navires chargeant des céréales dans la mer Noire, vu que notre port n'est qu'à 1.400 milles du Bosphore.

Ce rôle dévolu au port d'Alger fut entrevu dès 1867. A cette époque, un rapporteur du conseil municipal d'Alger signalait l'importance que l'œuvre de Ferdinand de Lesseps pouvait avoir pour notre port. «Alger, disait-il, se trouve à peu près au milieu du chemin de l'Angleterre à Suez; le ravitaillement peut se faire ici; il doit se faire normalement ici» (1). L'ingénieur Lebiez émettait un avis semblable le 23 juin 1870. La ville d'Alger se fera du reste représenter aux fêtes de l'inauguration du canal de Suez.

C'est ainsi que la maison Legembre d'Alger, en 1869, se déclarait susceptible de vendre des charbons anglais de première qualité aux armateurs et aux capitaines de vapeurs. En 1871, cette même maison adressait au Gouverneur général une demande en vue d'installer, sur la jetée du Sud, un ponton-dock qui servirait de dépôt. Ce projet fut estimé par le vice-amiral de Gueydon «d'une réalisation facile» et comme répondant à «un besoin incontestable». L'autorisation était donc accordée; mais, le 4 novembre 1873, la direction du port de commerce s'avisait que le ponton constituait un grave danger pour la navigation. La maison Legembre était invitée à le déplacer; le poste assigné était situé dans la darse Nord qui convenait fort peu à la manipulation des charbons. Le résultat fut l'abandon d'une entreprise utile au plus haut degré. ,

En 1885 seulement, une maison franco-anglaise reprit cette entreprise; c'était la maison de MM. Burke et Delacroix. Mais, cette fois, les administrations de la Préfecture, des Ponts et Chaussées et de la Douane s'entendirent pour favoriser les activités de cette maison. Les frais de manipulation, le prix du fret sur Alger et finalement le prix du charbon furent réduits par la cession d'emplacements sur les terre-pleins (2), ce qui supprimait les dépenses énormes de la mise en magasin; de plus, les houilles destinées à la réexportation étaient admises à l'entrepôt fictif; les formalités réglementaires étaient enfin abrégées.

Encouragées par ces mesures, de nouvelles maisons s'établirent; un outillage de chalands plats et carrés fut construit presque exclusivement à Alger (3); un stock d'approvisionnement fut constitué.

(1) *Arch. M.*, 18 mars 1867. Rapporteur Blasselle, à propos d'un projet d'extension de la ville et du port vers Mustapha.

(2) « La batterie Al Djefna fut désarmée et transformée en un dépôt de charbon. Les relâcheurs mouillaient en pointe à cet endroit et contre la jetée Est, à proximité de la passe. Le charbonnage pouvait se faire des deux bords ».

(3) E. Delacroix dans sa *Notice sur le port d'Alger. Exposition universelle d'Anvers*, nous rapporte qu'il y avait 171 chalands d'une portée variant de 10 à 150 tonnes. Leur forme et la disposition cubique de la houille sur le pont rendaient l'estimation des quantités plus rapide et plus facile à contrôler que le pesage usité à Gibraltar ; nos consuls et les négociants s'accordaient là-dessus.

«Les relâcheurs fréquentèrent alors de plus en plus un port où ils trouvaient par ailleurs, plus facilement qu'à Malte ou à Gibraltar, à se ravitailler en eau douce, en vivres frais et en provisions de bord» (1).

Une question difficile à résoudre fut celle de la main d'œuvre, les Européens et les Indigènes de la ville refusant ce travail pénible et malpropre. On fit alors appel aux Kabyles et aux Marocains, qui formèrent bientôt toute une population d'ouvriers spécialisés dont on estimait le nombre à 2.000 en 1894 (2). Grâce à eux la manipulation devint très rapide; une équipe de 50 hommes arrivait à embarquer facilement 100 tonnes en une heure. Lespès cite même le cas d'un vapeur embarquant 250 tonnes qui pût, en 1909, charbonner en une heure et demie (3).

Baëza, dans son étude sur *Le rôle économique du port d'Alger*, nous signale une circonstance qui contribuait à conserver à Alger la faveur croissante des affréteurs et des capitaines: à savoir l'indépendance des maisons de charbon de la place les unes vis-à-vis des autres, ce qui empêchait la constitution de trusts pouvant agir fâcheusement sur les cours (4).

Les résultats s'avérèrent des plus encourageants. En 1885 le nombre des relâcheurs était de 41, en 1887 de 101, en 1889 de 190, en 1891 de 364, en 1893 de 1.085. Aux dates respectivement citées ci-dessus correspondaient comme quantités de charbon embarquées, 8.133 tonnes, 27.754, 59.375, 76.932, 189.200 (5). Ces chiffres indiquent clairement quelle fut la montée en flèche des destinées d'Alger, port de relâche. Ses concurrents directs, Gibraltar et Malte, subirent de ce fait un préjudice certain; c'est ainsi que les quantités livrées par le commerce de Gibraltar, fortes en 1885 de 344.632 tonnes, passaient en 1892 à 295.215, et en 1905 à 96.000 (6). La même crise était à noter à Malte (7).

(1) Lespès. Op. cit., p. 649.

(2) « Les Marocains travaillaient à la pelle pour remplir les couffins portés par les Kabyles. Ce procédé, qui nous paraît désuet, est cependant encore usité aujourd'hui ». Lespès (op. cit., p. 649, note 2).

(3) Lespès. Op. cit., p. 649.

(4) Baeza (H.). *Le rôle économique du port d'Alger*. Alger, Carbonel, 1924, p. 42-43. « Alger possède, en effet, douze ou treize Compagnies charbonnières, et ce commerce y est absolument libre, ce qui oblige les maisons à ne livrer que des charbons de toute première qualité et à lutter de vitesse pour se faire remarquer par la rapidité des despatches qui sont accordées par elles à leurs clients ».

(5) Nombre des navires relâcheurs et tonnages embarqués de 1885 à 1893 (E. Delacroix, *Notice sur le port d'Alger. Exposition universelle d'Anvers*, Alger, 1894, p. 37).

1885	41	nav.	embarqt	8.133 t	1890	262	nav.	embarqt	61.185 t
1886	43	»	»	12.432 t	1891	364	»	»	76.932 t
1887	101	»	»	27.754 t	1892	691	»	»	113.691 t
1888	96	»	»	44.729 t	1893	1.085	»	»	189.200 t
1889	190	»	»	59.375 t					

(6) Chambre de Commerce d'Alger. *Amélioration des conditions de ravitaillement des navires fréquentant le port d'Alger en relâche forcée*. Alger, 1895. Cette brochure renferme de nombreux et utiles renseignements sur le charbonnage à Gibraltar.

(7) *Moniteur officiel du commerce*, nos 1131-1188, 1218, 1232.

C'est la Chambre de Commerce qui, dès 1886, œuvra sans discontinuer pour assurer la victoire d'Alger sur ses deux dangereux concurrents déjà signalés. Inlassablement, elle réclama toutes les améliorations susceptibles de réduire les frais de la relâche, les formalités administratives; inlassablement, elle œuvra pour rendre la manipulation plus commode et plus rapide, pour faciliter enfin toute autre opération de ravitaillement, notamment celle en eau douce. C'est sur ses instances que les rapports avec les services du port, de la Santé et de la Douane furent simplifiés en 1893; ainsi les capitaines purent recevoir de jour comme de nuit le visa de leurs patentes, et les navires quarantenaires charbonner sans subir de retard. En 1895 et 1897, on exempta des droits sanitaires, des droits de quai et de péage les navires venant se ravitailler à Alger sans participer aux opérations commerciales; ces navires ne payèrent plus pour leurs expéditions en douane qu'un demi-droit de courtage maritime. Toujours dans le même ordre d'idées, la Chambre de Commerce fit augmenter le nombre des chalands, amenés à n'importe quelle heure par des remorqueurs à flanc de navire.

Telle était la nouvelle fonction que notre port acquérait sous l'impulsion des hommes attachés à sa grandeur.

III. — Insuffisance corrélative du nouveau port

De 1879 à 1887, le port fut l'objet de travaux nouveaux. La jetée du Nord fut renforcée; la petite passe de la branche du large de la jetée du Sud fut fermée; trois grandes cales de carénage furent construites au voisinage des formes de radoub; un mur de quai avec terre-plein en arrière s'étendit du sud de la gare aux cales nouvelles, terminant ainsi les travaux qui entouraient le port dans les projets de 1848; le prolongement de la jetée du Nord fut continué sur une centaine de mètres de longueur, mais resta encore inachevé; un appontement pour les pétroles fut construit dans la baie de l'Agha. Dans la même période fut commencé le lazaret de Matifou qui était considéré comme une annexe du port. On y construisit cinq pavillons affectés tant aux quarantenaires qu'à l'administration, un appontement et des chemins. Une conduite de quatre kilomètres y amena l'eau potable dans deux réservoirs.

Il y eut ensuite une nouvelle période d'accalmie, semblable à celle de 1870 à 1879, qui dura jusqu'en 1891.

A cette époque les autorités compétentes réalisèrent, ce qui était prévisible déjà depuis de nombreuses années, que la **création d'un arrière-port et de nouveaux bassins apparaissait comme une nécessité inéluctable:** cela malgré toutes les améliorations réalisées par les ingénieurs et en dépit des dépenses effectuées pour le port.

Le port d'Alger, conçu immense pour l'époque à laquelle il avait été projeté, tracé en grande partie comme port militaire et affecté cependant dans son ensemble aux besoins du commerce (1), paraissait par cela même répondre largement et au delà à toutes les nécessités; mais, dépourvu de larges terre-pleins, exposé encore à un ressac violent rendant toute entreprise nouvelle éminemment suspecte aux pouvoirs publics, appelant néanmoins à lui, grâce à sa situation géographique, le trafic des charbons, les marchandises de la côte en transit et les produits d'une agriculture qui se développait rapidement dans l'intérieur, le port d'Alger ne tardait pas à devenir insuffisant. Il ressemblait en cela à la ville même qui, d'abord trop à l'aise dans l'ample terrain borné par ses fortifications, finissait par s'y trouver gênée, comprimée, étouffée.

En même temps donc qu'Alger faisait craquer sa ceinture de pierre après avoir envahi les communes suburbaines, le port débordait dans la baie de l'Agha. Les plaintes relatives à l'encombrement affluaient de plus en plus nombreuses à partir de 1890. Elles étaient si vives, si pressantes, que l'administration, d'abord opposée, puis hésitante, revenait sur son impression première et autorisait en 1892 les ingénieurs à présenter un projet de nouveau port au sud de celui d'Alger.

La darse turque vers 1860

(1) A ce sujet, voir Lespès (op. cit., p. 640 et 643). « Il était écrit décidément que les destinées d'Alger, comme port militaire, seraient fort limitées ; les intérêts du commerce n'en seraient que mieux servis » (p. 642-643).

CHAPITRE IV

NÉCESSITÉ D'AGRANDISSEMENT DU NOUVEAU PORT 1892 - 1912

Cette période est celle qui concrétise la réussite du port d'Alger.

SECTION I

PRELUDE A L'AVANT-PROJET DE 1892 (1)

Prévoyant avec raison le développement futur de la ville et un accroissement considérable du commerce de la colonie, des hommes d'affaires et des industriels avaient adjoint à leurs projets d'extension d'Alger dans la baie de l'Agha celui d'un nouveau port; cela bien avant 1892.

Dès 1846, en effet, au cours des études du projet du port d'Alger, le lieutenant de vaisseau Pauni avait proposé, comme amendement au projet Lieussou, d'adopter en principe le prolongement éventuel de la branche du large de la jetée du Sud jusqu'à la terre. Cette proposition prématurée, et d'ailleurs discutable, ne paraît pas avoir été sérieusement examinée.

Un projet présenté par le spéculateur Mac Carthy (2) en 1863, s'appliquant à la construction de nouveaux quartiers sur une superficie de 100 hectares à gagner sur la mer par des remblais dans la baie de l'Agha, avait été rejeté le 3 novembre de la même année. Un projet analogue, présenté en 1865 par MM. Mac Carthy et Lebatteux, n'avait pas eu plus de succès (3).

(1) Sur toute cette question, l'ingénieur Gauckler est d'une précision remarquable (op. cit., p. 54-55).

(2) Ce projet avait été présenté dans un but de pure spéculation.

(3) Les mêmes spéculateurs avaient renouvelé leur demande en 1866 en réservant, cette fois, une darse de 40 hectares environ pour la navigation.

En 1868, le Gouverneur général avait arrêté un programme d'étude à la suite d'une nouvelle demande Lebatteux. Un projet rédigé sur cette base et comprenant une vaste darse accolée au port actuel - avec terre-pleins au sud et à l'ouest - ainsi qu'une défense en enrochements du côté de la mer, parallèle à la branche du large de la jetée du Sud et à 180 mètres à l'ouest de cet ouvrage, avait été accepté unanimement par les membres d'une conférence mixte au 1er degré, le 23 novembre. Ce projet, soumis en 1872 au conseil général des Ponts et Chaussées, avait suscité une vive émotion. Le conseil avait désigné trois de ses membres, MM. Klotz, Kolb et Droeling, pour l'examiner en commission. Le travail de la commission se résumant dans la présentation d'un programme avait été adopté par le conseil général des Ponts et Chaussées le 14 novembre 1872. Sans vouloir astreindre les ingénieurs, dans leurs projets à venir, à un tracé rigoureux et définitif, le conseil général avait préconisé l'établissement de bassins successifs, permettant l'extension indéfinie du port le long de la côte et ayant une disposition analogue à ceux de Marseille. Il avait recommandé:

1°) La construction d'une jetée vers le large;

2°) L'établissement de môles enracinés à la terre et se dirigeant vers la jetée;

3°) L'affectation à un intérêt public de tous les terrains gagnés sur la mer.

Et la question sommeilla jusqu'en 1881, période à laquelle M. Lebatteux demanda la concession d'un arrière-port. Cette demande fut rejetée, ainsi que plusieurs autres ultérieures.

En 1892, rien n'avait changé au sud du port d'Alger.

SECTION II

L'AVANT-PROJET DE 1892 ET SON ADOPTION EN 1897

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés du service maritime réalisèrent et présentèrent en 1892 un nouvel avant-projet, conçu toujours dans l'esprit du programme de 1872, mais beaucoup plus restreint cependant que celui de 1882.

Ils se contentaient d'établir au fond de la baie de l'Agha les terre-pleins qui manquaient dans le port, tout en limitant simplement l'abri du côté du large à une amorce de jetée. La longueur de celle-ci dépendrait uniquement des ressources obtenues par la concession à la Chambre de Commerce d'une partie des terrains gagnés sur la mer.

Alger en 1880
Extrait de l'«Iconographie historique de l'Algérie», de G. Esquer

Cet avant-projet était, en effet, accompagné d'une **combinaison financière** permettant l'exécution des travaux sans grever le budget de l'Etat. «La Chambre de Commerce, concessionnaire d'une partie des terre-pleins, devait gager un emprunt sur le bénéfice des locations et verser à l'Etat comme fonds de concours les sommes nécessaires pour les travaux. On admettait qu'au début ces locations s'effectueraient lentement, mais qu'elles s'accroîtraient avec le temps et que la Chambre de Commerce pourrait alors verser à l'Etat de nouveaux subsides permettant de continuer l'abri au large et de terminer un premier bassin» (1). Les travaux étaient donc conçus par étapes successives de manière à ne pas compromettre l'avenir.

Au cours des multiples formalités administratives, cet avant-projet subit de nombreuses modifications (2).

L'entente avec la Chambre de Commerce fut ensuite rapide et complète. Celle-ci acceptait, en échange des ressources qui lui étaient concédées, de contribuer aux travaux pour une somme de 5.600.000 francs (intérêts en cours de construction non compris) et prenait la charge des augmentations de dépense de premier établissement s'il s'en produisait. Elle s'engageait à assurer l'entretien du terre-plein concédé et de ses annexes. L'Etat, quant à lui, ne contribuait aux travaux de premier établissement qu'en fournissant le personnel, mais il conservait cependant à sa charge l'entretien des murs de quai et des jetées.

La convention et le cahier des charges furent signés définitivement le 10 décembre 1895. La loi qui les approuvait, tout en les autorisant, fut promulguée le 22 juin 1897 et parut au J.O., le 4 juillet suivant.

SECTION III

TRAVAUX DU NOUVEAU PORT JUSQU'EN 1912

Pendant la phase de réalisation de ces formalités (1892-1897), l'encombrement avait pris, dans le port d'Alger, des proportions extraordinaires. Dès 1894, des ingénieurs avaient songé à établir dans la baie de l'Agha une amorce des terre-pleins nouveaux destinés à la fois à soulager le port et à permettre l'exécution des travaux futurs. Leur proposition avait envisagé la construction de murs de quai derrière lesquels la ville d'Alger et le Génie militaire auraient

(1) GAUCKLER. Op. cit., p. 55.
(2) Ibid., p. 56.

La Place du Gouvernement en 1900

vidé les déblais en excédent des travaux de dérasement des fortifications. L'autorisation accordée, cet ouvrage était exécuté entre 1895 et 1897; les travaux en étaient très avancés quand la loi du 22 juin 1897 fut promulguée.

Le 14 juillet 1897, le Gouverneur général Cambon pouvait procéder à la pose de la première pierre de l'arrière-port (1).

(1) Le chef de la colonie soulignait la vigilance et l'effort de la Chambre de Commerce d'Alger en ces termes :

« Je dois un hommage particulier et un remerciement public au zèle et au dévouement avec lesquels la Chambre de Commerce s'est consacrée, depuis plusieurs années, à la question du développement du port d'Alger ; les efforts qu'elle a fait pour triompher des obstacles, les ressources qu'elle met à la disposition de l'Etat, l'énergie soutenue que M. Warot, son ancien président, et son successeur, M. Mercier, ont apporté dans cette grande œuvre, tout lui assure notre reconnaissance ; celle de tous les Algériens doit aller vers elle ».

Et il ajoutait :

« L'agrandissement du port d'Alger marquera une date dans l'histoire de la colonie. Ce port est devenu le cinquième des ports de France.

Quelle réponse à ceux qui nient le succès des efforts que, depuis tant d'années, notre nation poursuit sur les côtes africaines, jadis l'effroi des navigateurs paisibles.

Ce n'est pas seulement la force de la France qui s'affirme ici, c'est son expansion commerciale et l'Algérie est devenue un facteur puissant de la prospérité même des ports de la Métropole. Le développement du commerce maritime d'Alger prouve la solidarité, sans cesse croissante, des intérêts français sur les deux rives de la Méditerranée. C'est dans ce port que se marque l'union de la France et de l'Algérie».

Discours rapporté par M. Morard, ancien président de la Chambre de Commerce. (*Journal de la Marine Marchande*, 27 avril 1933, p. 795).

Les projets définitifs du gros œuvre - jetée, terre-pleins, égouts - étaient approuvés par le Gouverneur général, le 19 décembre 1897.

Ces projets se contentaient de créer, prudemment, un terre-plein de 19 hectares placé dans les baies de l'Agha et de Mustapha et comprenant un môle de 200 mètres de long et de 110 mètres de large; ce môle, appelé communément «môle aux minerais», était parallèle à la jetée du Sud dont il était distant de 300 mètres. Ces travaux assuraient 1.070 mètres de quais nouveaux. Ils étaient couverts du côté du large par une jetée de 300 mètres enracinée au fort du Coude (1), en direction du sud-sud-est. Cette jetée fit l'objet d'une nouvelle construction destinée à en renforcer la solidité ainsi qu'à mieux garantir de l'agitation la nappe d'eau qu'elle devait protéger; au lieu de former un massif de blocs à pierre perdue jusqu'au niveau de la mer (2), on constitua une chaîne de blocs arrimés formant un mur continu jusqu'à 5 m 50 de profondeur. Les projets avaient prévu aussi des égouts, en prolongement de ceux existant qui se déversaient sur les plages avant les travaux. En prévision des tassements, les égouts furent formés d'une série de tuyaux en sidérociment; on admettait, en effet, que les tassements auraient rompu les égouts à l'extrémité des tuyaux, c'est à dire par tronçons de 3 mètres au moins, sans amener d'accident grave, tandis que des égouts en maçonnerie auraient pu se rompre en éléments très petits qui se seraient brusquement effondrés. A la fin des tassements, il suffirait de relever successivement les tuyaux et de les bourrer au sable pour rendre à l'ouvrage sa forme primitive.

D'autre part, en 1902, était déclaré d'utilité publique le projet de deux voies d'accès à l'arrière-port naissant. Avant même l'approbation du projet de l'arrière-port, le service technique s'était occupé de faciliter les communications entre les quais nouveaux et le pays en arrière, séparés par une voie ferrée franchissable seulement par des passages à niveau. Le seul de ces passages pratique pour les lourds chargements était situé à l'extrémité sud de la gare de l'Agha et fréquemment condamné pour permettre les manœuvres des trains de marchandises. Les ingénieurs avaient proposé de construire, en partie sur viaduc, deux rues: la première, dénommée «**Voie d'accès au carrefour de l'Agha**» descendant de ce carrefour vers le port, franchissant le chemin de fer sur un passage supérieur non loin de l'aiguille d'entrée nord de la gare de l'Agha et bifurquant ensuite, l'une des branches se dirigeant vers le nord et l'autre vers le sud,

(1) Ce fort était situé au coude formé par la branche d'enracinement et la branche du large de la jetée.

(2) « L'agitation passe trop aisément à travers les larges vides que ces blocs laissent entre eux, tandis qu'elle est complètement éteinte par l'écran en blocs arrimés » GAUCKLER (op. cit., p. 58). - Voir aussi *Note sur la Jetée du Port de l'Agha*, du même auteur. (Extrait des *Annales des Ponts et Chaussées*, 2e trimestre 1904. Paris, E. Bernard).

parallèlement à la voie ferrée; la seconde, dénommée **«Voie d'accès au sud-est»**, partant de la route nationale de Constantine, près du Champ de manœuvre, et chevauchant la voie ferrée par un passage supérieur en biais pour descendre ensuite sur les terre-pleins. La Chambre de Commerce avait accepté de concourir pour la moitié de l'estimation, qui était de 1.100.000 francs, à ce remarquable travail qui assurait au nouveau port des dégagements mieux aménagés que ceux de l'ancien (1).

Le décret déclaratif d'utilité publique du projet ci-dessus, daté du 4 août 1902, autorisait en même temps le rétrécissement de la grande passe du port (2) ainsi que l'approfondissement à 10 mètres de la passe de 6 mètres de la branche d'enracinement de la jetée du Sud (3).

Mais à peine le programme de 1892 était-il exécuté que les ingénieurs et la Chambre de Commerce travaillaient à faire aboutir un avant-projet, conçu en 1899 pour compléter l'œuvre entreprise et réaliser un arrière-port plus vaste composé de deux bassins (4); les ingénieurs Coustolle et Gauckler en étaient les auteurs (5).

Le décret du 15 juillet 1905 devait couronner leurs efforts. Au terme de cette décision, le môle déjà construit devait être allongé de 100 mètres; un nouveau môle, de 550 mètres de longueur sur 145 mètres de largeur, définissait avec le premier un bassin de 190 mètres d'ouverture. La jetée destinée à couvrir l'arrière-port serait prolongée de 300 mètres dans sa direction première et, par la suite, de 200 mètres dans une autre direction faisant avec elle un angle de 15°. Entre le Grand Môle et cet ouvrage, deux branches secondaires limiteraient une passe de 100 mètres couverte par cette dernière amorce. Le commerce se verrait ainsi doté de 1.400 mètres de quais, le long desquels les opérations pourraient être faites sans le concours des chalands. Des voies ferrées installées par la compagnie P.L.M. et par celle des C.F.R.A. desserviraient les terre-pleins (6). Ainsi fut créé un arrière-port de 35 hectares dont les terre-pleins furent concédés à la Chambre de Commerce.

(1) «Les enquêtes et les conférences mixtes ne donnèrent lieu à aucune oppositions» GAUCKLER (op. cit., p. 59).

(2) Voir ce qui a trait précédemment au ressac (p. 96 - 97 - 98) et aux premiers travaux destinés à le faire disparaître. A la suite du succès de ceux-ci, il avait été décidé d'allonger encore la jetée du Sud de 50 mètres et de faire partir du musoir Nord un môle de 22 mètres. En même temps, la bouée lumineuse signalant le prolongement de la jetée du Sud aurait été placée à 25 mètres de celle-ci pour figurer une passe réduite sans danger pour la navigation.

(3) Cette passe était destinée à permettre aux plus gros bâtiments de naviguer d'un port à l'autre sans sortir de l'abri des jetées, et à jouer le rôle que les voies d'accès doivent jouer du côté de terre pour les terre-pleins du nouveau port.

(4) « Le trafic du port d'Alger, écrivait l'historien Lespès, a toujours marché plus vite que les travaux d'agrandissement» LESPÈS (*Le port d'Alger. Annales de Géographie*, 1921, p. 98).

(5) Voir GAUKLER. Op. cit., p. 59-60.

(6) Des voies ferrées nouvelles étaient destinées à desservir les terre-pleins récemment édifiés, le môle aux minerais (première voie en 1903, seconde en 1906), et, enfin, le Grand Môle (1912). La société C.F.R.A. aménages, à elle seule, 8.311 mètres de voies.

En 1908 apparaissaient, toujours sous l'impulsion de la Chambre de Commerce, de nouveaux projets d'amélioration concernant surtout l'ancien port, dont il lui paraissait nécessaire - et avec raison - de tirer le meilleur parti possible (1). Les points essentiels de ces projets furent réalisés immédiatement. La jetée du Nord fut renforcée et prolongée sur 140 mètres. La passe Nord fut de nouveau réduite de 50 mètres. La «Roche sans Nom», gêne pour la navigation d'autant plus grande que les dimensions et le tirant d'eau des bateaux avaient sans cesse augmenté, fut arasée, ainsi que le plateau environnant, jusqu'à la profondeur de 12 m 60 au-dessous du zéro du port (2). Un môle de 200 mètres reliant l'îlot Al Djefna à la mer fut entrepris et terminé en 1912 seulement. Les petits bassins de la Douane étaient comblés. En même temps, on renforçait la jetée du Sud transformée dans sa branche d'enracinement et partiellement en un môle large de 100 mètres, appelé d'abord môle Bab-Azoun et depuis môle Amiral-Mouchez. Il fut affecté alors aux parcs à charbon. Le môle aux minerais était prolongé en 1910. Enfin, pour protéger le quai sud du Grand Môle contre l'ensablement provoqué par le courant littoral, un épi avait été construit sur plus de 200 mètres, parallèlement et au sud de cet ouvrage. Il était destiné ainsi à servir de quai à un nouveau terre-plein de formation naturelle.

Tous ces travaux, entrepris dès 1908, étaient exécutés en 1912. La Chambre de Commerce, qui avait couvert plus d'un tiers des dépenses, disposait désormais de 27 hectares de terre-pleins dont elle percevait les droits de location. La surface totale de la nappe d'eau du port et de l'arrière port avait été portée à 115 hectares.

(1) Chambre de Commerce d'Alger. *Amélioration du port d'Alger. Avant-projet*, Alger, 1908.

(2) Toutes les altitudes du port sont ramenées à un repère en bronze scellé en 1890 dans le mur oriental de la petite forme de radoub et coté 1 m 20. La mer peut atteindre les cotes —0 m 15 et +0 m 65.

CHAPITRE V

MODERNISATION DU PORT
1912 - 1930 - 1930 - 1939

SECTION I

De 1912 à 1930

En 1912, la situation économique du port d'Alger était des plus brillantes et la progression, dans les dernières années, avait répondu aux prévisions les plus optimistes (1).

En effet, de 1901 à 1912, le tonnage métrique avait triplé. Pendant cette période, le nombre des navires entrés et sortis était passé de 7.494 à 12.903, si bien que le coefficient d'encombrement ressortait à plus de 700 tonnes par mètre courant de quai (2) alors qu'il atteignait à peine 500 tonnes dans les ports surexploités de Marseille et de Hambourg.

Il apparaissait donc, de plus en plus clairement, que le développement des diverses fonctions du port d'Alger était «plus rapide que celui de ses organes, déjà insuffisants dans le présent» (3).

I. - L'insuffisance du port en 1912

Cette insuffisance se marquait à plusieurs points de vue:

— Le port était toujours soumis au ressac;
— la longueur des quais de rive, insuffisante;
— la surface des terre-pleins, trop encombrée;
— l'outillage, inexistant.

(1) Les statistiques de la Chambre de Commerce d'Alger nous fournissent les chiffres comparés suivants :

	Nombre de navires (Entr. et sort.)	Jauge	Tonnage métrique	Relâcheurs	Charbon réexporté
1905	10.579	11.302.905 tx	2.269.504 t	1.738	519.021 t
1912	12.983	18.414.557 tx	3.643.525 t	2.366	736.741 t

(2) Il était encore de 700 en 1921, si l'on s'en rapporte aux précisions fournies par M. Pays à la Chambre des députés (1921).

(3) Lespès. Op. cit., p. 660.

Reprenons ces diverses idées qui nous permettront de mieux comprendre combien fut grandiose l'essor du port d'Alger actuel vers le progrès et le modernisme.

⁂

Le **ressac,** malgré les multiples améliorations (1) destinées à le combattre, n'avait pas disparu.

Sans doute les opérations commerciales n'étaient-elles pas fréquemment suspendues (2), mais ce danger latent impliquait cependant la prise de nombreuses mesures de sécurité. L'agitation atteignait son point culminant par fort vent d'est (3). Par vent du nord-ouest et du nord, les lames pivotaient autour de l'extrémité de la jetée Nord suivant un arc d'environ 90° (4) et pénétraient ainsi par la passe. L'ancien port dans ces conditions n'était guère à l'abri du ressac, à l'exception de la partie avoisinant la jetée Est et les abords immédiats des quais sud du môle Al Djefna. La manœuvre des bateaux-portes des formes de radoub, par exemple, devenait alors dangereuse et même quelquefois impossible; c'est ainsi que les Ponts et Chaussées, dans leur opuscule consacré au *Port d'Alger* (5), signalaient qu'en 1912 l'entrée et la sortie des formes furent condamnées pendant 62 jours de l'année. L'arrière-port de l'Agha s'était montré lui aussi «intenable les jours de mauvais temps» (6); c'est en ces termes que s'exprimait, en 1927, l'ingénieur en chef Balensi dans un de ses rapports. L'insuffisance de couverture de cette nappe d'eau permettait à la houle d'y exercer son action contre le Grand Môle, aussi bien et pour les mêmes raisons que dans l'ancien port.

⁂

En second lieu, **la longueur des quais de rive**, malgré son accroissement notable de 1905 à 1912, passant de 1.780 mètres à environ 4.600, **ne correspondait plus aux exigences nouvelles du trafic.**

La profondeur le long des quais était trop faible pour permettre aux paquebots des lignes régulières de France en Algérie d'y accoster; ils devaient, de ce fait, s'amarrer en pointe et recourir, pour les opérations d'embarquement ou de débarquement des voyageurs et

(1) Voir ce qui a trait au ressac, pages 96 à 98 et 119.

(2) « Deux jours par an en moyenne » Lespès (op. cit., p. 661).

(3) « En juin 1898, par un coup de vent d'Est, le cuirassé *Kléber* chassa sur ses ancres et fut un moment en danger» Lespès (op. cit., p. 661).

(4) Bar. Quinette de Rochemont et Henri Desprez. *Cours des travaux maritimes.* Paris. 1900, p. 81-82 *Lames pivotantes.* Ces auteurs se servent du port d'Alger comme exemple. Le ressac, précisent-ils, ne peut être évité que si la lame pivotante vient heurter le bord extérieur de la branche du large de la jetée Est. Il faut donc allonger la jetée Nord.

(5) Ponts et Chaussées. *Port d'Alger,* 1912. Alger, 1913, p. 9.

(6) *Bulletin de la Chambre de Commerce,* 1927, p. 284.

des marchandises, aux chalands et aux allèges; et le nombre de ces chalands, augmentant sans cesse, finissait par encombrer le port à un point tel que des restrictions à leur mise en service avaient été établies (1). L'emploi des chalands allongeait la durée des manipulations, malgré la rapidité du travail des équipes; les frais étaient augmentés d'autant. Seuls pouvaient se poster, bord à quai, les petits bateaux de lignes côtières de faible importance.

En définitive, pour le nombre de bâtiments fréquentant journellement le port (2), il aurait fallu 6 kilomètres de quais et des profondeurs de 7 à 10 mètres.

⁂

La surface des terre-pleins, en arrière du mur de rive, **ne suffisait plus au dépôt et au transport des marchandises.**

Hangars n° 1 et n° 2 de la Chambre de Commerce - Quai nord
(Vue de nuit)

Les statistiques nous indiquent que, dans l'ancien port, «sur 21 hectares, il y en avait à peine 6 de disponibles, défalcation faite de la superficie occupée par les voies de circulation, les voies ferrées et la gare principale, les bâtiments des services publics, les hangars-abris de la Chambre de Commerce (3), ceux des compagnies mari-

(1) Le nombre des chalands qui était de 245 en 1895 était monté à 494 en 1925. Les Ponts et Chaussées (*Port d'Alger*, 1925. Alger, 1926, p. 61) signalaient alors que la construction, la mise en service et l'introduction de nouveaux chalands avaient été soumises à l'autorisation préfectorale, sur avis de la Chambre de Commerce et de la Direction du port.

(2) Trente vapeurs, nous dit Lespès (op. cit., p. 662).

(3) Ces hangars-abris étaient constitués par deux groupes de bâtiments d'une superficie de 3.600 mètres carrés et de 3.000 mètres carrés.

times, les formes de radoub et les cales de carénage»; et encore la houille de réexportation en occupait-elle une partie. L'encombrement du port atteignait son point culminant à l'époque des expéditions de vins (1) ; il paralysait la circulation et retardait les manipulations; les chaussées étaient envahies par des files de tonneaux; les marchandises étaient entassées au hasard sous des bâches ou même à découvert.

Les terre-pleins de l'Agha nouvellement constitués présentaient, contrairement à ce que nous pourrions penser, des surfaces libres, pour le dépôt et le transport des marchandises, assez réduites. Nous avons vu précédemment, en effet, que c'était la Chambre de Commerce qui avait financé les travaux de construction de l'arrière-port de l'Agha; elle devait gager un emprunt, en ce but, sur le bénéfice des locations des terre-pleins dont elle s'était vu accorder la concession (2). Mais cette combinaison financière l'avait incitée à recourir trop aisément à la surenchère dans la location des terrains concédés et à la multiplication des constructions sur ces terrains; ce qui réduisait à presque rien les espaces libres (3).

***

A ces divers éléments nuisant à une bonne exploitation du port, s'ajoutait **la presque** (4) **inexistence de l'outillage.** En 1912, notre grand port africain ne disposait pas de plus de 5 grues se manœuvrant à bras, dont une seule de 20 tonnes et deux de 5 tonnes, de 3 pontons-grues à vapeur de 40, 20 et 10 tonnes appartenant à la société Schiaffino, Durand et Compagnie, d'un titan transbordeur et d'une grue à portique réservée pour la manipulation des minerais de fer de la société Portalis-Müller, et par occasion, du ponton-grue de 36 tonnes du service des Ponts et Chaussées. La situation était grave, parce que les concurrents directs d'Alger pour le charbonnage s'équipaient activement, désireux de réduire leurs prix de revient par un matériel puissant et moderne (5). Et qui plus est, un concurrent avait surgi sur le littoral africain depuis 1903: Oran. Oran

(1) En ce sens, voir Chambre de Commerce d'Alger, *Exposé des travaux*, 1913, p. 296. Le *Bulletin de la Chambre de Commerce* nous rapporte, en outre, cette phrase de l'ingénieur en chef Balensi: «Pendant l'automne et jusqu'au 15 janvier, le port a été littéralement embouteillé» (B.C.C., 1927, p. 275).

(2) Voir ce qui a été dit précédemment, page 116.

(3) Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, 1926. Alger, 1927, p. 4.

(4) Les voies de quai, à largeur normale ou réduite, pouvaient seules paraître suffisantes. Les Ponts et Chaussées (*Port d'Alger*, 1919, p. 12-13) indiquent les chiffres suivants:

Voies de quai à largeur normale : ancien port, 1.887 mètres ; arrière-port, 8.801 mètres.

Voies de quai à largeur réduite : ancien port, 2.524 mètres ; arrière-port, 4.200 mètres.

Total : 17.412 mètres.

Ces chiffres (1919) n'avaient presque pas varié depuis 1912.

(5) Gibraltar n'avait pas capitulé; ce port avait, il ne faut pas l'oublier, cette supériorité sur le port d'Alger d'être un port « à ordre », c'est-à-dire un port où les bateaux chargés de grains dans la mer Noire ou aux Indes venaient recevoir leur ordre de destination définitive. Cette fonction n'allait-elle pas permettre à Gibraltar d'attirer dans ses eaux pour le charbonnage de nombreux clients venus de l'Inde ou de la mer Noire ?

qui, à cette date, avait ravitaillé 42 relâcheurs jaugeant 47.000 tonneaux, en ravitaillait, en 1911, 1.084 jaugeant 1.935.000 tonneaux (1) ; ce port désireux d'assurer son avenir déjà prometteur était en train de s'outiller activement, tout en aménageant un port moderne. Une dernière inquiétude, confirmée depuis par les faits, était la substitution progressive du mazout au charbon; or cela pouvait révolutionner les conditions de la relâche. Les navires relâcheurs figurant pour plus de la moitié du tonnage total de jauge et le tonnage métrique des charbons pour près de la moitié du tonnage général (2), n'allait-on pas assister à une brutale décadence d'Alger, port de relâche?

On comprend maintenant pourquoi, dès 1912, les experts s'attachèrent à donner au port d'Alger une impulsion nouvelle. Une vigilance particulière était désormais nécessaire, parce que toutes les alarmes étaient pleinement justifiées.

II. — L'avant-projet de 1912 - Son évolution

Le service des Ponts et Chaussées n'avait pas attendu l'achèvement de l'arrière-port de l'Agha pour envisager et étudier la création de nouveaux bassins.

Un **avant-projet** d'extension du port au sud-est avait été présenté par les ingénieurs et **adopté** par la Chambre de Commerce, dès le **19 juin 1912** (3).

Et c'était le projet de l'ingénieur **Butavand,** légèrement amendé, qui finissait par réunir tous les suffrages; mais après combien de discussions et de formalités! La commission nautique l'avait examiné et adopté dans ses réunions des 12 et 13 novembre 1912; la Chambre de Commerce concluait dans le même sens le 20 novembre; un peu plus tard, après avoir examiné l'avant-projet sur place, la commission des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées l'approuvait, mais avec quelques réserves légères d'ordre technique et d'ordre financier. Dans sa séance du 26 mars 1913, la Chambre de Commerce, faisant siennes les réserves susmentionnées, demandait la réalisation

(1) Direction des Douanes. *Documents statistiques sur le commerce de l'Algérie* (Années 1904 à 1912 et particulièrement 1912, p. 46. *Notice sur Oran.* Les chiffres sont de 1903 à 1911 :

1903 :	42	navires	jaugeant	47.079 tx
1904 :	190	»	»	305.989 tx
1906 :	219	»	»	361.411 tx
1908 :	394	»	»	673.443 tx
1910 :	578	»	»	994.327 tx
1911 :	1.084	»	»	1.934.921 tx

(2) Voir Chambre de Commerce. *Doc. Stat.*, 1913, p. 29.
Tonnage de jauge des navires relâcheurs : 5.210.053 tonneaux sur 9.694.988 tonneaux.
Tonnage métrique des charbons : 1.789.738 tonnes sur 3.482.161 tonnes.

(3) Voir *Exposé des travaux de la Chambre de Commerce d'Alger, Années* 1912-1913. Alger, 1913, p. 248-306. - Voir aussi *Rapport de la Commission instituée par la Décision ministérielle du 9 décembre* 1912. *Port d'Alger.* (Gouvernement général de l'Algérie. Direction des Travaux publics. Alger, Jourdan, 1913).

complète du programme adopté au moyen d'une subvention de 8 millions du département de la Marine, d'une participation de la colonie pour 20 millions, et d'elle-même pour 75, à réaliser au moyen d'un emprunt, de droits de péage et de la concession pour 75 ans des terre-pleins créés. Le ministre de la Marine approuvait peu après cette décision; et, le 16 juin 1913, l'assemblée des délégations financières votait la participation demandée, décision qui fut ratifiée sur-le-champ par le conseil du gouvernement. Les conférences mixtes et l'enquête publique n'ayant soulevé aucune difficulté, la Chambre de Commerce n'avait plus alors qu'à soumettre le dossier au Parlement. Ce dossier était définitivement établi le 27 mai 1914; ce furent la guerre et la longue durée des hostilités qui retardèrent l'aboutissement du plan adopté.

L'ambiance dans laquelle se déroulèrent les discussions relatives à l'avant-projet de 1912 est à retracer en notre étude. De nos jours encore, nous ressentons l'élan d'enthousiasme, le désir de grandeur des hommes qui présidaient alors aux destinées du port d'Alger.

En 1913, le port d'Alger est

— le deuxième port de France pour le tonnage de jauge,

— le cinquième pour le tonnage de marchandises.

Mais, comme nous l'avons vu, ce port est menacé; il est soumis à la concurrence de dangereux rivaux; le développement de son trafic, dépassant les prévisions les plus optimistes, a marché plus vite que les travaux d'agrandissement. Son attraction en Méditerranée grandit, tandis qu'un arrière-pays en plein essor exige des débouchés accrus. Ce port va-t-il pouvoir continuer à jouer le rôle qu'il remplissait primitivement vis-à-vis de la colonie naissante?

La Chambre de Commerce se réjouit et s'inquiète tout à la fois de la tournure des événements. S'adressant aux délégations financières, elle fait ressortir que le mouvement du port d'Alger en 1913 est d'environ 13.000 navires, entrés et sortis, jaugeant plus de 18.400.000 tonneaux, que le trafic dépasse 3.600.000 tonnes, que à elles seules, les expéditions des minerais de fer atteignent 1.500 tonnes par jour (1). Elle estimait donc nécessaire et urgent de créer un port apte, au minimum, à la manipulation de 4.000.000 de tonnes de marchandises et propre à recevoir 15.000 navires, tant à l'entrée qu'à la sortie.

> «On ne doit pas se borner, ajoutait-elle, à envisager les besoins du du port d'Alger d'ici dix ans. **On doit voir plus loin** et le développement énorme constaté depuis huit ans y oblige. Il n'est pas téméraire de prévoir pour Alger un avenir comparable à la situation actuelle de Marseille et de Gênes. C'est donc à créer un port de 7 millions de tonnes et de 18.000 à 20.000 navires qu'il faut travailler, et cela représente 13 à 14 kilomètres environ de quais accostables».

(1) Voir *Exposé des travaux de la Chambre de Commerce d'Alger, Années* 1912-1913. Alger, 1913, p. 285.

La Chambre de Commerce faisait valoir également la nécessité d'offrir à la marine de guerre et à ses «dreadnoughts» un abri plus spacieux et des moyens de ravitaillement en charbon plus importants, résultat que donnerait un avant-port.

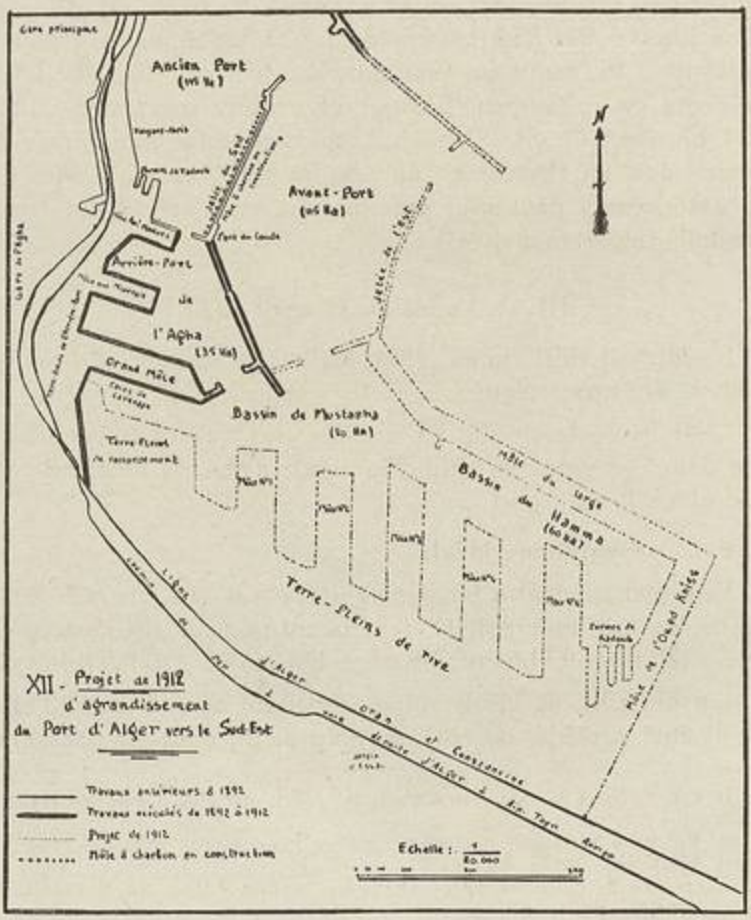
> «Si l'on veut, poursuivait-elle, qu'Alger devienne le troisième point d'appui ou de refuge qui, avec Toulon et Bizerte, doit assurer à la France la maîtrise de la Méditerranée occidentale, indispensable à la sécurité de l'empire colonial nord-africain».

Ces considérations ont perdu leur valeur depuis l'avant-dernière guerre.

C'est pour répondre à ce programme général, qu'avait été élaboré le projet d'extension du port vers l'est, projet auquel MM. L. Billiard, président de la Chambre de Commerce, et Butavand, ingénieur, ont attaché leur nom.

***

La guerre ne permit pas l'adoption et la réalisation immédiate de l'avant-projet de 1912.



Il faudra attendre le **21 avril 1921** pour assister au **vote définitif par le Parlement du projet de loi** présenté par le ministre des Travaux publics et des Transports (1).

Les travaux étaient estimés à 162.500.000 francs dont la colonie prenait 20 millions à sa charge, le reste de la dépense étant couvert par la Chambre de Commerce au moyen d'un emprunt, de droits de péage et de l'exploitation des terre-pleins pendant 75 ans. On rappelait à certains critiques que «le port d'Alger n'avait coûté jusqu'alors que 70 millions, y compris les travaux d'entretien, et que, pour ne pas parler des ports étrangers, le dernier programme d'avant 1914-1918 en cours d'exécution au Havre exigeait à lui seul 87 millions» (2).

Il est nécessaire aussi de faire remarquer que l'adoption de ce projet grandiose a été arrêtée au lendemain d'une guerre qui avait profondément troublé les fonctions du port d'Alger. En 1918, les statistiques nous indiquent que le nombre des navires entrés et sortis était tombé à 2.075 et leur jauge à 1.874.736 tonneaux; les relâcheurs n'étaient plus que 95; le tonnage métrique des marchandises s'était abaissé jusqu'à 836.958 tonnes, dont 302.536 seulement pour les importations, la houille ne figurant plus que pour 162.682 tonnes. Sans doute un relèvement brusque et continu avait suivi, mais il fallait, ainsi que l'a dit l'historien Lespès, «**une foi bien ancrée dans l'avenir - dont on chercherait en vain un pareil exemple dans l'histoire antérieure - pour oser entreprendre sans retard des travaux d'une telle importance**» (3).

III. — La loi du 21 avril 1921

Le 21 avril 1921, la loi dite d'*Extension du port d'Alger vers le sud-est* était promulguée.

Cette loi déclarait d'utilité publique les travaux d'une première étape d'un «programme idéal», la construction du bassin de Mustapha et de l'avant-port.

a). - «Programme idéal»

Le projet complet d'*Extension du port d'Alger vers le sud-est* (4) comportait la création d'un avant-port et de deux grands bassins, soit au total une nappe d'eau abritée de 255 hectares.

L'**avant-port,** de 115 hectares, se situait au sud-est de l'ancien port. Il était protégé, du côté du nord et du nord-est par la jetée

(1) Voir Chambre de Commerce d'Alger. *Documents statistiques. Port d'Alger.* Années 1921-1922.

(2) *Bulletin de la Chambre de Commerce d'Alger.* Rapport de M. Billiard du 27 mars 1913.

(3) Lespès. Op. cit., p. 668.

(4) Chambre de Commerce d'Alger. *Extension du port d'Alger vers le sud-est. Notice sur le port d'Alger.* 1919.

Nord prolongée dans sa dernière direction de manière à former une digue de 850 mètres - et du côté de l'est par une jetée de 838 mètres légèrement infléchie, laissant entre elle et la première une passe de 175 mètres. Les préoccupations d'ordre militaire qui jadis avaient inspiré le projet de l'ingénieur Lieussou ne furent pas absentes des premières discussions du nouveau programme; mais elles furent vite reléguées à l'arrière-plan. La passe de l'ancien port aurait été ainsi mieux protégée, et, les nouveaux bassins mieux abrités. Cet avant-port pourrait servir de refuge pour les grands bâtiments de tourisme qui y évolueraient sans le moindre risque (1).

La création de **deux nouveaux bassins,** à l'est de l'arrière-port actuel de l'Agha, formait cependant l'essentiel du projet. Le premier, dénommé *bassin de Mustapha* (2), devait couvrir une surface de 80 hectares; le second, *bassin du Hamma*, une de 60. La protection de ces deux bassins nouveaux était assurée, du côté du nord, par un grand môle dit «môle du large», de 1.848 mètres de longueur sur 100 mètres de largeur (3); ce môle était légèrement coudé non loin de la terminaison est du premier bassin. L'est était protégé par le «môle de l'oued Kniss», dont la largeur atteignait 140 mètres à partir du point d'enracinement. Ce môle était destiné à protéger les bassins contre les alluvions de l'Harrach et les sables de la plage d'Hussein-Dey entrainés au sud-ouest par les courants de la baie. Une communication entre les deux bassins était prévue, ménagée entre des jetées secondaires distantes de 150 mètres. A 450 mètres au nord de la ligne de chemin de fer ,espace suffisant pour assurer de magnifiques terre-pleins, devaient se détacher cinq môles obliques de 300 à 650 mètres de long sur 160 à 170 de large, dont trois pour le bassin de Mustapha. L'obliquité des môles était destinée à «faciliter l'accostage et les manœuvres sur les voies ferrées des quais» (4). Le Grand Môle et le môle n° 1 du bassin de Mustapha auraient été reliés par un terre-plein de raccordement. Les espaces ainsi gagnés sur la mer représenteraient une superficie de 175 hectares.

Ce nouveau port aurait offert des fonds de 7 à 12 mètres le long des quais accostables et de 12 mètres sur les voies d'évolution des bateaux. Un outillage abondant et moderne y était prévu, appareils de levage, portiques roulants, hangars-abris, voies de quai. L'étendue et le nombre des môles ainsi que des darses allaient permettre une spécialisation des opérations, les plus dangereuses étant isolées, telles les manipulations des matières inflammables, pétrole,

(1) Ces grands navires préfèrent rester en rade, en dehors des jetées, pour ne pas être gênés dans leurs manœuvres et aussi par crainte du ressac.

(2) Il figurait dans l'avant-projet Butavand sous le nom de bassin Charles-Quint qui rappelait la plage dénommée ainsi, en souvenir de l'échouage désastreux de la flotte espagnole, lors de l'expédition de 1541.

(3) Ce môle était prévu comme devant servir au stockage du charbon de soute et aux opérations de ravitaillement des navires relâcheurs.

(4) Lesrès. Op. cit., p. 670, note 4.

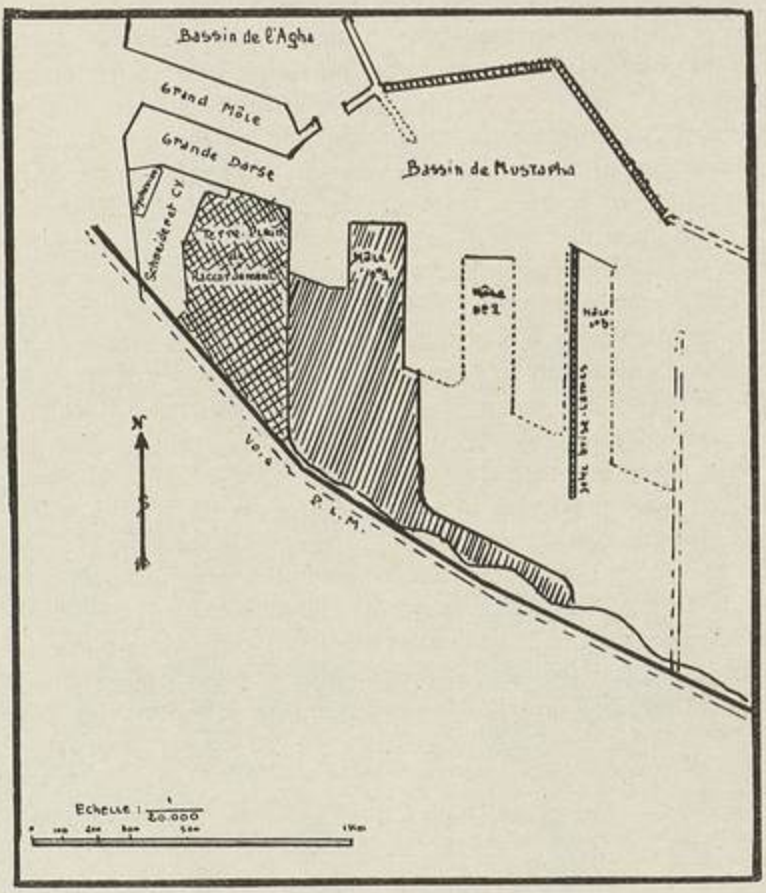
mazout. L'insuffisance des deux formes de radoub existant au sud de l'ancien port aurait disparu, pensait-on, par la création au sud du «môle de l'Oued Kniss» de trois nouvelles formes de 300, 200 et 150 mètres, ainsi que par celle au sud du Grand Môle de trois câles de carénage de 100 mètres. Ainsi, Alger aurait pu remplir plus aisément son rôle de port de réparations, rôle qui lui était dévolu naturellement par sa position sur les grandes lignes de navigation.

Tel était le «programme idéal» conçu avant la guerre de 1914.

b). - Limitations apportées à ce «programme idéal»

De ce projet grandiose, **la loi du 21 avril 1921 ne visait qu'une partie,** la première étape de l'exécution: celle du bassin de Mustapha et de l'avant-port.

Et, en **1922,** la décision était prise de commencer la **«seule construction du bassin de Mustapha».**



Bassin de Mustapha - Travaux de la 1re étape

L'avant-port représentait, en effet, à lui seul une partie très importante de la dépense engagée et ne permettait pas par lui-même de décongestionner des bassins, des quais et des terre-pleins reconnus depuis longtemps insuffisants. Il était logique d'en différer momentanément l'exécution; cette décision était d'autant plus justifiée que, en supprimant provisoirement la passe qui devait faire communiquer l'avant-port avec le bassin de Mustapha, il était possible d'aménager immédiatement, au sud-est du bassin de l'Agha, un nouveau bassin bien abrité, pourvu de môles orientés de façon favorable eu égard à la direction des vents dominants et de dimensions suffisantes pour satisfaire aux besoins du commerce pendant d'assez nombreuses années. La construction de ce nouveau bassin offrait en outre l'avantage de donner, dès que la nouvelle jetée de Mustapha aurait atteint une longueur suffisante, une protection tout à fait complète au bassin de l'Agha, où l'on observait encore de temps à autre une agitation assez gênante, provoquée par la houle pénétrant par la passe dite de l'Agha.

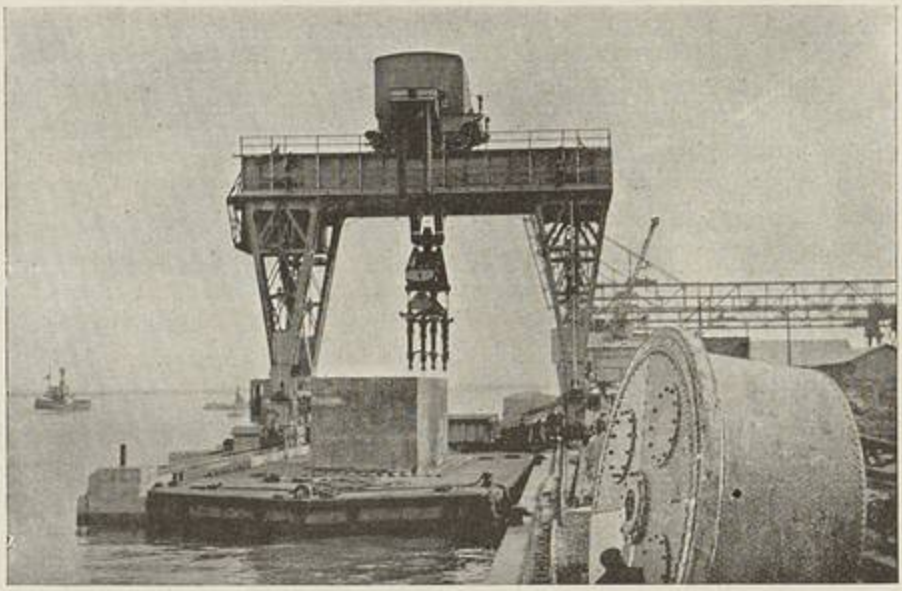
Quant au simple prolongement de la jetée Nord, ce travail, susceptible d'améliorer la protection de l'ancien port en empêchant la houle d'atteindre la passe d'entrée, n'offrait aucun intérêt tant pour la protection du bassin de l'Agha, où se faisait la plus grosse partie du trafic du port, que pour celle du bassin de Mustapha. Ce prolongement aurait pu, il est vrai, faciliter dans une certaine mesure la construction de la jetée protégeant ce dernier bassin et améliorer considérablement le mouillage sur rade, mais à la condition d'être réalisé sur une longueur d'au moins 900 à 1.000 mètres; la profondeur de fondation étant de 36 à 38 mètres, ce travail aurait entraîné une dépense très importante représentant les 2/3 ou les 3/4 de la dépense de construction du bassin de Mustapha, c'est-à-dire des ressources disponibles, et il aurait exigé un délai d'exécution de 8 à 10 ans. On ne pouvait, dans ces conditions, songer à entreprendre en premier lieu un pareil travail, même en réduisant à 400 ou 500 mètres le prolongement à construire. Aucun usager du port n'aurait admis, à l'époque, un pareil programme de travaux qui aurait retardé de dix ans la mise en service des premiers quais du nouveau bassin de Mustapha, indispensables pour décongestionner le bassin de l'Agha.

Le 19 avril 1922 donc, M. Millerand, président de la République, scellait solennellement la première pierre de ce programme restreint dont l'exécution, après concours, fut confiée à l'entreprise Schneider, Hersent et Daydé (1). Les ingénieurs de cette entreprise devaient réaliser des perfectionnements techniques remarquables et

(1) Le nom actuel de cette entreprise est : « Compagnie Industrielle de Travaux (Schneider et Cie) ».

utiliser un matériel d'une originalité et d'une puissance sans rivales. C'est ainsi «que le mur vertical (1) de la jetée du large couvrant le nouveau bassin est constitué par des piles de quatre blocs de béton de 450 tonnes reposant sur des enrochements arasés. Ils sont liés les uns aux autres, verticalement, par du béton et une armature de rails remplissant des puits ménagés dans l'épaisseur (2), horizontalement par des tenons et des mortaises; cette disposition assure une résistance à l'épreuve des lames les plus fortes» (3).

En 1927, les travaux préparatoires, installation du matériel et organisation des chantiers, étaient entièrement terminés (4). Ils avaient nécessité l'ouverture au cap Matifou d'une importante carrière rattachée à un port de service, dans la base voisine de La Pérouse; port de desserte et carrière furent reliés par un tunnel de 400 mètres et une tranchée de 18 mètres de profondeur. Il avait fallu aussi accumuler, à l'arrière-port de l'Agha, de nombreux engins de transport mûs électriquement, bardeur (5), transbordeurs, portiques,



Bardeur de 450 tonnes
posant un bloc de 400 tonnes sur un chaland porte-blocs

(1) « On s'est inspiré de l'exemple du port de Gênes et notamment de la construction du môle Victor-Emmanuel III. Les ingénieurs de l'entreprise et ceux d'Alger ont d'ailleurs réalisé de nouveaux perfectionnements (*Bull. de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 285-289 et Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, 1926, Alger, p. 29).

(2) *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 288.

(3) Lespès. Op. cit., p. 671-672.

(4) Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*. Etat d'avancement des travaux au 1er janvier 1928, p. 32.

(5) Un bardeur électrique, sorti des ateliers du Creusot, était susceptible de soulever des blocs de 450 tonnes.

ponts roulants, etc... Grâce à la technique nouvelle et à cet outillage moderne, l'immersion et l'arrimage des blocs étaient opérés avec une rapidité et une précision qui permettaient d'en poser jusqu'à 10 en un jour et de faire ainsi avancer la jetée de 40 mètres.

Malheureusement, **le programme de travaux arrêté en 1922 dut subir une nouvelle et forte réduction en 1926.** Cette réduction était motivée par le renchérissement des matériaux, l'augmentation du prix de la main-d'œuvre, la dépréciation du franc, l'élévation du taux des emprunts à contracter; tous ces faits nouveaux imposèrent une révision du marché passé avec l'entreprise Schneider, Hersent et Daydé (1). Les travaux, évalués en 1923, à 80 millions devaient désormais en coûter 170 et 200 avec l'aménagement des terre-pleins. La réduction apportée au programme ramena les chiffres à environ 135 millions, dont 95 fournis par la Chambre de Commerce et 40 par la colonie (2). Ces chiffres indiquent que, malgré ses diverses réductions, le programme adopté en 1926 conservait encore une ampleur impressionnante.

Ce programme s'était arrêté aux créations considérées comme les plus nécessaires et les plus urgentes, à savoir «le terre-plein de raccordement du port de l'Agha et du nouveau bassin, le môle n° 1 et son terre-plein se développant au sud, la jetée du large de 1.200 mètres de longueur dite «jetée de Mustapha», couvrant la nappe d'eau et un brise-lames de 839 mètres (3) construit suivant l'axe du môle n° 3» (4).

IV. — Améliorations diverses depuis la loi du 21 avril 1921

Prévoyante et laborieuse, la Chambre de Commerce d'Alger et les ingénieurs n'avaient pas borné leur activité conjugée au vaste programme établi par la loi du 21 avril 1921.

La liste est longue, en effet, des améliorations destinées, depuis cette loi, à donner au trafic les moyens de se développer et de réaliser des manutentions plus rapides.

(1) « Il a fallu, plutôt que de résilier tous les contrats et d'arrêter les travaux, au grand détriment du port d'Alger, restreindre encore le programme et en détacher une tranche » LESPÈS (op. cit., p. 673).

(2) Voir le rapport de l'ingénieur en chef Balensi. *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 23 février 1927, p. 275-328.

(3) Ce brise-lames était destiné à couvrir le nouveau bassin du côté de l'est et à arrêter les alluvions apportées par le courant du fond de la baie. Il délimitait avec la « jetée de Mustapha » un plan d'eau de 75 hectares, dit bassin de Mustapha.

(4) Le terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha a été exécuté de 1923 à 1928, et a coûté 11.835.727 francs. Le môle dit n° 1 (actuellement le môle brise-lames est et un cordon d'enrochements entre les terre-pleins, le môle et le brise-lames, brise-lames est et un cordon d'enrochement entre les terre-pleins, le môle et le brise-lames, ont été exécutés de 1933 à 1937. Ces travaux, complétés par la construction d'un quai pour l'accostage des chalands chargés de produits inflammables (darse n° 3) et du quai de Fedallah (darse n° 2), ont entraîné une dépense de 58.414.338 francs.

La jetée, dite de Mustapha, commencée en 1927 et achevée en mars 1940 jusqu'au P.M. (point métrique) 1.100 allait nécessiter une dépense de 51.971.872 francs, y compris la réparation des dégâts de la tempête du 3 février 1934. - A ce sujet, voir Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, Année 1949. (Statistiques des ports maritimes de commerce. Paris. Impr. Nationale. 1950, p. 7).

Il avait fallu en premier lieu **lutter contre la régression du trafic charbonnier.**

La houille occupait depuis plus de vingt ans, par son tonnage métrique, la première place à l'importation ainsi qu'à l'exportation (1).

Mais les conditions du charbonnage avaient singulièrement changé depuis la guerre de 1914-1918. La situation de notre port était devenue des plus alarmantes. Outre le fléchissement des chiffres de son trafic, on assistait à la modernisation rapide de concurrents directs. Le port d'Oran, pour ne citer que celui-ci, avait, depuis la guerre et grâce à l'installation d'un outillage parfaitement approprié sur des emplacements vastes et bien choisis (2), réalisé des progrès tels que cette fonction suffisait à le placer en 1927 au premier rang des ports algériens. Cette année-là, le port d'Oran avait en effet été fréquenté par 1.976 relâcheurs d'un tonnage de 4.897.361 tonneaux, alors qu'on n'en avait compté à Alger que 1.027 de 2.980.684 tonneaux.

Le port d'Alger allait-il perdre une source substantielle de revenus? La réponse spontanée des dirigeants du port suggérait qu'il fallait «poursuivre concurremment la réalisation d'un sérieux programme d'outillage, permettant d'intensifier l'utilisation des quais et des terre-pleins» (3).

Un rapport de l'ingénieur en chef Balensi (4) nous montre quels étaient alors les nouveaux aspects de la situation:

1) Un stockage de ravitaillement plus important était devenu nécessaire. L'augmentation du tonnage des navires relâcheurs leur permettait en effet d'embarquer des quantités beaucoup plus considérables; les demandes n'étaient plus de 300 et de 400 tonnes, mais souvent de 1.200 et 1.500 tonnes. Le stockage, qui en 1913 était de 30.000 tonnes, était rapidement passé à 50.000; mais ce chiffre était encore insuffisant, si, comme l'écrivait l'historien Lespès, on ne voulait «pas mettre le commerce à la merci des variations de cours et des interruptions dans la livraison provoquées par des causes diverses» (5). Il fallait donc des emplacements plus étendus. L'ingénieur en chef Balensi en profite alors pour exposer son projet de môle à charbon.

(1) Voir pages 108 à 111.

(2) Le môle Millerand avait été affecté au stockage du charbon dont la manutention était facilitée par des portiques roulants. Le matériel dont disposaient les maisons se livrant à ces opérations permettait d'embarquer jusqu'à 400 tonnes à l'heure. (*Exposé des travaux de la Chambre de Commerce d'Oran. Année* 1927. Oran, 1928, p. 521).

(3) Rapport de l'ingénieur en chef Balensi. *Bulletin de la Chambre de Commerce d'Alger*, 23 février 1927.

(4) Rapport de l'ingénieur en chef Balensi. *Exposé des travaux*. Chambre de Commerce d'Alger, 1925. *Projet d'un môle à charbon*.

(5) Lespès. Op. cit., p. 674.

2) Les manipulations, qui étaient devenues très coûteuses, devaient aussi faire l'objet d'une réforme. Nous avons vu qu'elles se pratiquaient à l'aide de chalands (1), ce qui exigeait souvent quatre opérations successives, entre le palan du navire charbonnier et celui du navire relâcheur. Cela impliquait une perte appréciable de temps et d'argent (2). De plus, la main d'œuvre indigène déjà rare au début (3) allait encore se raréfiant, étant attirée par les usines de la métropole; la hausse des salaires qui en était résultée avait fait revenir les commerçants en charbon de la place de leurs préventions contre l'outillage de manutention mécanique.

On comprend aisément que, dès 1924, un projet de construction d'un môle à charbon le long de la jetée Est de l'ancien port ait été étudié (4).

Construction du môle à charbon

L'avant-projet définitif adopté par la Chambre de Commerce avait été accepté par le gouvernement avant 1930 et les travaux entrepris aussitôt; ceux-ci avaient été adjugés à l'entreprise Schneider, Hersent et Daydé. Il s'agissait de constituer un quai de 610 mètres pour cinq postes de navires et des terre-pleins de 50 mètres de largeur où 30.000 mètres carrés seraient réservés pour le stockage du charbon. Le musoir Sud, abandonné au commerce par l'autorité mi-

(1) Voir pages 109 note 3 et 123.
(2) 16 francs par tonne évaluait-on.
(3) Voir page 110.
(4) *Bulletin de la Chambre de Commerce.* Rapport Billiard du 23 mai 1928.

litaire en 1924, serait transformé en un dépôt de mazout. L'outillage exigé ou mis à la disposition des locataires permettrait «des opérations rapides et relativement peu coûteuses» (1). On pourrait ainsi stocker 160.000 tonnes de charbon, au minimum, renouvelables non plus tous les 20 ou 30 jours mais tous les trois mois. «Le mètre carré de chaland revenait au surplus à 540 francs en 1925, alors que dans la construction du môle, il coûterait 260 francs» (2). Les manipulations représenteraient des frais quatre fois moindres. La position du môle, à proximité de la passe et dans la région la moins agitée du bassin de l'ancien port, se trouvait être particulièrement favorable aux manipulations exigées par le débarquement ou l'embarquement de la houille.

La substitution progressive du mazout à la houille dans le chauffage des machines à vapeur ou dans les navires à moteur (3) avait aussi préoccupé les dirigeants du port. Grâce aux initiatives privées, encouragées faut-il dire cependant par la Chambre de Commerce, le port disposait en 1930 d'un stock permanent de combustibles liquides évalué à 12.000 tonnes et estimé suffisant à l'époque. En 1922, avait été loué à la Société Générale des Huiles et Pétroles une parcelle à l'extrémité du Grand Môle de l'Agha (4); cette société y avait installé un réservoir de 8.000 tonnes pouvant ravitailler les navires à raison de 300 tonnes à l'heure. Cette même firme possédait aussi un chaland-citerne auto-moteur de 650 tonnes muni de pompes débitant 100 tonnes à l'heure. D'autre part, la société Venture-Weir avait introduit un tank-steamer de 6.000 tonnes de capacité et une citerne flottante de 800 tonnes pouvant débiter 450 tonnes à l'heure.

Les ingénieurs et la Chambre de Commerce avaient aussi accepté avec empressement de louer une parcelle du terre-plein de raccordement nouvellement créé à une société de combustibles. Il s'agissait de la Société Méditerranéenne de Combustibles, à laquelle avaient été loués pour 25 ans 15.000 m² à l'angle N.-E. du terre-plein raccordant le bassin de l'Agha à celui de Mustapha (5). Cette société s'était engagée à manipuler au moins un tonnage déterminé avec un outillage mécanique perfectionné (6).

(1) Lespès. Op. cit., p. 676.

(2) Lespès. Op. cit., p. 676 note 3.

(3) *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 20 juin 1928. Le capitaine du port y rappelait que le nombre des navires à moteur actuellement en chantier dépassait celui des autres.

(4) Il était prudent d'éloigner les dépôts des terre-pleins où ils voisinaient encore souvent avec des marchandises et des constructions édifiées par les compagnies de navigation ou les commerçants de la place. Tel était le cas du réservoir de la Société Générale des Huiles et Pétroles sur le Grand Môle de l'Agha.

(5) *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 354-365.

(6) Signalons que ce contrat devait servir de modèle, pour les locations du môle n° 1, par exemple.

Le trafic commercial et touristique se trouvait aussi désavantagé par une **pénurie de quais et de terre-pleins contre laquelle il fallait d'urgence s'élever.** Certes, au fur et à mesure que des espaces libres étaient mis à la disposition de la Chambre de Commerce, l'assemblée consulaire et les ingénieurs du port collaboraient «pour en assurer la meilleure exploitation possible, en conciliant, autant que faire se peut, les intérêts financiers et les intérêts économiques, et en réservant, ce qu'on a eu le tort de négliger antérieurement, la part légitime qui doit revenir aux installations vraiment maritimes». Ainsi, le terre-plein de raccordement, d'une superficie d'environ 11 hectares, avait été réparti entre le service de la Navigation aérienne (base des hydravions), la Société Algérienne d'Eclairage et de Force qui devait y installer une centrale d'énergie électrique, la Société Méditerranéenne de Combustibles et le service des Travaux du port.

Il était unanimement reconnu (1) aussi, que les compagnies de navigation ne disposaient pas toutes à Alger des quais et des terre-pleins nécessaires pour leurs opérations. La zone voisine du quai n'était pas - et ne l'est toujours pas - exclusivement affectée, comme elle devrait l'être, aux entreprises qui concouraient à assurer la vitalité du port.

En 1927, l'achèvement et l'inauguration d'une *gare maritime installée sur le môle Al Djefna prolongé* entre temps (2) marquaient un important progrès (3). Cette gare était réservée à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie de Navigation Mixte. La Chambre de Commerce s'était inspirée du double souci de donner aux voyageurs les plus grandes commodités et de rendre plus modernes et, par conséquent, plus rapides les opérations d'embarquement de la poste, des bagages et des marchandises. Un outillage spécial devait en effet permettre d'embarquer 5.000 à 6.000 colis à l'heure, soit 30.000 dans la matinée précédant le départ des paquebots, avantage intéressant pour le commerce des primeurs et des fruits. Toutes ces opérations étaient donc effectuées, bord à quai, dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité. C'était aussi à l'extrémité du môle Al Djefna que devaient venir s'amarrer en pointe les grands paquebots de tourisme.

Signalons que, dès 1920, la Chambre de Commerce s'était efforcée d'étendre les *superficies abritées.* C'est ainsi que celle-ci ne possédant que deux hangars-abris (4), le premier de 3.600 m²

(1) Voir *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 275 (Rapport Balensi).

(2) Le prolongement du môle Al Djefna, approuvé par décision gubernatoriale du 1er décembre 1921, fut exécuté en 1923-1924. La dépense s'éleva à 2.650.000 francs.

(3) Voir *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 235 ; ainsi que l'étude de l'ingénieur du chef Balensi sur *La gare maritime du môle Al Djefna.* Notons que l'expression « gare maritime » est impropre, car elle implique un lien direct entre elle et les trains de voyageurs du réseau ferré; ce qui n'est pas. En ce sens, Lespès (op. cit., p. 678, note 3 in fine).

(4) Situés en bordure du quai de rive du bassin de l'ancien port.

La gare maritime du môle Al Djefna

surmonté d'un étage, le deuxième de 3.300 m², à simple rez-de-chaussée, fit l'acquisition, en 1920, de bâtiments - 4.000 m² de superficie - construits pendant la première guerre mondiale par la marine militaire, dans la partie sud du Grand Môle de l'Agha. Elle s'en servit au début comme complément des hangars existants. Plus tard, la nécessité de créer à Alger une base d'hydravions pour assurer les relations postales aériennes entre la métropole et Alger l'amena à mettre ces bâtiments à la disposition du service de la Navigation aérienne.

Par ailleurs, les locaux réservés au trafic des colis postaux à l'intérieur de la gare maritime s'étant rapidement révélés trop étroits par suite de l'accroissement pris par ce dernier - 933.834 en 1927, 1.166.261 en 1929 -, la Chambre de Commerce fit édifier un immeuble spécial au voisinage. Cette construction qui couvre une superficie de 2.300 m² est surmontée d'un étage. Un outillage mécanique intérieur pour la manutention des colis y a été installé, monte-charges, glissières, etc...

Dans le même ordre d'idées, le trafic des marchandises diverses s'accroissant, les hangars publics devinrent insuffisants. Il fallait agir; c'est alors que la Chambre de Commerce fit édifier, en 1930,

sur les terre-pleins du bassin de l'ancien port, deux nouveaux hangars en béton armé couvrant chacun une superficie de 1.880 m². Dans le même temps, et pour accélérer les distributions postales, elle mettait à la disposition de l'administration des P.T.T., à proximité de la gare maritime, un bureau spécial pour la manutention des sacs et le tri des correspondances dès le débarquement des paquebots. Egalement sur l'ancien port, elle faisait édifier un pavillon spécial pour les services de la Police, un poste d'incendie avec dortoir doté d'un matériel très moderne (1), une fourrière, conséquence de mesures d'ordre prises pour faciliter la circulation. Enfin, sur les terre-pleins du bassin de Mustapha, un atelier, dirigé par un ingénieur des Arts et Métiers, était édifié pour assurer l'entretien du matériel et les réparations urgentes.

De nombreuses autres occupations avaient accaparé l'attention de la Chambre de Commerce, en cette délicate période de rénovation du port. C'est ainsi par exemple qu'en réponse aux doléances du syndicat des armateurs de chalutiers, elle faisait construire un môle de pêche, dit môle Jérôme-Tarting (2), situé entre le môle Lyvois et le môle Al Djefna. Les armateurs se plaignaient, en effet, de n'avoir aucun point d'amarrage déterminé pour leurs opérations à terre et d'être souvent obligés de changer de poste. Un projet de réalisation de môle était approuvé par décision gubernatoriale du 20 juillet 1926; les travaux étaient achevés en 1928. Six à sept paires de chalutiers (3) pouvaient ainsi accoster à ce môle de 1.840 m², situé au pied de la Pêcherie. Et déjà, en accord avec la municipalité, la Chambre de Commerce préparait l'installation, sur un emplacement tout proche, d'un marché destiné à centraliser tous les produits de la pêche.

*
**

Parallèlement aux travaux d'extension et de modernisation du port, il était un autre problème, non moins important, qu'il convenait de résoudre, pour faire d'Alger un établissement maritime de tout premier ordre, celui de **l'outillage.**

(1) Signalons, particulièrement, une auto-pompe d'un débit horaire de 300 m³, engin qui n'était à l'époque en service qu'à Paris, Marseille, Rio-de-Janeiro, Shangaï et Saïgon ; une pompe d'un débit horaire de 100 m³ ; une auto-pompe hydro-chimique d'un débit horaire de 75 m³ fonctionnant indifféremment à l'eau ou à la mousse, etc...

(2) Entrepreneur de travaux publics, spécialisé dans la construction des voies ferrées ; sur son initiative, aux côtés de son ami le président Louis Billiard, a été adopté le 10 mars 1926 le projet de construction du môle de pêche. En donnant le nom de Jérôme Tarting à cet ouvrage, situé au pied même du palais consulaire où il travailla si longtemps avec tant de clairvoyance à la prospérité de l'Algérie, la Chambre de Commerce d'Alger a tenu à rendre à sa mémoire un légitime hommage.

(3) *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1926 (10 mars) et 1928 (20 juin).

L'«El-Mansour» de la Compagnie de Navigation Mixte à son poste d'amarrage

Jusqu'en 1922, la main-d'œuvre ne donnait aucune préoccupation; son recrutement était facile et aisé; elle était active, disciplinée et bon marché (1). La guerre de 1914-1918 détermina un exode intense des ouvriers nord-africains et le port se vida peu à peu de ses meilleurs dockers. Les départs furent si nombreux que l'on enregistra de 1914 à 1924 les chiffres suivants pour l'Algérie:

1914	7.444	1922	44.000
1915	20.000	1923	58.000
1917	34.000		
1918	23.000	1924	71.000

Au surplus, le taux des salaires des dockers ayant augmenté dans des proportions supérieures au coefficient de la cherté de la vie, force fut d'examiner au plus tôt le problème de l'équipement mécanique du port.

(1) Voir pages 110 et 132.

Mais l'assemblée consulaire n'attendit pas que la main-d'œuvre se raréfie, au point de paralyser l'activité du port, pour entrer dans cette voie. Dès 1923, elle mettait en service sur les quais de l'ancien port et du bassin de l'Agha deux grues électriques de 3 tonnes qui venaient s'ajouter aux cinq grues à bras existantes (1). En 1928, elle équipait le quai nord du môle Al Djefna d'une grue électrique de 5 tonnes. En 1929-1930, elle faisait l'acquisition, pour la manutention des colis isolés, de deux grues automobiles pétroléoélectriques de 3 à 5 tonnes. En 1930, elle installait deux grues électriques de 5 tonnes sur le quai sud du môle Al Djefna.

De son côté, la colonie avait introduit dans le port des engins d'une très grande puissance pour l'exécution des travaux en cours, engins qui pouvaient être éventuellement utilisés pour le commerce. C'est ainsi qu'étaient en service, dans le port, un dock flottant susceptible de recevoir des navires de 50 mètres de longueur, 11 m 50 de largeur et 4 m 20 de tirant d'eau et un deuxième ponton-mâture pouvant lever 500 tonnes à une portée de 7 m 50 et 150 tonnes à une portée de 21 mètres.

Entre temps, la Chambre de Commerce donnait aux usagers toutes les facilités qu'ils réclamaient pour installer des engins de chargement et de déchargement ou pour introduire du matériel flottant équipé mécaniquement (grues flottantes, ponton-bigues, portiques pour la manutention rapide des charbons et des minerais ou pour le ravitaillement des navires en mazout. C'est ainsi que la compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord établissait, sur le quai de Calais, quatre grues électriques de 10 tonnes et mettait en service une grue automobile de 3 1/2-5 t, que les sociétés des Mines de fer de Rouïna et de Miliana faisaient installer sur le quai de Bordeaux un important outillage pour le déchargement, la mise en stock et l'embarquement de leurs minerais (basculateurs de wagons, bennes monorail automotrices, trémie de chargement, etc...), que la société Prosper Durand et Fils qui possédait déjà une installation mécanique pour la manutention des charbons par chariots complétait son outillage par deux grues électriques de 4 tonnes (2). Sur les terre-pleins nouveaux, la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit mettait en service trois portiques de 76 mètres de portée avec porte à faux de 27 mètres pour le trafic des charbons. La Société Algérienne d'Eclairage et de Force outillait de son côté son parc à combustible d'une grue électrique de 5 tonnes et d'un portique à trémie roulante avec grue de reprise au stock. La société Charbonac installera éga-

(1) Voir pages 124 et 125.

(2) Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, 1926, p. 6 et *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1928, p. 66-67.

lement sur le môle dit aux charbons un portique très moderne pour les charbons de soute. Des compagnies diverses (1), des usagers des terre-pleins introduisaient de leur côté deux autres grues automobiles de 3, 1/2 - 5 tonnes et une de 6 tonnes, une dizaine de pontons-mâtures dont deux de 60 et 30 tonnes et une dizaine de grues flottantes à vapeur utilisées principalement pour les manutentions de charbon, sans parler des 435 chalands de 20 à 250 tonnes de portée qui stationnaient en permanence dans le port, véritables voitures de livraisons, utilisées pour l'embarquement et le débarquement des marchandises diverses ou le stockage des charbons.

Signalons au passage que le port disposait également de 16 remorqueurs de plus de 150 chevaux et de nombreux remorqueurs d'une puissance inférieure. Un service public de remorquage, assuré par un groupe de sociétés privées, subventionnées par la Chambre de Commerce, fonctionnait d'autre part. Ce service comprenait deux remorqueurs de 750 et 600 CV auxquels vint bientôt s'adjoindre une unité de 1.200 CV.

En ce qui concernait l'outillage de réparations, la Chambre de Commerce s'était contentée d'envisager l'agrandissement des formes de radoub et la modernisation des cales de carénage (2). Le service des Ponts et Chaussées s'élevait déjà contre l'absence d'une grande entreprise industrielle de réparations susceptible de devenir locataire des formes (3).

***

Si donc, pour la réalisation des nombreux travaux entrepris qui faisaient d'Alger un port déjà moderne, il avait été beaucoup dépensé, nous devons constater que ces efforts n'avaient pas été consentis en vain puisqu'il était un des rares ports français qui ait vu son trafic augmenter malgré la crise sévissant vers 1930.

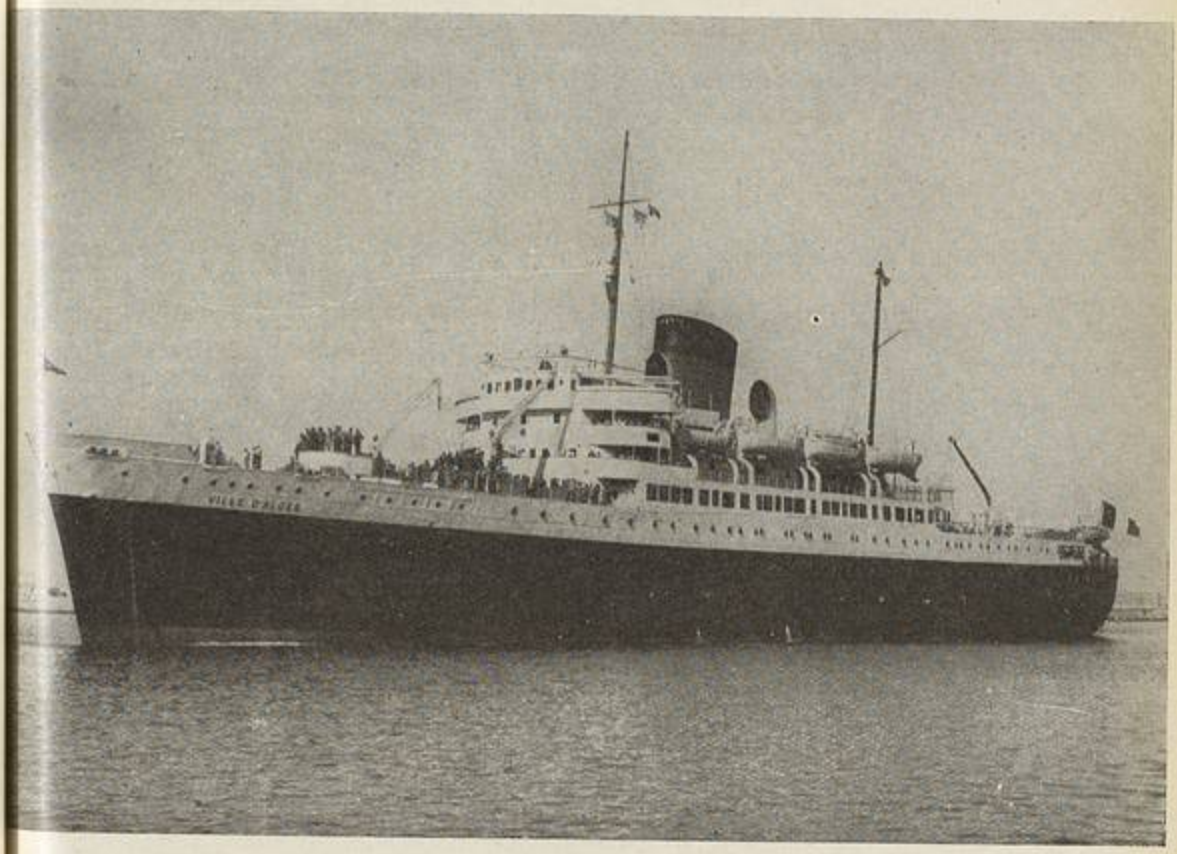
Ainsi se préparait et s'équipait le port d'Alger, après un siècle seulement de présence française, pour remplir ses multiples fonctions de port de commerce, de relâche, à touristes et à voyageurs, de port militaire, de pêche, de transit et de réparations (4).

(1) Baeza (op. cit., p. 44) nous cite le cas de l'Anglo-Algerian Coaling Cy qui avait été autorisée, en 1929, à introduire et à amarrer à la jetée Est de l'ancien port un ponton flottant de 9.000 tonnes, muni de deux puissantes grues mobiles montées sur rails et permettant la manipulation horaire de 300 tonnes de charbon. - Voir aussi *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 209.

(2) *Bulletin de la Chambre de Commerce*, 1927, p. 312 et Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, 1925. Alger, 1926, p. 59.

(3) Ponts et Chaussées. *Port d'Alger*, ibid, p. 9.

(4) Voir *Les Ports de la Navigation de l'Algérie*. L. Billiard, F. Vergnieaud et E. Balensi. Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Larose, 1930.



Le «Ville d'Alger» de la Compagnie Générale Transatlantique

SECTION II

DE 1930 A 1939

Les travaux d'extension du port d'Alger et l'équipement progressif des terre-pleins et des quais paraissaient devoir se réaliser sans modifier les projets arrêtés dans le cadre du programme général - restreint - fixé par la loi du 21 avril 1921, lorsque survinrent les tempêtes exceptionnelles de décembre 1930, décembre 1931 et surtout de février 1934.

Bien que les dégâts qu'elles causèrent aux ouvrages fussent loin d'atteindre en gravité ceux qui furent parfois constatés dans d'autres ports, ces incidents posèrent le problème urgent de la révision des dispositions antérieurement arrêtées pour assurer la protection efficace du port en cas de très gros temps.

I. — Dégâts causés au port d'Alger par les tempêtes de 1930 - 1931 - 1934

Les observations faites au cours de la **tempête des 17 et 19 décembre 1930** ont montré que le programme envisagé en 1922 pour l'agrandissement et l'amélioration du port présentait bien les avantages qui avaient été escomptés.

Il avait été constaté, en effet, au moment où la tempête atteignait sa plus grande violence et où la jetée de l'Agha n'était pas encore avariée, que le bassin abrité par cette jetée était tout à fait calme et que les navires s'y trouvaient en complète sûreté (réserve faite, bien entendu, de l'action d'un vent de tempête sur des navires ou embarcations pourvus d'amarres insuffisantes). Quant à la darse située au sud du Grand Môle de l'Agha où, avant que fût entreprise la construction de la jetée de Mustapha, les opérations devenaient tout à fait impossibles à la moindre houle, il y régnait un calme relatif, si bien que, après le renversement d'une partie de la superstructure de la jetée de l'Agha, les navires et embarcations en difficulté dans le bassin de l'Agha auraient pu y trouver un abri convenable si la passe de l'Agha n'avait été malencontreusement obstruée par le ponton *Analcoal*.

Il avait été constaté également que le profil vertical adopté pour la nouvelle jetée de Mustapha provoquait une véritable réflexion de la houle vers la partie sud de la jetée Est de l'ancien port, comme cela avait été prévu, mais que la houle ainsi réfléchie n'était pas amortie aussi vite qu'on avait pu le penser par ses interférences avec la houle directe. Or, la partie sud de la jetée Est était constituée, sur une hauteur de cinq mètres au-dessous du niveau de l'eau, par des blocs artificiels posés pêle-mêle qui laissaient entre eux des vides importants; la largeur de ce massif de blocs étant relativement faible, la houle se propageait à travers la jetée jusque dans l'intérieur de l'ancien port, où elle constituait une des causes du ressac (1). L'agitation (2) s'était du reste accrue après la construction de la

(1) Celui-ci était surtout gênant dans l'angle sud du môle Al Djefna et du quai de rive, où les paquebots de la Compagnie de Navigation Mixte utilisaient un poste à quai et un poste sur coffres d'amarrage.

(2) Il est intéressant de noter que les causes du ressac observé dans l'ancien port étaient multiples. On avait pendant longtemps considéré comme les plus importantes : la propagation de la houle à travers le massif en blocs artificiels de la jetée Nord, et l'entrée, par la passe, de la houle qui pivotait autour de l'extrémité de la jetée Nord. Mais, jusqu'en 1930, la propagation de la houle à travers la jetée Est n'avait jamais été incriminée de façon bien nette ; il était cependant certain que les difficultés rencontrées alors pour la manœuvre des bateaux-portes des formes de radoub, situées ainsi qu'il a été dit dans la partie sud de l'ancien port, étaient dues à la protection insuffisante offerte par cette jetée Est. Ce phénomène avait été mis un peu plus en évidence lorsque cette jetée avait subi le réflexe de la houle se heurtant à la jetée de Mustapha.

jetée Est dont l'édification hâtive et ancienne (1) laissait beaucoup à désirer. En outre, un écran établi du côté intérieur de celle-ci était destiné à arrêter la propagation de la houle; ce quai accolé à la jetée Est devait en principe recevoir des dépôts de charbon de soute. Ces travaux avaient commencé lors de la tempête de 1930.

Malgré la rapidité des travaux, il n'avait pas été encore possible en 1930 de renforcer convenablement les 200 mètres de jetée construits immédiatement au sud de l'ancien fort du Coude avec un profil un peu trop faible. Cette partie de jetée (2) subit de ce fait de sérieuses avaries.

La nouvelle jetée de Mustapha sortit de cette épreuve en assez bon état. A la première branche, on constata des tassements sans grande importance avec quelques petites ruptures localisées; à la deuxième branche, les effets furent plus sensibles: «sur 90 mètres de longueur à partir de l'origine, la jetée s'enfonça de près de deux mètres dans sa fondation en se déversant d'environ 5 % vers le large» (3).

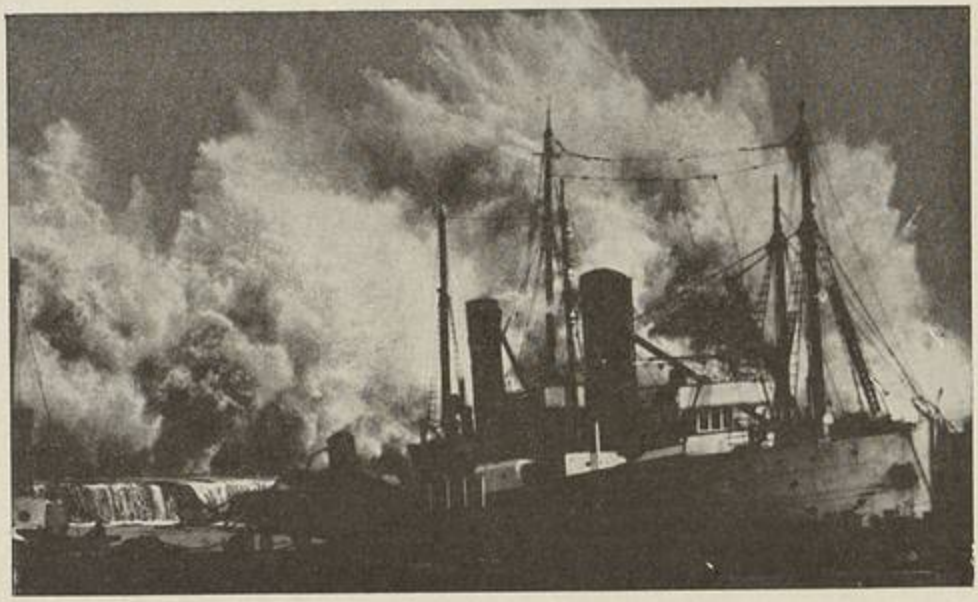
L'administration algérienne s'empressa de dégager les leçons qu'il convenait de tirer d'événements aussi exceptionnels. Elle demanda en particulier aux représentants qualifiés de la navigation et du commerce de formuler leurs observations et leurs suggestions; ceux-ci exprimèrent à l'unanimité l'avis «qu'il convenait après **avoir réparé dans les délais les plus courts les avaries des ouvrages de protection existants,** de **poursuivre l'exécution, suivant l'ordre d'urgence déjà fixé, de tous les ouvrages projetés,** y compris le quai à charbons de l'ancien port et le prolongement de la jetée Nord, et d'en hâter l'achèvement dans toute la mesure compatible avec les ressources financières dont pourrait disposer le port».

Un an après, le **11 décembre 1931**, une autre tempête de violence comparable venait semer l'anxiété parmi les techniciens. Celle-ci occasionnait à la jetée de l'Agha des dommages analogues à ceux constatés l'année précédente; mais la jetée de Mustapha qui paraissait avoir pris son assiette en sortait intacte. Dans ces conditions, l'on prit la décision de réparer les 90 premiers mètres de la deuxième branche de cette jetée en établissant en avant un talus de blocs naturels et artificiels, solution simple, rapide et qui ne présentait ou-

(1) La jetée Est, dont la protection se révélait insuffisante, avait été construite de 1851 à 1857, à une époque où l'on ne pouvait prévoir le développement du port et où l'on s'efforcait d'abriter, par des ouvrages construits rapidement et économiquement, un vaste bassin qui devrait servir à la fois de rade, de port militaire, de port de refuge et de port de commerce, cette dernière destination n'entrant d'ailleurs en ligne de compte qu'après les autres. Il n'était donc pas étonnant que cet ouvrage, qui n'avait pas été modifié depuis sa construction, ne répondit plus aux besoins d'un port de commerce actif, où les navires devaient pouvoir accoster à quai par tous les temps.

(2) La jetée de l'Agha est un ouvrage à talus construit de 1899 à 1912. Voir les *Annales des Ponts et Chaussées* de 1904.

(3) Renaud (Pierre J.M.). *La jetée de Mustapha au Port d'Alger*. Paris. Imprimerie Nationale. 1931.



Tempête du 11 décembre 1931

cun inconvénient. La construction du surplus de l'ouvrage serait continuée conformément au profil primitif, sous réserve d'une exécution particulièrement soignée des chevilles en béton armé de liaison des blocs.

Ces travaux poursuivis avec une activité fiévreuse au cours des années 1932 et 1933 étaient heureusement achevés lorsque se produisit le **3 février 1934** une tempête d'une violence encore inconnue. A l'opposé des tempêtes de 1930 et 1931, celle qui sévit en rade d'Alger du 2 au 7 février 1934 fut caractérisée par l'absence presque complete de vent local.

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, P. Renaud, directeur du port, la décrivait en ces termes: «Une forte dépression cyclonique restée stationnaire sur la Sardaigne développa des vents périphériques très forts et violents sur la ligne Gênes - Alger soit dans la direction où le fetch est maximum et atteint 535 milles, mais ces vents s'arrêtaient à une trentaine de kilomètres au large d'Alger d'après le témoignage des navigateurs. En fait la surface de la mer resta lisse à Alger contrairement à l'ordinaire où pendant les grandes tempêtes on observe une mer écumante. La progression de la tempête fut extrêmement brutale puisque la mer encore belle le jeudi 1er février et simplement agitée à l'aube du vendredi 2 était déjà très violente dans l'après-midi du 2 et absolument démontée dans

la matinée du 3» (1). Cette tempête, si elle occasionna de graves dommages aux 400 derniers mètres de la jetée verticale de Mustapha, laissa intactes les vieilles jetées, prouvant ainsi la légitimité et l'efficacité des travaux de consolidation entrepris dès 1932.

Des témoignages sérieux et précis abondent sur les circonstances même de l'accident, continuait l'ingénieur en chef Renaud: «...Les observations faites furent les suivantes: La deuxième branche de la jetée de Mustapha qui n'avait subi au petit jour, c'est-à-dire vers 6 h 20, qu'un léger tassement entre les P. M. 700 et 1.200 avec un maximum de tassement de l'ordre de 0 m 50 à 1 mètre dans les environs du P. M. 1.000 s'effondra comme un chateau de cartes vers 6 h 45 après avoir été submergée par une lame énorme qui la surmonta d'un seul coup sur toute sa longueur. L'ouvrage parut supporter le passage de cette lame gigantesque sans faiblir, puis manifesta comme un hésitation et s'effondra enfin brusquement comme s'il s'affaissait sur lui-même ou comme si la lame descendante le suçait vers le large» (2). Ainsi avait été détruite la deuxième branche de la jetée de Mustapha sur 400 mètres (3), les 200 mètres restant devant être tranformés en ouvrage à talus.

II. — Renforcement des jetées
Protection du port contre toute éventualité

Les travaux entrepris dans ce but à Alger comptent parmi les œuvres les plus considérables et les plus originales accomplies dans tous les ports du monde.

Toutes les jetées ont été en effet renforcées ou même en partie refaites (4); or leur longueur totale était de 3.600 mètres.

Celle du Nord, couvrant l'ancien port, a été enrobée dans une enveloppe de blocs naturels et artificiels, de tonnages gradués jusqu'à 53 tonnes; un massif monolithe de béton l'a surélevée jusqu'à la cote +7, et, du côté intérieur, elle a été doublée sur toute sa longueur par un terre-plein de 19 mètres. Cet élargissement a fait pratiquement disparaître la perméabilité de cet ouvrage à la houle.

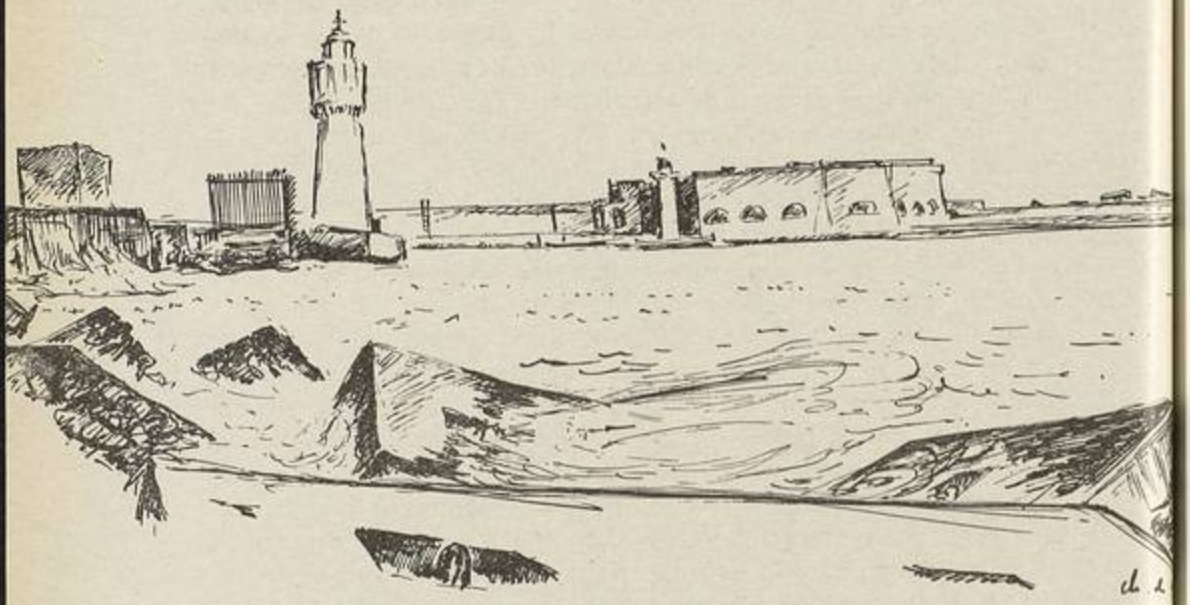
La jetée Est de ce même bassin a été cuirassée extérieurement par deux ou trois couches de blocs artificels de 50 tonnes, couronnée comme la précédente jusqu'à + 6 m 50, revêtue du côté interne de blocs naturels formant un talus sur lequel ont été posés à plat des dalles de béton armé.

(1) Renaud (Pierre J.M.). Op. cit., p. 24-26.

(2) Ibid.

(3) Le fait n'est pas unique, car à Catane 700 mètres d'une digue du même genre ont été enlevés par la mer.

(4) « Les travaux entrepris sur les jetées Nord, de l'Agha et de Mustapha ont permis de doter le port d'Alger de 1.225 mètres de quais supplémentaires de plus de 9 mètres de tirant d'eau, et, ceux de renforcement et de restauration des ouvrages de protection du port ont déjà réduit de plus de 2/3 le nombre de journées de ralentissement des opérations commerciales par l'effet du ressac » (*Chambre de Commerce*, Etude du 21 avril 1937).



Quai de l'arrière-port

La jetée de l'Agha, fortement éprouvée en 1930-1931, a été élargie de 12 mètres au niveau de l'eau, surélevée, renforcée d'une manière analogue, et, le profil du massif monolithe qui la surmonte a été ingénieusement découpé en talus et en paliers, de manière à amortir progressivement le choc de la lame; ce travail a exigé, à lui seul, la confection et la pose de 2.300 blocs artificiels.

La nouvelle jetée de Mustapha avait été construite, elle, suivant le type dit *«vertical»* adopté à Gênes pour le grand môle Victor-Emmanuel-III et perfectionné par les ingénieurs du port. Cette digue de 1.200 mètres, que l'entreprise Schneider a exécutée grâce à un matériel spécial (1), de dimensions gigantesques, est fondée à 18 mètres, et s'élève sur un massif d'enrochements jusqu'à 6 m. 50 au-dessus de l'eau. Les blocs monolithes dont elle est composée ont un poids de 450 tonnes à la base, une longueur de 11 mètres, une largeur et une hauteur de 4 mètres. La cohésion en est assurée horizontalement par leur placement en boutisses, par l'emboitement des mortaises et des tenons, et verticalement par le remplissage au moyen de béton fortement armé des petites cheminées pratiquées pour le levage. L'ensemble de l'ouvrage, sans le couronnement, représente le poids formidable de 615.000 tonnes. Mais, après la destruction symptomatique d'une partie de la branche sud, on adopta un nouveau système de construction; au type dit *vertical* succéda un

(1) Voir ce qui a été dit précédemment, page 132, note 1.

profil un peu différent, dessinant un talus, et on défendit l'ensemble de la jetée par une triple couche d'enrochements de blocs de 50 tonnes.

Il est permis d'affirmer - et la preuve en a été faite - que la protection du port d'Alger était dès lors assurée de manière à parer à toute éventualité. Mais l'exécution de pareils travaux ralentissait d'autant celle du programme général.

Le brise-lames destiné à couvrir à l'est le bassin de Mustapha était cependant achevé peu après 1935. Celui-ci, dit quai de Lorient en sa partie interne, représentait 675 mètres de quai spécialement destinés aux tank-steamers d'essence, avec tirant d'eau de 9 à 11 mètres suivant les postes; étant du type vertical, il permettait l'accostage direct des navires. Sa longueur utile était de 600 mètres et il pouvait contenir 4 postes de 170 mètres. Trois postes étaient affectés à la réception des hydrocarbures des compagnies privées et le quatrième (nord) était réservé à la marine nationale. Le mur de garde avait été étudié et aménagé pour permettre le passage des pipe-lines des compagnies privées. Ce mur d'une hauteur de 2 m 50 et d'une largeur de 1 m 50 forme un aqueduc convenablement ventilé et d'accès facile; six canalisations de pompage, de 200 à 250 m/m, étaient installées dès 1937.

Le **prolongement de la jetée Nord** avait été en outre entrepris. Les difficultés étaient grandes; ce prolongement devait en effet reposer sur une plate-forme fondée à — 35 et — 45 mètres, large de 150 à la base, de 44 au sommet (1); de plus, son profil à talus de brise-lames devait être défendu extérieurement par un massif de blocs artificiels de 50 à 120 tonnes et rendu complètement opaque à la lame.

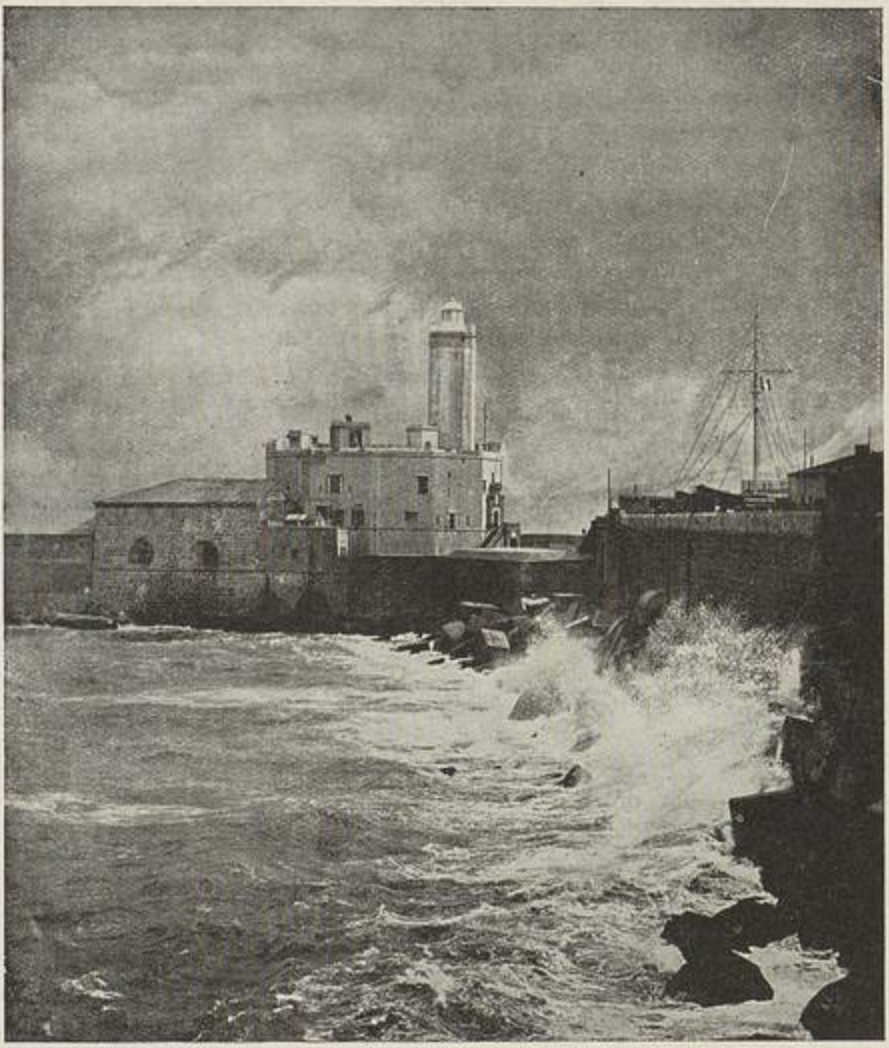
Ces travaux avaient été prévus dans le grand programme d'extension du port d'Alger déclaré d'utilité publique par la loi du 21 avril 1921. Toutefois, ils avaient paru devoir être différés; aussi, au cours des premières années, les efforts s'étaient-ils centrés sur

(1) Le 14 juin 1939, lors de l'inauguration du prolongement de la jetée Nord qui prit le nom de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées, *Pierre-Henry-Watier*, le président de la Chambre de Commerce d'Alger, Louis Morard s'écriait : « Du fond de la mer aux premiers affleurements de la jetée, c'est un entassement de matériaux sur une hauteur de 36 mètres, et ceux-ci s'étalent sur une largeur de 153 mètres. Chaque mètre courant de cet ouvrage représente donc une pyramide de 3.104 mètres cubes, d'un poids de 6.830 tonnes. Et, pour la longueur apparente qui est de 215 mètres 70, ainsi que pour ses prolongements sous-marins dans la direction que suivent les travaux, c'est un volume de 980.000 mètres cubes et un poids de 2.158.390 tonnes immergés. Comment s'étonner dès lors que le coût de la construction représente, au prix actuel de 310.000 francs le mètre courant, 55 millions pour ce qui correspond à la longueur visible en ce moment, et 86 millions pour la première étape de 400 mètres, avec une prévision de 230 millions pour la longueur totale envisagée qui est de 850 mètres.

Comment aussi être surpris du septicisme que marquaient nos concitoyens lorsque, au long des années, l'on dénombrait pour eux les matériaux engloutis, les fonds dépensés, sans que rien parût au niveau des eaux.

Car ce qui caractérise les travaux à la mer, c'est à la fois leur hermétisme et leur durée ».

la construction du bassin de Mustapha qui paraissait plus immédiatement rentable (1). Les tempêtes de 1930 et 1931 avaient conduit tous les intéressés à reviser les notions anciennes et à admettre l'insuffisance de la protection du port d'Alger. Le 16 janvier 1932, une commission d'étude s'était réunie au gouvernement général de l'Algérie sous la présidence de M. l'inspecteur général Watier, directeur des ports maritimes et des voies fluviales au ministère des Travaux publics, assisté de M. l'inspecteur général Tartrat. Après une étude attentive sur place, la commission avait été en mesure



Le Phare avec sa porte d'Espagne et la jetée Kheir-ed-din

(1) Voir ce qui a été dit précédemment, p. 131.

d'arrêter un plan d'action dans lequel le prolongement de la jetée du Nord avait été inscrit en première ligne, comme conditionnant la sécurité du port. Une décision du 16 janvier 1933 autorisait le prolongement de cette jetée sur 400 mètres. Ce travail immédiatement entrepris, concurremment avec la poursuite des travaux d'achèvement de la jetée de Mustapha, devait apparaître encore plus nécessaire le jour, où, en février 1934, une tempête à la violence déjà signalée, emporta sur 400 mètres l'extrémité de la jetée de Mustapha qui venait à peine d'être terminée. L'événement soulignait la sagesse des mesures prises et mettait en évidence, de la manière la plus claire, l'urgence de la construction de la défense avancée constituée par le prolongement de la jetée Nord, prolongement qui devait atteindre 850 mètres dans le projet déclaré d'utilité publique. En 1937, 75 mètres de digue étaient déjà sortis de l'eau et 1.500.000 tonnes de matériaux immergés; des observations minutieuses avaient établi que la diminution du ressac dans l'ancien port pouvait être alors évaluée à 60 %. En 1939, cet ouvrage émergeait sur plus de 200 mètres et son rôle protecteur avait, d'ores et déjà, été démontré par l'expérience qui justifiait la persévérance. Le 14 juin 1939, était inaugurée cette jetée qui prenait dès lors le nom de jetée «Pierre-Henry-WATIER».

III. — Travaux d'équipement et d'outillage du port de 1930 à 1939

Le port d'Alger poursuivant son ascension, il s'était révélé urgent de continuer l'œuvre de modernisation entreprise, dès la première guerre mondiale (1).

C'est ainsi qu'en premier lieu, on peut signaler la mise au point de l'**équipement du Grand Môle de l'Agha.**

Cet équipement comprenait:

— Deux grands hangars à 9 travées surmontés d'un étage;

— Quatre hangars à 6 travées également surmontés d'un étage;

— Deux hangars à simple rez-de-chaussée (2).

Le tout offrait plus de 34.000 m² couverts. Ces bâtiments séparés entre eux par des chaussées très larges pouvaient recevoir des charges de 2.000 kg par m² aux étages et de 400 kg par m² sur les terrasses. Ils étaient desservis par des voies ferrées, des grues électriques qui permettaient le stockage des marchandises directement aux étages et sur les terrasses, des ascenseurs de 10 tonnes

(1) Nous suivrons en notre étude l'ordre chronologique des modernisations.

(2) Tous ces hangars avaient été loués à des compagnies de navigation. Pour cet équipement, la Chambre de Commerce n'avait pas reculé devant un emprunt de 26.500.000 francs. Ces travaux durèrent de 1933 à 1936.

(deux par hangar) qui rendaient possible le chargement ou le déchargement des camions directement aux étages ou sur les terrasses, des grues vélocipèdes pour la manutention des colis à l'extérieur des bâtiments et dans l'un des hangars, des ponts roulants de 5 tonnes pour l'empilage des marchandises.

Parallèlement à l'équipement du Grand Môle, la Chambre de Commerce d'Alger s'était efforcée de **moderniser les formes de radoub** dont elle venait d'obtenir la concession de l'exploitation.

Cette modernisation s'effectua de 1932 à 1935. La machine à vapeur d'épuisement était remplacée par deux groupes électriques comprenant chacun un moteur de 140 CV et une turbine centrifuge à axe vertical assurant la vidange de la grande forme en 3 h 30 environ et de la petite forme en 1 h 30 environ, soit un gain sur l'ancien système de 2 h 30 pour la grande forme et de 2 h pour la petite. Le maintien à sec des formes était assuré par une petite turbine refoulant 80 mètres cubes heure. Les travaux de nuit dans les bassins étaient rendus possibles par un éclairage intensif procuré par des projecteurs portatifs et d'une grue de cale de 10 tonnes à une portée de 20 mètres dont la hauteur était de 30 mètres au-dessus du sol. L'alimentation électrique de l'ensemble des installations était assurée par un transformateur de 480 kW alimenté sous 10.000 volts.

De 1933 à 1934, était construite la **rampe Noël ;** le tronc commun, rampes Noël-Poirel, débouchant rue Sadi-Carnot, était élargi, de par décision gubernatoriale du 16 septembre 1931.

La **capitainerie du port** était terminée en 1935, après deux ans de travaux.

En 1937, était entreprise la construction, dans le bassin de l'ancien port, d'un **nouveau môle dénommé môle de France.**

L'extension du port d'Alger vers le sud-est avait en effet repoussé la plupart des compagnies de navigation du bassin de l'ancien port vers les nouveaux bassins de l'Agha et de Mustapha; ce bassin n'hébergeait plus en effet avant la guerre que les trois compagnies de courriers chargées du transport rapide des voyageurs, des fruits et légumes et des marchandises diverses, chères, périssables ou d'un transport urgent entre l'Algérie et le rivage sud de la métropole (1).

Par ailleurs, l'administration des chemins de fer algériens cherchait à doter notre capitale algérienne de la grande gare terminus qui lui manquait encore et dont la construction avait fait l'objet depuis longtemps de multiples et vaines études.

(1) A ce sujet, voir l'étude extrêmement intéressante : *Equipement du Nouveau Môle du bassin du Vieux-Port. Avant-Projet, Notice explicative*, établie par M. J. LARRAS, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port d'Alger.

Poursuivant le même but, la Direction du port avait établi en 1933 l'avant-projet d'une grande gare centrale maritime et ferroviaire destinée à grouper, sur un môle spécialement construit à cet effet, les installations portuaires de transit des voyageurs ou de la poste ainsi que les installations ferroviaires d'une gare terminus de grande ville en liaison directe avec le bateau. Les auteurs du projet pensaient assurer ainsi le même contact intime entre paquebots de la Méditerranée et trains rapides dans le port d'Alger qu'entre paquebots de l'Atlantique et trains rapides dans les ports de Cherbourg ou du Havre.

En 1937, la Chambre de Commerce d'Alger entreprenait la construction, avec l'autorisation du Gouverneur général de l'Algérie (1), d'un grand môle trapézoïdal de 300 mètres de long et de 125 à 230 mètres de large sur lequel on devait construire la partie proprement maritime de la gare, la partie ferroviaire étant reléguée entre le boulevard Carnot et le nouveau môle.

Le môle de France était terminé en 1941 et avait entraîné une dépense de 29.313.548 francs.

Les travaux d'équipement du port comprenaient aussi la construction d'une **halle au poisson** sise sur le môle de pêche (2).

Cette halle était depuis longtemps devenue une nécessité; l'emplacement n'en pouvait être choisi qu'à proximité immédiate du port, et, étant donnée l'étendue des concessions de la Chambre de Commerce, sur le port lui-même. Le môle de pêche, terminé en 1938, était donc tout indiqué pour la recevoir. Les plans de cette construction, destinée à être mise à la disposition de la ville, avaient été établis en parfait accord avec les services techniques municipaux. La forme trapézoïdale du môle dont les dimensions étaient: face nord 140 m 26, face est 38 m 28, face sud 152 m 55 et enracinement 82m, commandait de donner au bâtiment à édifier la même forme. Pour faciliter la réalisation de ce projet d'intérêt général, la Chambre de Commerce n'avait pas hésité à faire toutes les avances de fonds nécessaires, demandant simplement à la ville de lui rembourser par annuités le montant exact des dépenses au taux même des emprunts contractés par elle. Le bâtiment devait comprendre une halle de vente proprement dite, de forme trapézoïdale de 40 m de longueur et d'une largeur moyenne de 39 m. Il devait être couvert d'une terrasse. En façade, un bâtiment indépendant de 53 m 40 sur 8 m 50 comprenant un corps central à étage devait recevoir les divers services, conciergerie, pesage public, poste de garde, poste de lavage, bureau des receveurs et salle de réunion. De part et d'autre de la halle, le long des quais, des ailes de 40 m 50 sur 4 m devaient permettre de loger dix bureaux-magasins pour les mandataires. Sur la

(1) Décision gubernatoriale du 19 avril 1937.
(2) Voir page 139.

Appareil de manutention du port

facade secondaire, une chambre froide et une usine frigorifique ainsi que ses annexes devaient être logées dans un bâtiment de 38 m sur 8 m 50. Ces constructions étaient rapidement réalisées et inaugurées solennellement le 14 juin 1939.

En 1939 était terminé aussi l'**aménagement du môle Louis-Billiard,** pourvu de quatre postes à quai avec un hangar sans terrasse par poste (1).

Toujours à la même époque était inauguré, rue de Cherbourg, bassin de l'Agha, un poste de pompiers dit **«poste Louis-Morard»,** en remplacement du poste Louis-Billiard, situé à proximité de l'école de commerce, devenu l'école nationale de la navigation.

Diverses améliorations étaient en outre apportées à l'équipement du port. C'est ainsi que, pour faciliter l'amerissage et l'envol des hydravions de la ligne Alger-Marseille et en attendant que le déplacement de la base - ou sa suppression (2) - soit décidé, l'administration avait accepté de différer le remblayage du terre-plein sud du bassin de Mustapha dans la partie comprise entre le môle Louis-Billiard et le quai de Lorient. Un radiophare d'une portée de cinquante milles avait été établi par l'administration sur la tour de l'Amirauté. Ses signaux radiogoniométriques étaient émis toutes les demi-heures par temps clair et toutes les cinq minutes par temps de brume.

L'outillage du port d'Alger s'était déjà bien modernisé en 1930; mais la Chambre de Commerce et les organismes privés n'en avaient pas pour autant arrêté leurs efforts.

Voyons simplement quels en furent les résultats, à la veille de la dernière guerre mondiale.

La Chambre de Commerce, concessionnaire des terre-pleins et de l'outillage du port, possédait et exploitait alors:

— 17 grues électriques et 2 grues automobiles;

— 2 formes de radoub déjà mentionnées;

— des cales de halage utilisées par les chalands et les remorqueurs.

Elle mettait, en outre, des hangars d'une superficie de 76.000 m² environ, étages compris, à la disposition du commerce et des compagnies de navigation.

L'outillage privé était moins important. Les sociétés et entreprises utilisaient 4 grues électriques et 4 grues flottantes. Un ponton-mâture de 450 tonnes et un autre de 100 tonnes appartenaient à la colonie. Pour l'exportation des minerais existaient sur le

(1) Ces hangars seront agrandis en 1949.
(2) Etude de la Chambre de Commerce (Septembre 1946).

môle aux minerais un portique de chargement et une grue à portique. L'outillage charbonnier était doté de 3 portiques et de 2 grues électriques d'une capacité horaire de 700 tonnes et de 6 grues flottantes à vapeur d'une capacité horaire de 500 tonnes.

Le port comprenait, en outre, 3 remorqueurs de 600 à 1.250 CV, 12 remorqueurs de plus de 150 CV et 25 autres de moindre puissance. De plus, 336 chalands de 20 à 250 tonnes y stationnaient, utilisés, soit pour l'embarquement et le débarquement des marchandises diverses, soit pour le stockage du charbon. Pour le mazout, il existait un entrepôt fixe d'une capacité de 27.000 tonnes et un entrepôt flottant de 16.000 tonnes.

Sur les terre-pleins concédés à la Chambre de Commerce s'étendait une importante zone industrielle où étaient installés des bâtiments privés abritant des entreprises telles que : huileries et savonneries, chaix à vin, constructions et réparations maritimes, centrale thermique, etc...

IV — Les possibilités du port d'Alger en 1938

Pour faire face aux besoins présents et à venir de chacune des principales catégories de marchandises, le port d'Alger disposait en **1938** des **surfaces de terre-pleins** et des **longueurs de quais** ci-après:

	SURFACES	LONGUEURS
Charbons :		
Môle à charbon	20.000 m²	550 m
Terre-plein de raccordement	15.000 m²	500 m
Quai de Bizerte	7.000 m²	200 m
	42.000 m²	1.250 m
Minerais :		
Môle aux minerais	20.000 m²	500 m
Marchandises diverses :		
Vieille darse	6.000 m²	190 m
Môle Al Djefna	30.000 m²	400 m
Quais des hangars-abris (1)		
Môle Amiral-Mouchez (côté sud)	27.300 m²	210 m
Quai de Bizerte	7.000 m²	200 m
Quai de Brest	7.600 m²	190 m
Grand Môle	78.000 m²	1.340 m
Môle de l'aviation	4.800 m²	120 m
Nouveau môle à voyageurs	56.650 m²	760 m
Môle L.-Billiard et quais de rive	95.300 m²	1.118 m
	312.650 m²	4.358 m

(1) Ces quais n'ont pas été mentionnés, dans nos statistiques, parce que rarement accostables par les navires.

Ces surfaces et longueurs de quais devaient permettre pour chacune des catégories de marchandises, les **volumes de trafic** (total des importations et des exportations) suivants:

Charbons :

42.000×30 (1) = 1.260.000 t contre 525.000 en 1938

Minerais :

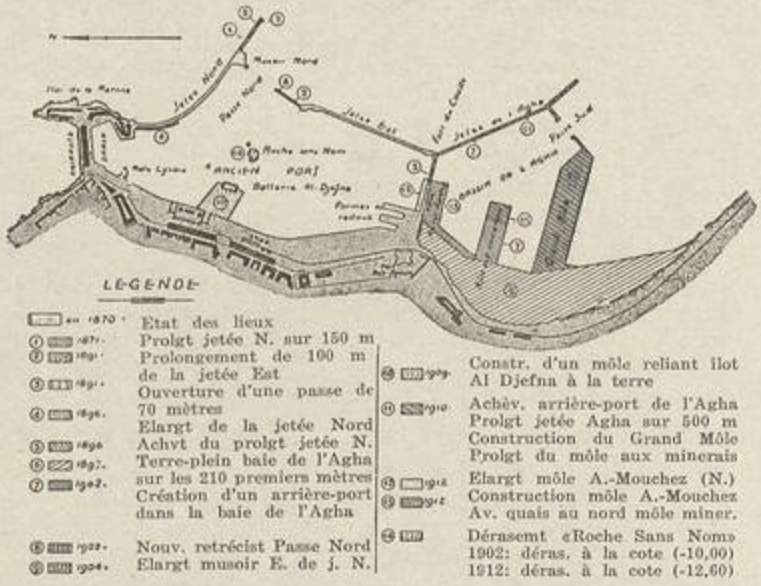
20.000×30 = 600.000 t contre 332.000 en 1938

Marchandises diverses :

310.000×30 (2) = 6.200.000 t contre 2.612.000 en 1938

Soit au total ..... 8.060.000 t contre 3.470.000 en 1938

Les surfaces de terre-pleins et les longueurs de quais paraissaient donc à l'époque largement suffisantes pour faire face non seulement au trafic prévisible, mais aussi à un important accroissement, s'il devait se produire (3).



Améliorations du port, 1870-1912

(1) Ce taux de 30 tonnes (entrée et sortie) était inférieur à celui des adjudications qui avaient été faites dans le passé. Il avait été couramment réalisé.

(2) Ce taux de 20 tonnes (entrée et sortie) est couramment réalisé, sans difficulté, par les compagnies de navigation affectataires des postes d'opération.

(3) En cas d'évolution ascendante trop rapide du trafic, le môle n° 2 du bassin de Mustapha aurait été réalisé. Cet ouvrage aurait pu, en effet, à lui seul, faire face à un trafic supérieur à 720.000 tonnes.

En ce sens, examinons brièvement quelle avait été l'évolution de l'ensemble du trafic du port d'Alger depuis son agrandissement et sa modernisation.

V. — Evolution de l'ensemble du trafic du port de 1912 à 1939 (1)

Depuis 1912, le trafic du port d'Alger avait ainsi évolué, quant à son **tonnage de marchandises:**

ANNEES	Marchandises diverses (2)	Minerais	Charbons	Total
1912	1.413.358	537.543	1.692.624	3.643.525
1913	1.205.213	412.250	1.864.698	3.482.161
1914	1.083.212	481.473	1.289.430	2.854.121
1915	1.196.364	354.412	964.705	2.524.481
1916	195.008	418.904	805.840	1.419.752
1917	523.090	384.542	618.168	1.525.800
1918	334.396	242.360	227.943	804.699
1919	637.218	294.155	609.614	1.540.987
1920	666.227	255.818	876.806	1.798.951
1921	878.936	178.415	814.119	1.871.470
1922	1.042.366	345.642	1.327.997	2.716.005
1923	929.791	274.894	1.356.191	2.560.876
1924	1.328.088	468.391	1.335.646	3.132.125
1925	1.427.045	440..018	1.196.211	3.063.274
1926	1.571.532	243.186	1.104.281	2.918.999
1927	1.751.622	509.489	1.457.828	3.718.339
1928	1.375.296	388.050	1.470.652	3.233.998
1929	1.865.855	407.727	1.440.160	3.713.742
1930	1.776.975	262.202	1.106.207	3.145.384
1931	2.062.755	112.085	1.044.941	3.219.781
1932	1.886.702	78.231	963.912	2.928.845
1933	2.353.677	157.643	990.332	3.503.652
1934	2.393.189	217.469	726.531	3.337.189
1935	1.995.667	281.475	925.227	3.202.369
1936	2.315.691	274.621	750.088	3.340.400
1937	2.505.692	347.664	719.434	3.672.790
1938	2.365.745	332.714	772.500	3.470.959

Les statistiques des années 1939 ne peuvent être prises en considération en raison des pertubations dues aux hostilités.

(1) Exposé de M. Schiaffino, rapporteur. *Port d'Alger. Possibilités du port en fonction de sa situation et de son équipement actuel.* (Chambre de Commerce d'Alger - Séance du 10 mai 1944).

(2) Y compris les pétroles.

Les **entrées** et les **sorties,** ainsi que le **tonnage de jauge,** avaient subi l'évolution suivante :

ANNEES	TOTAUX Entrées et Sorties	Tonnage de Jauge
1912	12.983	18.414.567
1913	13.001	19.436.770
1914	10.247	13.929.530
1915	7.243	8.048.485
1916	5.357	5.774.665
1917	3.762	4.009.973
1918	2.075	1.874.736
1919	4.199	4.817.903
1920	5.303	6.264.735
1921	6.318	8.563.092
1922	8.225	12.839.585
1923	8.626	13.963.802
1924	8.420	13.978.915
1925	8.358	13.246.767
1926	8.816	14.083.439
1927	9.133	15.406.295
1928	8.591	15.466.771
1929	8.799	16.397.063
1930	7.936	14.738.574
1931	7.796	14.414.258
1932	7.812	14.249.878
1933	8.067	15.041.074
1934	8.221	16.682.813
1935	7.977	16.351.522
1936	7.449	15.517.055
1937	8.128	17.664.070
1938	7.712	16.314.028

Cette statistique n'appelle pas de commentaire; elle tient compte de l'accroissement régulier des dimensions et de la portée des navires par rapport au tonnage importé et exporté.

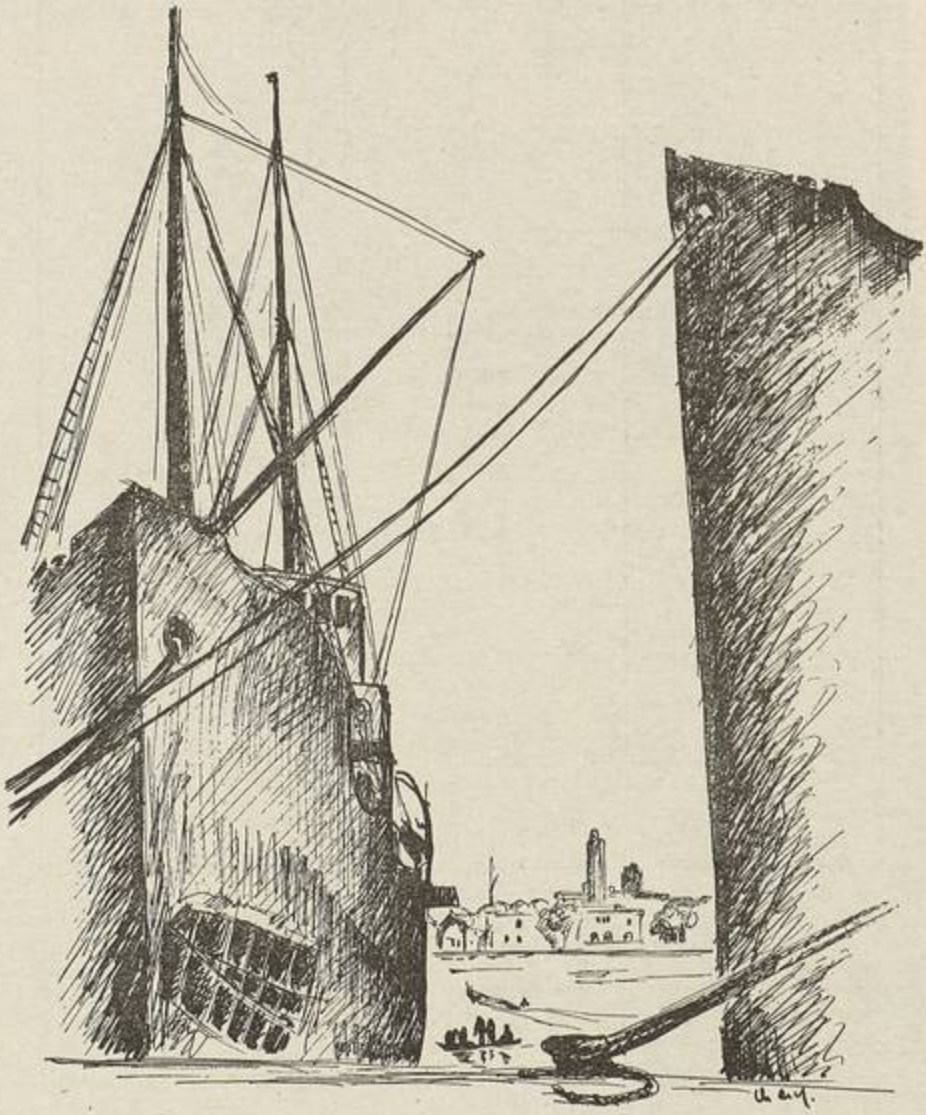
Ainsi, parmi les ports de France et de l'Afrique, Alger venait en 1938:

— **au 3e rang pour le tonnage de jauge;**

— **au 6e rang pour le tonnage de marchandises;**

— **au 7e rang pour le nombre des navires et des voyageurs.**

Mais la déclaration des hostilités allait arrêter cet essor.



CHAPITRE VI

EFFORT DE GUERRE DU PORT [1]
1939 - 1945

Ces six années virent le port d'Alger suivre fidèlement les destinées de la mère patrie. Pendant les premières années de guerre, son trafic fut paralysé et réalisé uniquement avec la métropole. L'appoint apporté ensuite par les Alliés, pendant les deux années qui suivirent le débarquement, donna une impulsion nouvelle à ce trafic qui dépassa, passagèrement certes mais de beaucoup, celui d'avant la guerre. Enfin, les hostilités terminées, ce trafic redescendit brusquement au niveau de ce qu'il avait été en 1941-1942.

Telle fut, brièvement schématisée, la vie de notre port pendant toute cette sombre et glorieuse période.

SECTION I

LE TRAFIC DU PORT

De 1939 à 1942, le trafic concentré sur la métropole subissait un notable ralentissement.

Mais le débarquement du 8 novembre allait transformer Alger en capitale de la France Libre, de l'Empire et en grande base avancée du dispositif allié. A ce double titre, elle dut diriger et assurer les relations intercoloniales et côtières, faire face à un trafic constitué principalement par l'approvisionnement des armées

(1) M. LARRAS, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port d'Alger - *Effort de guerre du Port d'Alger - Réponse à la note de M. le Gouverneur général de l'Algérie (Secrétariat Permanent de la Défense Nationale) en date du 12 mars 1945.* Ponts et Chaussées, Alger, 14 avril 1945.

en marche vers la Tunisie (1), puis vers l'Italie et par des importations de marchandises au titre de la loi Prêt-Bail et du Ravitaillement général (2).

Le tableau suivant indique **le trafic du port pour les deux années d'armistice 1941, 1942** (3) **et pour les deux années de guerre, 1943 et 1944 :**

		1941	1942 (3)	1943	1944
Navires de Guerre et déplacement		101 148.210 tx	251 (4) 417.298 tx	814 2.783.474 tx	579 1.879.988 tx
NAVIRES de COMMERCE	Nombre	2.655	2.078	3.759	3.447
	Jauge	2.739.717 tx	4.406.140 tx	11.975.295 tx	11.351.184 tx
Nombre de passagers		103.122	223.389	289.824	103.170
Marchandises div. manip.		1.130.286	1.186.105	2.602.545	1.495.749
Charbon manipulé		217.320 t	208.200 t	598.531 t	804.691 t
Hydro carbures manip.		32.535 t	19.523 t	1.337.484 t	1.665.885 t

Les chiffres indiqués ne comprennent toutefois pas les tonnages importants chargés sur les transports de troupes, les navires de guerre et les navires portant la flamme de guerre (navires côtiers, navires spéciaux de débarquement...).

Ils comportent en outre très probablement les nombreuses omissions qu'on devait inévitablement attendre de statistiques sommaires établies en période d'opérations de guerre.

(1) Son activité s'était portée tout d'abord sur le débarquement des troupes, des camions du matériel d'infanterie et du matériel léger d'artillerie ou de D.C.A. pour appuyer la marche vers Tunis. En janvier 1943 s'était établi le trafic lourd pour renforcer le front de Tunisie contre l'armée Rommel; ce trafic devait continuer sans arrêt pendant plus de 2 ans avec des pointes importantes lors du débarquement en Sicile, de l'organisation du nouveau front d'Italie et de l'alimentation de la bataille de France.

(2) Le soin de réceptionner et de répartir cette catégorie de marchandises, dont le volume ira croissant de 1942 à 1945, fut confié à la Région économique d'Algérie.

(3) L'année 1942 a comporté près de deux mois de guerre.

SECTION II

LA CONTRIBUTION DU PORT A L'EFFORT DE GUERRE

L'effort de guerre du port d'Alger a été considérable.

Tant pour la réparation des navires que pour la manipulation des marchandises, un personnel dévoué, faisant souvent preuve d'abnégation, lui a en effet permis de jouer avec brio son rôle de capitale libre.

I. — Réparation des navires. Le personnel

Le tableau suivant indique (1) le nombre de navires remis en état aux formes de radoub pendant les années d'armistice 1941, 1942, et pendant les deux années de guerre qui suivirent:

ANNEES	NAVIRES remis en état	PASSAGES aux formes de radoub
1941	105	70
1942	104	70
1943	313	231
1944	363	191

Ces chiffres ne comprennent toutefois pas les nombreux navires réparés à flot dans le port dont le nombre n'a jamais été relevé.

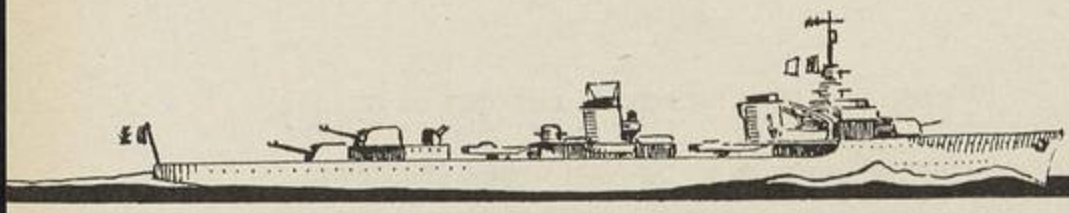
Le personnel employé aux réparations des bâtiments était nombreux; son augmentation au cours des six années de guerre prouve bien la vitalité de cette activité:

— 250 ouvriers qualifiés y étaient employés avant les hostilités;

— 1.000 y ont travaillé sans répit après le débarquement allié (2).

(1) M. LARRAS, directeur du port. Etude citée.

(2) Il s'agissait d'ouvriers qualifiés, venus, selon leur expression, travailler «de la montagne à la mer» (R. PLEBER. *Le Journal d'Alger*, 28 novembre 1946). Leur nombre devait diminuer rapidement dès la cessation des hostilités; c'est ainsi qu'en 1946, 700 d'entre eux seulement restaient encore attachés à ces travaux. La cadence des travaux s'était en effet ralentie. Une menace se précisait en plus à leur égard: la remise en état des bassins de radoub détruits en France du fait de la guerre (dès janvier 1947, par exemple, sept formes de radoub étaient en service à Marseille).



II. — Manipulation des marchandises. Le personnel

Toutes les manipulations de marchandises à quai ainsi que, du reste, toutes les réparations de navires, opérations de pilotage et de remorquage, ont été l'œuvre des services civils français avec quelques apports de personnel et de matériel de la marine nationale ou des forces britanniques.

Toutes les opérations de transports terrestres des matériels et marchandises alliés ont été l'œuvre des forces britanniques avec l'appoint du personnel et du matériel des chemins de fer algériens, la proportion de marchandises chargées sur camions représentant à elle seule 88 % du trafic du port.

L'impulsion générale était donnée pour chacun, dans sa partie technique, par l'Amirauté française, par la Marine et l'Armée britannique et par la Direction du port réunies en conférences quotidiennes ou périodiques - suivant les époques - sous la présidence du directeur du port. Ces conférences étaient destinées à fixer notamment les conditions financières d'utilisation du port ainsi que les zones réservées par priorité à tels ou tels services français ou alliés (la zone réservée par priorité au trafic civil de ravitaillement français comprenait les 5 premiers hangars lourds du Grand Môle de l'Agha et le hangar léger du quai de Calvi avec les quais correspondants).

L'impulsion particulière était donnée, pour chacun dans sa partie technique, par une seule personne qui avait toute qualité pour répartir le travail entre tous au mieux des possibilités et des besoins. Les résultats obtenus dans cet ordre d'idées par le syndicat des entrepreneurs de manutentions maritimes pour les opérations d'acconage, par la Région économique d'Algérie et par l'association des transitaires pour les enlèvements de marchandises à quai, ainsi que pour les Constructions et Armes Navales pour les réparations de navires, méritent d'être tout spécialement signalés (1).

(1) M. Larras, directeur du port. Etude citée.

III. — Conditions du travail

Cadres et ouvriers ont toujours travaillé de toutes leurs forces malgré la mobilisation de 257 hommes dans le personnel permanent de la Direction du port, de la Chambre de Commerce et des entreprises de manutentions maritimes, d'acconage, de transports maritimes ou de manutention de combustibles.

La semaine de 60 heures de travail a été longtemps la règle malgré l'insuffisance du ravitaillement.

Certains ouvriers ont travaillé plus de 100 heures dans la même semaine en juillet 1945.

Les grues de la Chambre de Commerce ont été en service tout près de 3.000 heures dans l'année 1943 malgré les difficultés de toutes sortes dues au manque de matériel de rechange.

Le travail avait lieu souvent dans des conditions très dangereuses (1). C'est ainsi que les pertes de vies humaines, tant au cours des 39 attaques aériennes (dont 22 avec bombardement) qu'au cours des 3 importantes explosions qu'a subies le port, se sont élevées à: 95 tués civils, plus de 200 tués militaires, 167 blessés civils, non légers, et 3 à 400 blessés militaires. Nombre d'immeubles du sud de l'ancien port et des terres-pleins de Mustapha avaient été du reste sévèrement atteints (2).

***

Signalons, pour terminer l'étude de cette dure période d'épreuves, que l'intérêt du port était toujours resté la préoccupation majeure de ses dirigeants. C'est ainsi, que, malgré le guerre, fut entreprise la construction de 4 hangars d'une superficie totale de 6.400 m², sis sur le môle Louis-Billiard (3). De même, un peu plus tard, sur le quai de Bordeaux du bassin de l'Agha, étaient élevés 2 hangars d'une superficie de 1.440 m² chacun (4).

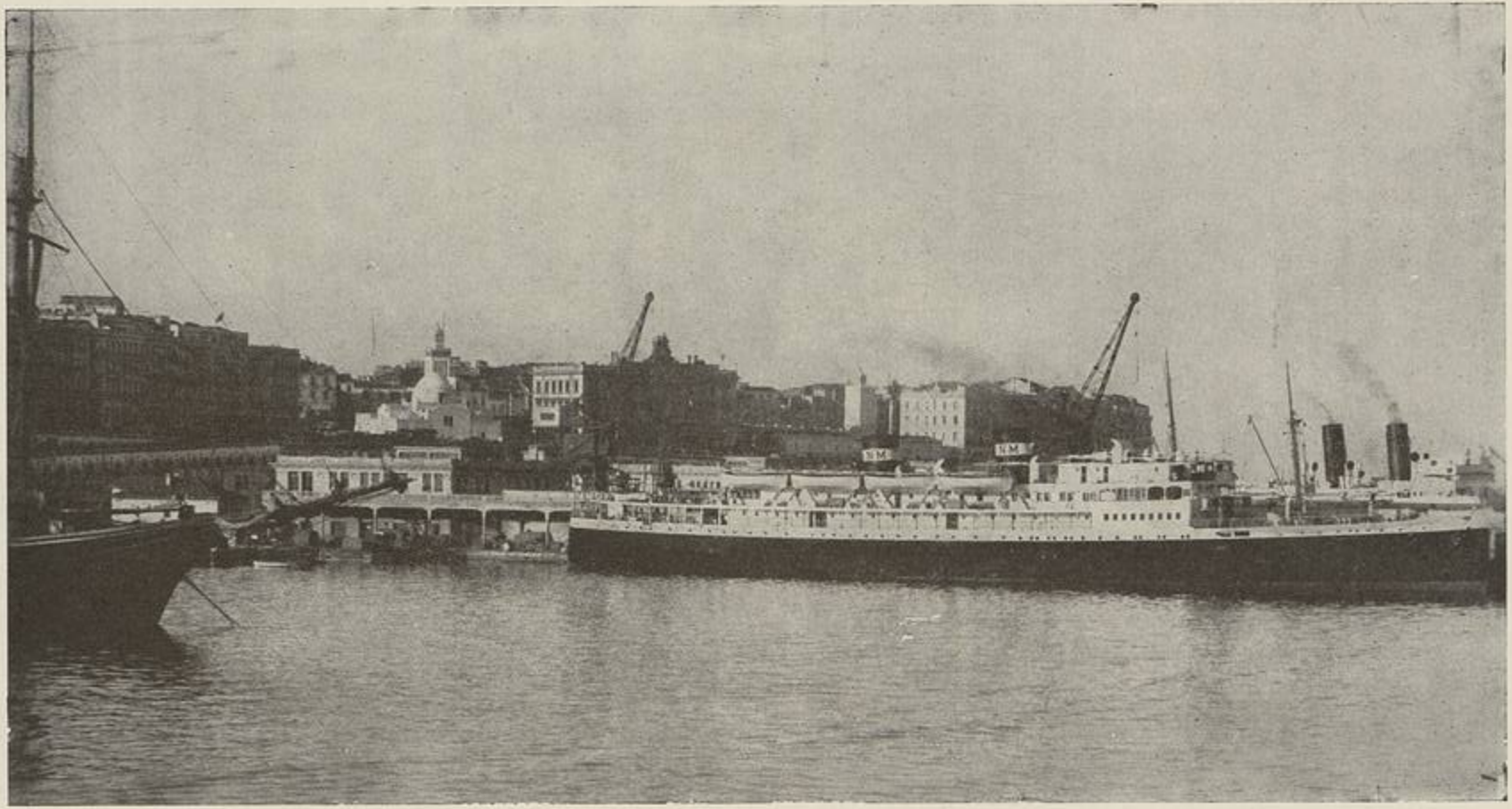
La fin des hostilités allait permettre une reprise du trafic métropole-Afrique, mais provoquer, par contre, une disparition à peu près complète du trafic militaire allié.

(1) Nuit et jour, les formes de radoub et leurs ateliers, les grues électriques fonctionnèrent. Seules les alertes interrompaient le travail.

(2) L'ensemble des dégâts immobiliers causés par les explosions et bombardements peut être évalué à une cinquantaine de millions de francs valeur 1939. Sur toutes ces questions, se référer à l'étude précitée de M. Larras, directeur du port.

(3) Construction à peine terminée et non encore aménagée en septembre 1946.

(4) Ils seront achevées en 1946.



Au port d'Alger...

CHAPITRE VII

DERNIERS TRAVAUX D'ÉQUIPEMENT ET D'OUTILLAGE DU PORT 1945-1951

Pendant la période tourmentée allant de juin 1940 jusqu'à la fin des hostilités, le port d'Alger bénéficia de peu d'améliorations.

La pénurie de matières premières n'avait pas manqué de peser lourdement sur son développement. La production locale de ciment avait cependant permis de continuer et même d'achever certains ouvrages comme le môle de France dans le bassin de l'ancien port, le hangar Calais 2 dans le bassin de l'Agha et le quai de Fedallah dans le bassin de Mustapha, tandis qu'on poursuivait les travaux de prolongement de la jetée P.-H.-Watier «à la cadence réduite juste suffisante pour maintenir le matériel naval et les spécialistes nécessaires à pied d'œuvre» (1).

Pour ce qui était de l'amélioration de l'outillage et de l'augmentation si nécessaire du nombre d'engins de manutention, l'on n'avait malheureusement rien pu faire d'autre, malgré plusieurs tentatives de commandes dans les usines de la métropole, que d'entreprendre une redistribution générale du matériel entre les divers bassins pour leur permettre de jouer, le moment venu, un rôle militaire important.

SECTION I

ENUMERATION DES TRAVAUX D'EQUIPEMENT DU PORT

Le port d'Alger n'avait subi, comme on l'a vu, que des dommages restreints pendant la guerre.

(1) M. LARRAS, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur du port d'Alger. *L'outillage du port d'Alger doit lui permettre d'assurer un trafic annuel de près de 5.000.000 de tonnes.* Journal de la Marine Marchande, n° 1.484, jeudi 27 mai 1948, p. 901.

De plus, les quelques ouvrages détruits avaient été rapidement reconstruits; il restait cependant en 1948 de nombreuses épaves qui gênaient la navigation tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du port.

I. — Enlèvement des épaves

Pendant la guerre, deux navires avaient été coulés dans le port et six dans la baie:

1°) Le **Dorse-Coast,** de 646 tx, coulé devant le pan coupé du quai de Sète au cours d'un bombardement aérien effectué le 12 mai 1943 et ayant encore un chargement d'essence à bord. Cette épave a été renflouée en avril 1946 par la société Zagamé (1);

2°) Le **Bjorkhaug,** de 2.058 tx, coulé devant le quai de Fedalah, le 16 juillet 1943, à la suite d'une explosion (2) et ayant encore des munitions à bord. Cette épave a été entièrement découpée au chalumeau et à l'explosif. Ces travaux furent effectués activement par la société Ateliers Réparations Mécaniques et Electriques, qui a son siège social à Casablanca;

3°) Le **Fort-Lamontée,** de 7.134 tx, coulé à 300 mètres au sud de la bouée de la jetée de Mustapha, toujours le 16 juillet 1943 (3), et gênant les évolutions des navires. Cette épave a été arasée jusqu'à la cote-12 par la société ci-dessus indiquée;

4°) Le **Berto,** de 1.494 tx, coulé dans des fonds de 25 à 29 mètres, le 12 décembre 1942, au moyen d'une grenade sous-marine appliquée sur la coque par des nageurs italiens. Ce bateau ne gênant nullement la navigation a été abandonné définitivement;

5°) Le **Thomas-Stone,** de 7.134 tx, échoué profondément le 16 juin 1943, à 300 mètres au large de l'église d'Hussein-Dey;

6°) Le **Fort-Confidence,** de 7.134 tx, échoué le même jour, à 300 mètres environ à l'est du Thomas-Stone. Ces deux navires ont été vendus par les autorités militaires pour démolition;

7°) L'**Empire-Standard,** de 7.229 tx, échoué le 9 juin 1943, à 1.000 mètres environ à l'est du précédent;

(1) Ce bâtiment navigue actuellement sous le nom de *Galatée* et a été aménagé par la société Zagamé en pinardier.

(2) La violence de l'explosion fut telle, que 70 mètres de quai furent détériorés. Les réparations de ce dernier furent effectuées entre 1945 et 1947.

(3) Bâtiment incendié par l'explosion du Bjorkhaug et coulé à l'extérieur du port.

8°) L'**Ocean-Seaman,** de 7.174 tx, échoué le 6 juin 1943, à 80 mètres à l'est du précédent. Ces deux épaves appartenant aux autorités anglaises ont été abandonnées à celles françaises qui ont procédé dernièrement à leur mise au concours pour renflouement ou démolition.

Il ne suffisait pas cependant de dégager le port et ses abords des bateaux coulés pendant la guerre, encore fallait-il le draguer.

II. — Dragages généraux du port

Ces dragages généraux, qui durèrent de septembre 1947 à mai 1948, furent effectués par la compagnie de Dragages, Déroctage et Transports (D.D.T.) et portèrent sur 423.000 m³ de matières diverses.

Ainsi, le port qui n'avait pas été dragué depuis 1937 et qui avait été surchargé de déchets de guerre de toute sorte : munitions, caisses, autos mêmes, fut entièrement nettoyé (1).

III. — Construction de l'épi transversal de la jetée de Mustapha

Cet épi, commencé en 1946 et terminé fin 1949, s'enracine au P.M. 890 de la jetée de Mustapha et s'allonge sur 140 mètres; il est terminé par un musoir s'élevant à la cote +5,5 surmonté d'un feu vert fixe.

Il comprend un noyau en enrochements jusqu'à la cote—3, avec un quai de 4 mètres de large formé par des blocs artificiels de même largeur, de 4 mètres de haut et 8 de long. Le couronnement formé par des blocs de 21 mètres cubes à la cote +3 est provisoire, l'épi étant destiné en effet à être démoli avec l'avancement des travaux de la jetée de Mustapha. Le côté donnant sur le large comporte un revêtement en blocs naturels de 2 à 4 tonnes jusqu'à la cote +2.

Cet épi a été construit - après essais sur modèle réduit (2) - pour remédier à l'agitation dans le bassin de Mustapha, agitation qui se trouve ainsi diminuée dans la proportion de 10 à 30 %.

IV. — Prolongement de la jetée de Mustapha

Arrivés en 1940 au P.M. 1.100, les travaux étaient parvenus le 31 décembre 1950 au P.M. 1.187 (3).

(1) La drague *Libération*, nouvellement mise en service, effectua ces travaux.

(2) Des recherches expérimentales relatives au port d'Alger, modèle réduit, sont effectuées depuis la fin de la guerre par le *Laboratoire Central d'Hydraulique* (10, Rue Eugène-Renault - Maisons-Alfort - Seine). A ce sujet il a pu être écrit en 1946: «A Maisons-Alfort, dans un ancien hangar de tramways, il sera bientôt possible de contempler le port d'Alger, un port d'Alger mesurant 30 mètres sur 40 seulement, mais bien vivant, avec des vagues miniatures venant frapper les ouvrages avec une force semblable, en proportion, à celle de la mer montant à l'assaut des digues véritables. L'exécution de cette maquette nous coûtera plusieurs millions. Pourquoi donc ce petit jeu ? Pour éviter des erreurs qui se chiffreraient par des milliards» (René Pleiber. *Le Journal d'Alger* - 27 novembre 1946).

(3) Au P.M. 1.150, la jetée fait un angle sortant de 33 grades.

Ces travaux se poursuivent, actuellement, selon le profil maintenu depuis la tempête du 3 février 1934, le «profil à talus».

Un projet, établissant un prolongement jusqu'au P.M. 1.300, a été accepté par les commissions locales et le service des Travaux publics.

V. — Installation des dépôts d'hydrocarbures de la compagnie Venture-Weir sur la jetée Est

Fin 1946, début 1947, le gouvernement général de l'Algérie (direction des Travaux publics et des Transports), la Chambre de Commerce et la Direction du port décidèrent de réserver au cours de l'année 1948 la partie sud de la jetée Est à de nouvelles installations d'hydrocarbures.

Les travaux s'organisèrent, rapidement, après avis favorable des services techniques de la Direction du port d'Alger.

Le 25 avril 1948, les nouvelles installations de soutage de la compagnie Venture-Weir étaient officiellement inaugurées (1).

Signalons tout de suite que la société Charbonac, concessionnaire d'un emplacement voisin sur la jetée Est, abandonnant ses installations et ses prérogatives, va permettre une nouvelle extension des dépôts mazoutiers de cette compagnie.

VI. — Aménagement de la piscine du R.U.A.

Le gouvernement général de l'Algérie autorisait, le 18 octobre 1949, l'édification de la piscine du R.U.A.

Un emplacement, situé à l'intersection de la jetée de l'Est et de la jetée de l'Agha, avait été concédé en ce but par la Chambre de Commerce.

Une partie des pontons et le «Club House»

(1) Voir notre étude, *Alger, port de relâche.*

Cette piscine terminée rapidement comprend, outre ses dépendances, un garage à bateaux, un bâtiment à usage de club et de logement de gardien ainsi que des bains finlandais.

Ces travaux ont été effectués sous le contrôle de l'administration.

Le R.U.A. envisage dans un avenir prochain la construction d'un quai d'accostage.

Un projet est aussi à l'étude auprès des services techniques de la Direction du port: la suppression de l'épi - sur 20 mètres environ - limitant la passe ancien port - bassin de l'Agha. L'élargissement de cette passe est en effet devenu une nécessité. Cet élargissement intéresserait aussi le R.U.A., parce que l'arasement de cet épi dans l'alignement de la jetée de l'Est empêcherait le mazout de s'accumuler au fond de la petite anse servant d'accès à ce club (1).

VII. — Achèvement de la construction du quai de Caen

Les travaux d'édification de ce quai fondé à -6 avaient été arrêtés, en 1930, dans le but de permettre aux hydravions de la S.M.A.E. - faisant la ligne Alger-Marseille - d'accéder à leurs hangars.

Les travaux furent repris en septembre 1950 (2) et le plan d'eau, provisoirement conservé, rapidement obstrué.

Le port d'Alger gagnait ainsi 80 mètres de quai (3) et 5.600 mètres carrés environ de terre-plein.

VIII. — Dynamitage de roches sous-marines

Le principal dynamitage eut lieu près du môle Al Djefna qui repose sur de la roche.

(1) Le mazout naviguerait donc d'un bassin à l'autre sans s'accumuler dans cette petite crique.

(2) La base d'hydravions ayant été supprimée entre temps.

(3) Il s'agit de la partie sud du quai de Caen.

Les profondeurs aux environs du quai d'Aiguesmortes, où abordent les bâtiments de la Compagnie de Navigation Mixte, ne dépassaient guère 6 m 30, 6 m 60. On craignait donc, à juste titre, que, en cas de ressac, des bâtiments mouillés en cet endroit - comme le Kairouan par exemple - n'aient des accidents regrettables.

Les travaux d'arasement furent exécutés pendant les mois de novembre et décembre 1950 par toute une équipe de scaphandriers et d'artificiers.

IX. — Equipement du nouveau môle du bassin de l'ancien port

Avant la guerre, la Chambre de Commerce avait entrepris la construction dans le bassin de l'ancien port d'un môle trapézoïdal (1), dit *môle de France*, pour y édifier de nouvelles installations pour les voyageurs et le transit des primeurs.

Le môle de France fut achevé en période de guerre et son équipement entrepris depuis peu seulement.

Cet équipement consistera, les travaux achevés, en une gare maritime, l'une des mieux équipées du monde, notamment en ce qui concerne les installations destinées au transit sous froid et à la préréfrigération des fruits et primeurs; ces installations auront en effet une capacité d'embarquement de 4.000 tonnes et de préréfrigération de 2.000 tonnes par jour. Par ailleurs, les installations destinées aux voyageurs seront capables d'absorber, journellement, 2.500 passagers en période de pointe.

En ces conditions, l'équipement du môle de France comprendra:

— 30.000 m² de chaussées;

— 3 km 600 de voies ferrées;

— 100.000 m² de surfaces couvertes dont 9.790 m² réservés au trafic des voyageurs, 24.000 m² au stockage et au traitement sous froid des primeurs et 15.830 m² au dépôt des marchandises diverses;

— 16 grues à répartir sur l'ensemble du môle;

— De nombreux engins de manutention mobiles, à grande capacité, dont l'emploi généralisé sera permis par l'établissement de larges surfaces de réception.

Le projet définitif, à réaliser en trois étapes, avait été évalué en 1947 à 3 milliards de francs.

Un tel projet, qui constitue le maillon portuaire de la chaîne du froid pour le département d'Alger, a été approuvé par la Chambre de Commerce et les autorités supérieures compétentes.

La première tranche des travaux est en cours (2).

(1) Voir les caractéristiques de ce môle, page 153.
(2) Cette question sera retrouvée lors de l'étude d'*Alger, port d'exportations.*

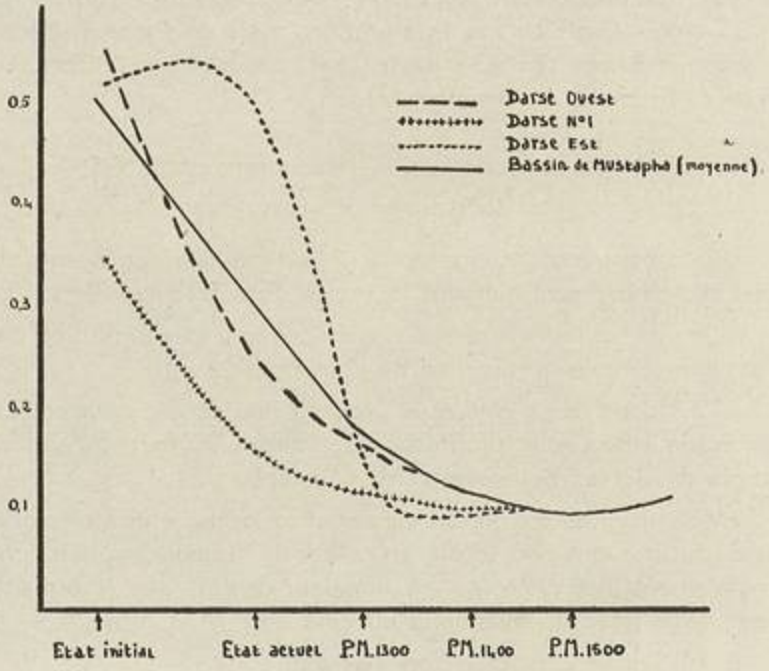
X. — Expérimentation et vues d'avenir

Le **Laboratoire central d'hydraulique** poursuit, sur modèle réduit, des expériences relatives aux diverses modifications à apporter aux travaux d'extension et de défense extérieure du port.

A ce sujet, nous nous permettrons de reprendre un rapport de M. Larras, directeur du port d'Alger, en date du 28 octobre 1949 et relatif à ces questions.

«Les études sur modèle réduit montrent que, s'il y a peu d'in-«térêt à prolonger dès maintenant la jetée P.-H.-Watier au delà «de son extrémité actuelle, l'on obtiendrait une diminution appré-«ciable du ressac dans le port (mais, bien entendu, en des points «différents) par le prolongement de la jetée de Mustapha au delà «du P.M. 1.215 ou par la construction de la jetée transversale Est «du futur avant-port».

A. — Prolongement de la jetée de Mustapha



Pièce n° 2 annexée au rapport
Tranquillisation du bassin de Mustapha
Courbes représentatives de l'agitation sur les diverses darses

«L'étude faite se résume dans le faisceau de courbes constituant «la pièce 2 ci-annexée, sur lequel on voit comment évolue la réduc-«tion du ressac dans le bassin de Mustapha avec la construction de «l'épi et le prolongement progressif de la jetée de Mustapha (1)».

«L'*état dit initial* est celui qui correspondait à l'état du port «avant la construction de l'épi et le prolongement de la jetée au delà «du P.M. 1.100».

«L'*état actuel* est l'état du bassin après construction de l'épi «et prolongement de la jetée de Mustapha jusqu'au P.M. 1.215».

«Le reste des courbes a trait à l'allongement progressif de la «jetée au delà du P.M. 1.215 après construction de l'épi».

«Il ressort de ces courbes que:

«1°) L'état actuel représente une très nette amélioration par «rapport à l'état initial, sauf en ce qui concerne la partie est du «môle Louis-Billiard pour laquelle il n'y a pas lieu d'escompter une «amélioration sensible.

«2°) L'allongement de la jetée de Mustapha jusqu'au P.M. «1.300 procurerait une plus nette amélioration encore, surtout dans «la partie est précédente.

«3°) L'allongement de la jetée de Mustapha au delà du P.M. «1.300 améliorerait encore la situation, mais de façon nettement «moindre et (nous semble-t-il) peu en rapport avec l'effort tech-«nique et financier à consentir (2)».

B. — Construction de la jetée transversale Est du futur avant-port

«La construction, même partielle, de cet ouvrage aurait pour «effet d'atténuer sensiblement le ressac dans le Vieux-Port».

«L'étude sur modèle réduit montre que la partie la plus efficace «à cet égard est la partie nord de l'ouvrage».

«C'est donc de ce côté qu'il y aurait lieu de commencer l'exé-«cution des travaux, la progression se faisant du nord au sud vers «l'angle des jetées Butavand et de Mustapha (3)».

«Mais il va de soi que la construction de la jetée transversale «Est du futur avant-port serait, en raison de l'importance des fonds, «sensiblement plus onéreuse - à longueur égale - que le prolonge-«ment de la jetée de Mustapha au delà du P.M. 1.215».

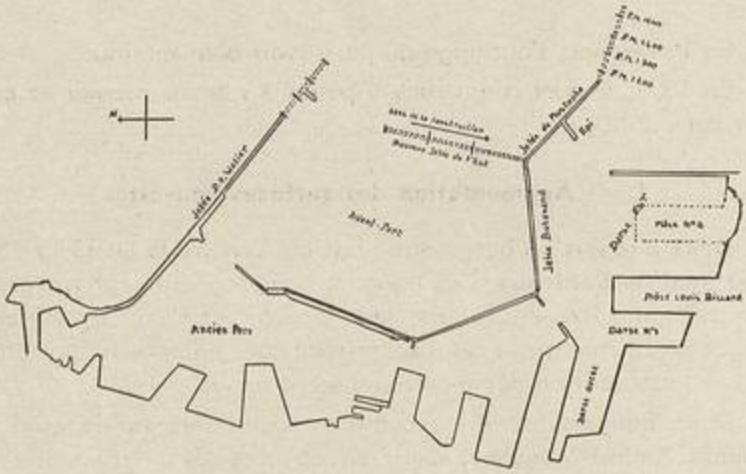
Et M. Larras conclut en ces termes:

(1) Signalons que la jetée de Mustapha est une jetée de protection et non d'exploitation.

(2) L'allongement de la jeté de Mustapha est cependant prévu très au delà, pour protéger le futur bassin du Hamma (en prolongement du bassin de Mustapha).

(3) C'est là un des traits originaux des résultats des expériences sur modèle réduit.

«Le prolongement de la jetée de Mustapha et la construction «de la jetée transversale Est du futur avant-port présenteraient donc «un égal intérêt pour l'atténuation du ressac dans le port, mais l'un «pour le bassin du Vieux-Port et l'autre pour le bassin de Mustapha».



Pièce n° 1 annexée au rapport
Plan général du port d'Alger et de ses extensions projetées

«Il y aurait par ailleurs le plus grand intérêt à commencer l'un «ou l'autre de ces ouvrages dès que nous aurons terminé le prolon-«gement (en cours) de la jetée de Mustapha jusqu'au P.M. 1.215 «car la responsabilité qui nous incombe d'un port en mer ouverte de «l'importance du port d'Alger nous oblige à conserver en permanence «le gros matériel naval nécessaire à la réparation rapide d'un brè-«che, et à amortir la très lourde charge fixe qu'il représente sur «l'exécution progressive d'ouvrages à la mer d'une utilité certaine».

Le rapport se termine en ces termes: «...notre inclination personnelle nous portant plutôt vers cette seconde solution (effort porté en premier lieu sur le prolongement de la jetée de Mustapha jusqu'au P.M. 1.300) que vers la première (effort porté sur la construction de la jetée transversale Est du futur avant-port)».

La construction d'un avant-port paraissait donc trop onéreuse et d'une urgence secondaire. Aussi le projet fut-il abandonné, provisoirement.., tandis qu'était décidé le prolongement de la jetée de Mustapha jusqu'au P.M. 1.300.

SECTION II

AUGMENTATION ET AMELIORATION DE L'OUTILLAGE DU PORT

Rien n'avait pu, malheureusement, être fait en ce domaine pendant la guerre, l'occupation de la métropole et la résurrection alliée.

En 1945 donc, l'outillage du port avait bien diminué.

En 1951, le port commence à peine à voir augmenter et améliorer cet outillage.

I. — Augmentation des surfaces couvertes

Deux hangars en béton armé ont été construits en 1945-1946, **sur le quai de Bordeaux.** Ces hangars comprennent sept travées de 11 m 40 entre axe des piliers; leur largeur est de 17 m 20 entre murs et de 18 m entre arrêtes extérieures des piliers. Ils sont affectés à la manutention des marchandises diverses.

Deux hangars ont été récemment construits **sur le quai sud du môle Amiral-Mouchez.** Ceux-ci, commencés en juin 1949 et terminés en octobre 1950, couvrent une superficie de 2.000 m² chacun (1). Un auvent de 3 mètres les agrandit du côté du quai de Biarritz. La structure de ces hangars comprend cinq travées, deux de 13 m 16 aux extrémités et trois de 13 m 31 au milieu. La couverture est calculée pour supporter une charge de 1.000 kg par m² Ces hangars en béton armé sont fondés sur des pieux de 15 et 18 mètres de longueur. Ils sont affectés à la manutention des marchandises diverses.

Quatre hangars situés sur le môle Louis-Billiard et dont la construction remontait à 1939 ont été **agrandis en 1949.** Ces hangars à charpente métallique comprenaient chacun trois travées couvrant une surface de 18 mètres sur 30. L'orientation, sens de la longueur, était sud-nord. Des auvents larges de 5 m vers la rue, de 2 m 50 du côté quais, augmentaient la surface abritée. Les hangars devaient être prolongés, dans le sens de la longueur, en y ajoutant deux travées de 18 mètres, une au sud et une autre au nord de chaque hangar. En même temps était prévue la **construction d'un cinquième hangar, dans le même alignement,** à l'enracinement du quai de Fort-de-France. Les fondations entreprises, fin 1948, pour l'agrandissement des quatre anciens hangars comme pour la construction du nouveau,

(1) On avait prévu une construction plus rapide ; le retard de deux mois fut imputable à la demande de construction de bureaux effectuée par la compagnie Delmas-Vieljeux, affectataire.

durèrent six mois environ; elles furent établies entre 15 et 20 mètres sous l'eau. C'est alors qu'était décidé l'abandon provisoire des agrandissements pour terminer la seule construction du cinquième hangar. Ce dernier commencé en mai 1949 était achevé au mois de décembre de la même année. Ses dimensions étaient de 72 mètres de long sur 30 de large. Des facilités financières permirent alors la poursuite des agrandissements prévus, ce qui se fit normalement, sauf pour les hangars Fécamp I et Fort-de-France I, prolongés seulement au nord d'une travée de 18 mètres. Ils étaient achevés en octobre 1950.

II. — Agrandissement de l'immeuble de la Capitainerie du port

Cet agrandissement, effectué entre **1947** et **1949,** comprend:

— La surélévation d'un étage sur rez-de-chaussée existant;

— Le prolongement du corps principal du bâtiment à un étage, par un corps de bâtiment identique, avec adjonction à l'arrière d'un rez-de-chaussée couvert en terrasse;

— La transformation de certaines parties du bâtiment existant.

III. — Extension du réseau d'alimentation en énergie électrique

Cette extension, nécessité vitale pour le port, fut effectuée entre **1948-1949.** De nombreux autres travaux de ce genre sont en cours (1).

IV. — Prolongement des chemins de roulement des grues du quai de Fort-de-France

Ce prolongement, effectué entre **1948-1949,** porta sur un tronçon de voie de **150 mètres,** aboutissant au quai de Fedallah.

V. — Extension du réseau ferroviaire

La Chambre de Commerce, propriétaire du réseau ferroviaire du port, se devait de l'étendre au maximum.

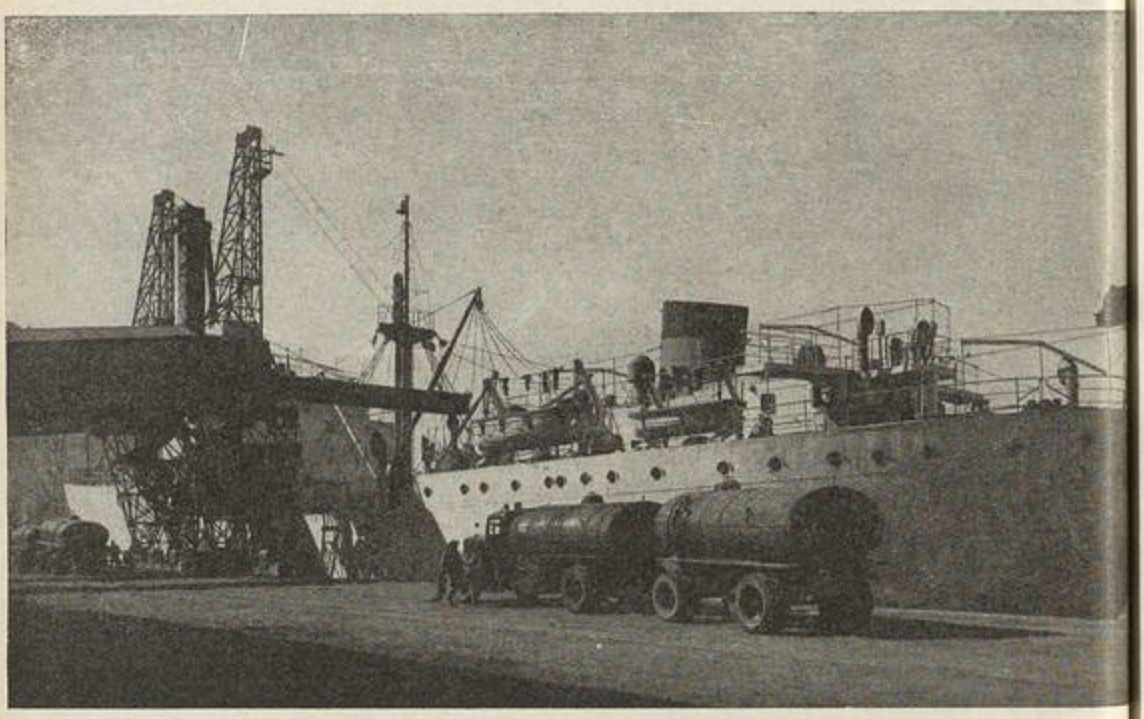
C'est ainsi que, depuis 1947, le nouveau terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha ainsi que le môle Louis-Billiard ont été équipés de voies ferrées. Le réseau était en 1947 de 25 kilomètres; **en 1951, il est de 26 km 800.**

(1) Il s'agit essentiellement de l'extension du réseau d'alimentation en énergie électrique des terre-pleins du bassin de Mustapha, et de la réfection de l'installation électrique du Grand Môle de l'Agha.

VI. — Construction du chai de la Chambre de Commerce

La Chambre de Commerce était, de longue date, désireuse de posséder, pour le transit en vrac des vins, un entrepôt banal de grande capacité.

Moyennant une location modique, elle désirait en effet **permettre** aux propriétaires susceptibles de vendre ou d'exporter directement leurs vins, de les entreposer momentanément dans ses caves. Ainsi auraient été évités l'encombrement fatal du déchargement hâtif par camions-citernes et l'attente à quai si onéreuse des bateaux-citernes.



Chargement de vins par camions-citernes

Cet entrepôt banal à vins, **situé sur le terre-plein du quai de Brest,** bordé à l'ouest par la rue de Beauvais, au nord par la rue de Brécy et au sud par la rue de Blois, vient à peine de voir les travaux de la première tranche de sa construction achevés (1).

Ces travaux comportaient tous ceux nécessaires à la mise en service de **deux batteries (2) de 10.000 hectolitres chacune.**

(1) Le chai de la Chambre de Commerce doit avoir, selon les plans définitifs, une capacité d'absorption de 60.000 hectolitres. Son agrandissement aura lieu, ultérieurement, si l'expérience tentée se révèle satisfaisante.

(2) Une batterie est un groupe de cuves en béton armé.

Chaque batterie comporte *au rez-de-chaussée:*

6 amphores simples de	640 hl		environ soit	3.840 hl
1 demi-amphore de	320 hl		» »	320 hl
4 quarts d'amphore de	152 hl	5	» »	610 hl
5 amphores divisionnaires de	58 hl		» »	290 hl

Au premier étage:

2 amphores doubles de	1.320 hl		» »	2 640 hl
2 amphores simples de	650 hl		» »	1 300 hl
1 demi-amphore de	320 hl		» »	320 hl
4 quarts d'amphore de	152 hl	5	» »	610 hl
5 amphores divisionnaires de	58 hl		» »	290 hl

Le fond des amphores présente une pente de 1,5 % vers la surface extérieure pour permettre l'écoulement du vin et des eaux de lavage vers les tuyauteries. Une pente au plafond de 0,5 par mètre permet l'évacuation éventuelle de gaz de fermentation ou d'air pendant le remplissage. Les amphores sont bordées par deux galeries visitables par des passerelles à la cote + 5,10. Une salle des pompes, rectangulaire, couverte en voûte et dont les dimensions intérieures sont de 18 m par 16 m 60 est construite entre les deux batteries des cuves.

Pour la réception des vins par camions-citernes (1), **quatre groupes moto pompes** d'un débit unitaire de 350 hectolitres-heure ont été prévus; ils peuvent aspirer simultanément dans deux citernes différentes de chacune des deux rangées de réception pour envoi simultané dans une amphore quelconque au débit global de 1.400 hectolitres-heure.

Pour l'expédition, ces quatre pompes de réception groupées deux à deux peuvent exporter directement, soit des citernes de réception, soit des cuves de stockage, 1.400 hectolitres-heure vers la bouche à quai. Les vins ainsi refoulés de l'entrepôt banal empruntent un pipe-line souterrain qui débouche quai de Brest où est aménagée une prise pour les bateaux-citernes (2).

Les citernes de réception, d'une part, les cuves et galeries, d'autre part, sont indépendantes les unes des autres; il en est de même des bureaux (3) et appartements (4), ainsi que de la salle des pompes. Toutefois, la voûte de couverture de cette salle repose sur des consoles liées aux cuves.

(1) La première tranche de travaux ne comprend ni l'installation de voies ferrées, ni la couverture des emplacements de réception.

(2) La première tranche de travaux comprend l'aménagement d'une seule prise à quai. Deux autres prises sont prévues cependant, toujours sur le quai de Brest, à droite et à gauche respectivement de la première.

(3) Ils ont, à la fois, vue sur l'intérieur de la salle et sur la réception.

(4) Ils ont été ajoutés aux prévisions de la première tranche de travaux.

VII. — Modernisation du transit des vins en vrac. G.U.P.L.A. (1)

En vue de faciliter les chargements des vins en vrac, la Chambre de Commerce avait autorisé les négociants en vins installés sur les terre-pleins du bassin de l'Agha, à relier leurs chais, d'une capacité totale supérieure à 100.000 hectolitres, à **un pipe-line aboutissant directement quai de Brest.**

Ce pipe-line qui fonctionna, pour la première fois, à l'occasion de la campagne vinicole **1948-1949,** s'étend sur 700 mètres et comprend trois groupes de tuyauteries desservant les divers chais selon leur emplacement (2).

La longueur du pipe-line et le manque de pente rendirent nécessaire une construction dite «en dents de scie» avec cinq points bas. Le pompage peut permettre un débit horaire, pour chaque groupe de tuyauteries, de 1.200 hectolitres.

Le chai de la Chambre de Commerce a été édifié à l'aboutissement du pipe-line privé des négociants; les canalisations de ces deux organismes ont été de ce fait bloquées en un petit tronçon de pipe-line aboutissant à la prise située quai de Brest.

VIII. — Augmentation du nombre des appareils de manutention

La Chambre de Commerce a passé de nombreuses commandes d'appareils de manutention.

— C'est ainsi que 4 grues électriques sur portique de 6 tonnes, en cours de construction en France, seront livrées fin 1951.

— Venant d'Angleterre, actuellement en construction, 8 grues électriques sur portique de 6 tonnes, seront livrables en juin 1951.

— Enfin une commande va être passée de 8 autres grues de 3 tonnes livrables dans un an et demi environ.

(1) Groupement des Utilisateurs du Pipe-Line de l'Agha.
(2) Voir ce qui a trait aux exportations des vins en vrac.

CHAPITRE VIII

LES CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES DU PORT

Nous avons assisté, tout au long de cette deuxième partie, à l'évolution ascendante de notre grand port nord-africain.

Il nous faut, dans un dernier chapitre, faire le point, c'est-à-dire dresser un tableau aussi concis que possible de son état et de ses possibilités actuelles.

SECTION I

CONDITIONS NAUTIQUES

I. — Rade et mouillage

La baie d'Alger présente la forme d'un croissant dont la concavité est dirigée vers le nord, avec une corde d'une dizaine de milles et une flèche de quatre milles. Elle est couverte à l'ouest par le cap Caxine, à l'est par le cap Matifou.

La rade est une rade foraine à fonds de bonne tenue. Les navires qui s'y réfugient mouillent ordinairement par des fonds de 25 à 30 mètres, à l'est de la jetée Est et au nord de la jetée Butavand; ils sont ainsi relativement abrités de la mer d'ouest et de nord-ouest.

Il n'y a pratiquement pas de marée dans le port d'Alger (marée astronomique maximum: 8 centimètres). Le niveau de la mer varie avec la direction des vents: la différence de niveau atteint 75 à 80 centimètres au maximum.

Les vents les plus fréquents et les plus violents sont les vents d'ouest, de nord-ouest et de nord-est.

° Alger en 1831...

II. — Eclairage, balisage et signal de brume

Les **abords du port d'Alger** sont signalés aux navigateurs par:

— le *phare du cap Caxine*, à 6 milles environ à l'ouest du port d'Alger (feu à éclats blancs toutes les 5 secondes) qui a été doublé d'un radio-phare (longueur d'ondes: 1.019 mètres. Portée: 200 milles);

— le *phare du cap Matifou*, à 8 milles environ à l'est d'Alger (feu à un groupe de trois éclats blancs toutes les 15 secondes), qui a été doublé d'un radio-phare (longueur d'ondes: 1.019 mètres. Portée: 50 milles).

A. — Eclairage

1°) *Feu blanc à éclats.*

Référence du livre des phares: N° 8.029.

Situation: Jetée P.-H.-Watier au P.M. 880.

Description sommaire: Mât métallique quadripode avec pivot central supportant une chambre de service surmontée de la lanterne du feu. Peint en blanc.

Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 15 mètres.

2°) *Feu vert de la passe Nord.*

Référence du livre des phares: N° 8.032.

Situation: Eperon du côté nord.

Description sommaire: Tour en maçonnerie surmontée de la lanterne du feu. Peint en blanc.

Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 9 m 30.

3°) *Feu rouge de la passe Nord.*
Référence du livre des phares: N° 8.035.
Situation: Eperon du côté sud.
Description sommaire: Semblable au feu vert.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 9 m 30.

4°) *Feu rouge de la passe Amiral-Mouchez.*
Référence du livre des phares: N° 8.038.
Situation: Côté ouest de la passe, angle N.-E. du quai de Bastia.
Description sommaire: Poteau métallique surmonté d'une lanterne.
Peint en blanc, socle vert-wagon fonçé.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 5 m 60.

5°) *Feu vert de la passe Amiral-Mouchez.*
Référence du livre des phares: N° 8.041.
Situation: Côté est de la passe, musoir de l'épi.
Description sommaire: Semblable au feu rouge.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 5 m 60.

6°) *Feu rouge de la passe Agha.*
Référence du livre des phares: N° 8.044.
Situation: Musoir ouest relié au Grand Môle de l'Agha.
Description sommaire: Tour métallique peinte en blanc.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 11 m 40.

7°) *Feu vert de la passe Agha.*
Référence du livre des phares: N° 8.047.

* ... en 1951

Situation: Musoir est à l'intermédiaire des jetées de l'Agha et Butavand.
Description sommaire: Semblable au feu rouge.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 11 m 40.

8°) *Feu rouge du brise-lames Est (passe Sud).*
Référence du livre des phares: N° 8.050.
Situation: A l'extrémité du quai de Lorient.
Description sommaire: Tour métallique surmontée de la lanterne du feu. Peint en blanc.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: 12 m. 40.

9°) *Feu vert de l'épi transversal de la jetée de Mustapha.*
Référence du livre des phares: ... (1).
Situation: A l'extrémité de l'épi.
Description sommaire: Celle du feu rouge.
Hauteur du foyer principal au-dessus de l'eau: ... (1).

B. — Balisage

1°) Tour - balise de la roche M'Tahen.

Situation: Aux abords du port d'Alger: L. 30° 47' 47" — G. 3° 4' 4" E. Plateau rocheux qui prolonge la pointe El-Kettani au nord de l'ilôt de l'Amirauté.

Description: Tour en maçonnerie, peinte en rouge pour la moitié supérieure et en blanc pour la moitié inférieure. Diamètre: 3 m 50. Surmontée de deux voyants coniques métalliques peints en rouge, de 2 mètres de diamètre et 2 mètres de hauteur juxtaposés par la base. Hauteur au-dessus de l'eau: tour, 9 m 40; voyants, 13 m 40. Signal de tribord non éclairé la nuit.

2°) Bouées lumineuses.

Bouées type à queue de 11 m 3 dites de première classe.

Alimentation au gaz de Saint-Marcet jusqu'à 6 kg de pression au maximum.

Mouillage par chaînes et ancres.

a) Passe Nord du port. Bouée Nord.

— Référence du livre des phares: N° 8.029.

— Bouée noire de tribord à feu fixe vert. Voyant conique noir, pointe en haut, surmonté d'un réflecteur radar à coins.

— Balise le prolongement des travaux de la jetée Watier: 36° 46' 32" 03 N.; 3° 04' 57" 1 Gr.

b) Passe Sud du port. Bouée Est.

— Référence du livre des phares: N° 8.053.

(1) Aucune référence encore indiquée vue la récente construction de l'épi transversal.

— Bouée noire de tribord à feu fixe vert. Voyant conique noir, pointe en haut, surmonté d'un réflecteur radar à coins.

— Balise le prolongement des travaux de la jetée de Mustapha.

C. — Signal de brume

Référence du livre des phares: N° 8.029.

Sirène d'une puissance de 5 CV installée sur le mât métallique du feu à éclats de la jetée Watier (1).

Voiles dans le port d'Alger

(1) Signalons que la sirène de brume va être remplacée par un radio-phare synchronisé avec un signal sonore ; il en existait bien un à l'Amirauté avant la guerre, mais il avait été supprimé dès l'ouverture des hostilités et remplacé par une sirène de brume cédée par la Marine.

Le rapport de M. l'inspecteur général, directeur du service des Phares et Balises (ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme) en date du 16 février est ainsi libellé :

« Afin de faciliter aux navigateurs l'entrée du port d'Alger en cas de brume, il est prévu de synchroniser un signal sonore situé à l'extrémité de la jetée Henry-Watier avec un radio-phare de petite puissance. Les émissions du radio-phare et du signal sonore commençant au même instant, les bateaux déduiront leur distance au signal sonore de l'intervalle de temps qui séparera la réception des signaux émis par les deux appareils, intervalle qui sera mesuré en comptant un nombre de points émis par le radio-phare ».

L'installation de ce radio-phare est en cours. Les pylones d'antennes sont déjà installés et une partie du matériel approvisionnée (câbles et transformateurs); la livraison du vibrateur est annoncée et l'on attend sous peu l'envoi de Paris des appareils de radio. L'installation sera dans ces conditions achevée avant l'expiration de l'année 1951.

Note émise UT 2 dièze - 3 sons - Période 30 s

Son: 3 S Silence: 3 S
Son: 3 S Silence: 3 S
Son: 3 S Silence: 15 S

Portée moyenne: 1 mille 1/2.

Alimentée en 380 V 50 par câble spécial partant des bureaux de la jetée Nord; courant électrique 190/200 V en provenance de la marine nationale.

Auto-transformateur 5 kW 115-200/380 V et modulation par électro-commande et came.

SECTION II

DESCRIPTION DU PORT. OUTILLAGE

I. — La protection du port

Le port d'Alger est protégé:

— Au nord, par l'ancienne **jetée Kheir-ed-din** construite par les Turcs pour relier au rivage l'îlot de la Marine;

— Au nord-est, par la **jetée Nord** enracinée sur l'îlot de la Marine, et par la **jetée Pierre-Henry-Watier** qui la prolonge vers l'est d'une longueur totale de 1.290 mètres;

— A l'est, par la **jetée Est** et la **jetée de l'Agha,** d'une longueur totale de 1.500 mètres;

— Au sud-est, par la **jetée Butavand** et par la **jetée de Mustapha** qui la prolonge vers l'est, d'une longueur totale de 1.187 m;

— Au sud, par le **brise-lames Est de Mustapha,** d'une longueur de 1.000 mètres environ.

II. — Les surfaces protégées

Le port d'Alger comprend trois bassins:

A. - Le **bassin de l'ancien port,** auquel on accède par la passe Nord, entre la jetée Nord et la jetée Est (170 mètres de largeur et 22 mètres de profondeur).

La superficie de la nappe d'eau ainsi abritée est d'environ **75 hectares.**

La partie comprise entre l'îlot de la Marine et le môle Lyvois a peu de profondeur; elle est réservée à la marine nationale et aux embarcations de plaisance.

Les profondeurs varient de 7 à 20 mètres dans la plus grande partie de l'ancien port et permettent d'y recevoir les plus grands navires.

Les quais sont fondés à des profondeurs très variables (de 2 m 50 à 12 m) et la longueur de quais utilisables pour le commerce est d'environ 3.000 mètres.

B. - Le **bassin de l'Agha,** auquel on ne peut accéder que par les bassins de l'ancien port et de Mustapha.

Ce bassin est séparé de celui de l'ancien port par le môle Amiral-Mouchez. La surface d'eau ainsi abritée est d'environ **35 hectares.**

Les profondeurs y varient de 6 m 50 à 15 mètres.

Les quais sont fondés à des profondeurs variant de 6 m 50 à 10 mètres et la longueur de quais utilisables pour le commerce est d'environ 2.700 mètres.

C. - Le **bassin de Mustapha,** auquel on accède par la passe Sud, de 240 mètres de largeur et 16 mètres de profondeur entre un épi transversal à la jetée de Mustapha et le brise-lames Est.

Ce bassin est séparé de celui de l'Agha par le Grand Môle de l'Agha.

La surface d'eau abritée est d'environ **75 hectares.**

Les quais sont fondés à des profondeurs de 7 à 11 mètres et la longueur de quais utilisables pour le commerce est d'environ 2.800 mètres.

III. — Les terre-pleins

La surface totale des terre-pleins aménagés du port, y compris les voies publiques, est supérieure à 118 hectares, dont une partie est occupée par divers services publics et par la gare d'Alger.

Le bassin de l'**ancien port** comporte **15 hectares** de terre-pleins utilisables pour le dépôt des marchandises (y compris les hangars de la Chambre de Commerce et des compagnies de navigation). En outre, un terre-plein de **2 hectares** accostables à —10,00 est affecté au stockage des combustibles le long de la jetée Est.

Le **bassin de l'Agha** comporte environ **23 hectares 1/2** utilisés pour le dépôt des marchandises et l'établissement de chais, ateliers, entrepôts de matériaux de construction, etc.

Le **terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha** comporte environ **10 hectares** de terre-pleins utilisés par le commerce. Le reste du terre-plein est occupé par l'ancienne base d'hydravions (1) et par les chantiers de la Compagnie Industrielle de Travaux (Schneider et Cie).

Le **bassin de Mustapha** comporte environ **27 hectares** utilisables par le commerce, non compris ceux du terre-plein de raccordement.

Les terre-pleins du port d'Alger sont concédés à la Chambre de Commerce; ils sont desservis par un réseau ferroviaire à voies nor-

(1) Elle comprend trois hangars répartis respectivement entre le centre d'embauche des dockers, la coopérative de la marine marchande à Alger (C.M.M.A.) et les services de l'aéronautique civile.

males, relié aux gares d'Alger et de l'Agha. Ce réseau a un développement total d'environ 27 kilomètres.

IV. — Les surfaces couvertes

A) - **Hangars publics**

La Chambre de Commerce possède et met à la disposition du commerce ou des industries maritimes:

1°) Une halle au poisson et un bâtiment pour pêcheurs et patrons-pêcheurs sur le môle de pêche Jérôme-Tarting (superficie totale: 4.100 mètres carrés);

2°) Deux hangars sans étage dits hangars numéros 1 et 2, sur les terre-pleins de l'ancien port, au sud du môle de pêche (superficie totale: 3.800 mètres carrés); la société des Entrepôts Frigorifiques Algériens a aménagé des chambres froides dans la partie nord du hangar N° 1;

3°) Un bâtiment à rez-de-chaussée et étage, pour le service commun des colis postaux, sur le même terre-plein, au nord du môle Al Djefna (superficie totale: 2.300 mètres carrés);

4°) Un bâtiment à rez-de-chaussée et étage, à usage de bureaux - qui n'est autre que l'ancienne recette principale des Douanes transformée - actuellement occupé par la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord, au nord du môle Al Djefna (superficie totale: 450 mètres carrés);

5°) Un bâtiment à rez-de-chaussée et étage, à usage de bureau de tri des correspondances et de bureau de poste public, à l'entrée du môle Al Djefna (superficie totale: 450 mètres carrés);

6°) Deux groupes de bâtiments, désignés sous le nom de «gare maritime», comprenant de vastes hangars à marchandises, des bureaux et des installations d'embarquement des passagers, sur le môle Al Djefna (superficie totale: 14.000 mètres carrés);

7°) Un parc de stationnement provisoire, pour les camions chargés de primeurs destinés à l'exportation, en bordure du quai d'Ajaccio. Ce parc est aménagé sur 6.870 mètres carrés et couvert sur 2.650 mètres carrés;

8°) Deux hangars à marchandises, dits hangars A et B, au nord des cales de carénage: le premier, qui doit être démoli, surmonté d'un étage ayant une superficie de 3.600 mètres carrés et le second, sans étage, ayant une superficie de 3.300 mètres carrés;

9°) Un bâtiment pour les patrons et ouvriers charpentiers-calfats, sur le terre-plein des formes de radoub (superficie totale: 700 mètres carrés);

10°) Deux hangars à marchandises de 2.000 mètres carrés chacun, sur le quai sud du môle Amiral-Mouchez;

11° Deux hangars à marchandises de 1.400 mètres carrés chacun, sur le quai de Bordeaux;

12°) Huit hangars à marchandises sur le Grand Môle Louis-Morard: deux de 3.000 mètres carrés avec étage, quatre de 2.000 mètres carrés avec étage et deux de 2.000 mètres carrés sans étage;

13°) Trois hangars, d'une superficie globale de 3.600 mètres carrés, utilisés jadis par l'hydrobase d'Alger-Agha;

14°) Cinq hangars à marchandises sur le môle Louis-Billiard: deux, Fécamp I et Fort-de-France I, agrandis, de 2.160 mètres carrés chacun; deux, Fécamp II et Fort-de-France II, agrandis, de 2.700 mètres carrés chacun; un, Fécamp III, de 2.160 mètres carrés;

15°) Un chai banal de stockage des vins, situé sur le terre-plein du quai de Brest et couvrant - bureaux et amphores de réception compris - 1.054 mètres carrés;

16°) Un enclos de 2.500 mètres carrés, avec hangars, à usage de fourrière et d'entrepôt des Douanes, sur le terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha.

B) - **Entrepôts publics**

La société des Docks de Pétroles de l'Afrique du Nord a installé à Hussein-Dey au lieudit «Caroubier», sur un terrain appartenant à l'Algérie et faisant partie du port d'Alger (décret du 5 juillet 1938), un entrepôt banal d'hydrocarbures (produits blancs) d'une capacité de 8.500 mètres cubes et relié au quai de Lorient par pipe-line.

C) - **Entrepôts privés avec obligation de service public**

La compagnie Venture-Weir a installé sur la jetée Est de l'ancien port un dépôt d'hydrocarbures (7 réservoirs) d'une capacité de stockage de 30.000 mètres cubes.

M. G. Martin a installé sur le lot 35 du bassin de Mustapha un chai de stockage des vins d'une capacité actuelle de 35.000 hectolitres; ce chai est relié par pipe-line au quai de Dakar.

La Société Algérienne de Pétroles Mory a installé sur le terre-plein du bassin de Mustapha un premier dépôt d'hydrocarbures (7 réservoirs) entre les rues de Digne, de Draguignan et de Denain - et un second (3 réservoirs) entre les rues de Dreux, de Dôle et de Draguignan. La capacité de stockage de ces installations, reliées par pipe-lines aux quais de Dunkerque, de Dakar, de Fécamp, de Falaise et de Fort-de-France, est de 60.000 mètres cubes.

La Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit a installé, à l'ouest de ses dépôts charbonniers du terre-plein du bassin de Mustapha, huit réservoirs destinés au stockage des hydrocarbures. La capacité totale des installations reliées par pipe-

lines aux quais de Dieppe et de Dunkerque est de 36.000 mètres cubes.

D) - **Hangars privés**

De nombreux hangars et entrepôts ont été construits en divers points du port par des particuliers, locataires de la Chambre de Commerce.

Certains hangars *appartiennent à des compagnies de navigation* qui les utilisent pour abriter les marchandises qu'elles transportent.

D'autres sont *destinés au transit des produits liquides* et sont reliés aux quais par pipe-lines, notamment:

- le chai à vin de 60.000 hectolitres installé sur le lot 22 du bassin de Mustapha, relié au quai de Dunkerque et appartenant à la Société Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes;
- divers chais à vin du bassin de l'Agha reliés au quai de Brest par des pipe-lines passant sous les rues de Chambéry, Châlons et Beauvais;
- les dépôts de bitume installés par la Société Routière Colas et la Standard Française des Pétroles sur le lot 27 du bassin de Mustapha, dépôts reliés au quai de Dunkerque.

Enfin, on peut, dans une certaine mesure, assimiler à des hangars les *voûtes* situées sous le boulevard de la République et sous le boulevard Carnot, en bordure des terre-pleins de l'ancien port, et qui débouchent soit sur ces terre-pleins, soit sur les rampes d'accès reliant le port au boulevard. Ces voûtes, concédées à la ville d'Alger et rétrocédées à une société (1), abritent des commerces et industries variés et même des locaux d'habitation. Leur superficie totale est d'environ 5.000 mètres carrés. On y trouve des magasins généraux, administrés par la société des Docks, Magasins Généraux et Entrepôts Warrants d'Alger ainsi qu'un entrepôt réel des Douanes.

V. - Appareils de levage et de manutention

A) **Outillage public**

L'*Algérie* (service des Ponts et Chaussées) possède et met à la disposition du commerce un ponton-mâture pouvant lever 450 tonnes à une portée de 7 m 50 et 150 tonnes à une portée de 21 mètres (2).

La *Chambre de Commerce* possède et met à la disposition du commerce:

1°) Outillage à l'intérieur des hangars:

(1) Algiers Land and Warehouse Compagny Limited. Voir page 104.

(2) Il s'agit du ponton-mâture *Atlas*, utilisé par la Compagnie Industrielle de Travaux (Schneider et Cie).

- Deux ascenseurs de 10 tonnes de puissance, en chacun des huit hangars à marchandises du Grand Môle Louis-Morard;

- Sept grues vélocipèdes de 3 tonnes de puissance, situées à l'étage ou sur les terrasses des hangars à marchandises du môle Louis-Billiard;

- Deux ponts roulants de 5 tonnes affectés au transport des marchandises, à l'intérieur des hangars du môle Louis-Billiard.

2°) Outillage sur les quais:

- Une grue électrique de 5 tonnes, sur semi-portique, située quai d'Agde et louée à la Compagnie Générale Transatlantique;

- Deux grues électriques de 5 et 10 tonnes, sur semi-portique, situées quai d'Aiguesmortes et louées à la Compagnie de Navigation Mixte;

- Une grue de cale de 10 tonnes à 20 mètres et de 7 tonnes à 28 mètres, installée sur le terre-plein situé à l'est de la grande forme de radoub et desservant à la fois cette forme et le quai d'Abidjan, aménagé en quai de réparations à flot;

- Deux grues électriques à portique de 3 tonnes situées quai de Bordeaux;

- Huit grues électriques à portique de 1 t 5 à 3 tonnes, situées quais du Grand Môle Louis-Morard;

- Quatre grues électriques à portique de 3 tonnes, situées quais de Fécamp et de Fort-de-France du môle Louis-Billiard (deux sur chaque quai);

- Trois grues automobiles pétroléoélectriques, deux de 5 tonnes et une de 7,5, mises en général à la disposition des usagers.

B) **Outillage privé avec obligation de service public**

La Société Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes exploite quatre grues électriques de 10 et 7 tonnes au quai de Calais (nord du Grand Môle Louis-Morard).

La société Charbonac exploitait un portique pour la manutention des charbons sur le môle aux combustibles. Cet engin doit être évacué du port.

C) **Outillage privé**

La société Prosper-Durand et Cie a installé sur le quai de Bizerte deux grues électriques de 4 tonnes à benne automatique et un appareillage de manutention mécanique par chariots monorail à bennes pour la desserte de son dépôt de charbon et de sa fabrique d'agglomérés.

La Société d'Embarquement a installé sur le môle aux minerais un portique de chargement, un culbuteur de wagons et une grue à portique de 3 tonnes, pour l'exportation des minerais de fer.

La Compagnie Industrielle de Travaux (Schneider et Cie) a installé sur le quai de Dieppe deux grues électriques à bennes preneuses, un portique de décoffrage, deux bardeurs (un de 50 tonnes et un de 450), un transbordeur sur voie ferrée.

La Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit a installé sur le quai de Dieppe deux portiques de 76 mètres de portée avec porte-à-faux de 27 mètres pour la desserte de son parc à charbon.

La centrale thermique du port, de l'E.G.A., possède, sur le quai de Dunkerque, un appareillage de déchargement et de stockage de charbon comprenant une grue électrique à benne automatique de 5 tonnes, un portique à trémie roulante et une grue de reprise au stock.

La Compagnie Générale Transatlantique possède une grue automobile de 3 t 500; l'Auto-Traction de l'Afrique du Nord: deux grues automobiles de 7 tonnes; la Société Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes: une grue automobile de 3 t 5; l'Entreprise Maritime et Commerciale: une grue de 3 t 5 et Mr et Mme Cachelet: une grue automobile de 10 tonnes.

Les entreprises de manutention maritime utilisent, en outre, un certain nombre de clarks à essence, de tracteurs et de tapis roulants type sauterelle.

Noms des Propriétaires	Pontons Bigues	Grues flottantes à vapeur	Citernes combustibles liquides	Citernes d'eau douce	Bateaux scaphandres	Bateaux à usages divers
Entreprise d'Acconage et de Remorquage .	»	»	»	»	1	2
Charbonac	1 = 1 t	1 = 6 t	»	4	»	3
Cory-Brothers.....	»	1 = 10 t	»	»	»	»
Laurens J.	»	1 = 20 t	»	»	»	1 vasier
Worms et Cie	1 = 1 t	1 = 7 t	»	»	»	»
Sté Algér. de Sauvetage	»	»	»	»	1	»
Venture-Weir	»	»	2	»	»	2
Mory (Sté Pétroles) .	»	»	2	»	»	»
Schneider et Cie	1 = 5 t »	1 = 450 t 1 = 80 t	» »	» »	2	6
Ponts et Chaussées ..	1 = 3 t	»	»	»	»	»
Sté Méditerranéenne de Combustibles ..	1 = 5 t »	» »	» 1	» »	» »	» »
Picone Antoine	»	»	»	»	3	»
Totaux....	5	7	5	4	7	14

L'outillage privé comprend de nombreux autres engins dont le détail et la répartition sont indiqués par le tableau ci-devant dressé par le service d'Exploitation du port.

Signalons que le port d'Alger ne dispose pas, pour l'instant, d'élévateurs à grains.

VI. - Chalands. Remorquage et sauvetage

Le nombre de **chalands** utilisés dans le port d'Alger diminue sans cesse. En 1949, il n'en subsistait en effet que 185 (33 de 20 à 100 tonnes de portée; 138 de 101 à 200 tonnes de portée; 14 de 201 à 250 tonnes de portée) procurant une portée en lourd de 25.826 tonnes. En 1951, il n'en subsiste plus que 158 ainsi répartis (1) :

Noms des Propriétaires	Nombre et Portée en Lourd			Totaux	
	20 à 100 t	101 à 200 t	201 à 250 t	Nbre	Portée en lourd (tonnes)
Charbonac-Cory	5 = 400	20 = 2.925	1 = 220	26	3.545
Cherfils et Fils	»	5 = 720	»	5	720
Cie Gle Transatlantique	4 = 264	5 = 576	»	9	840
Delmas-Vieljeux	3 = 300	10 = 1.290	»	13	1.590
Durand	»	11 = 1.734	»	11	1.734
Entreprise d'Acconage et de Remorquage .	5 = 450	20 = 3.150	10 = 2.225	35	5.825
Entreprise Maritime et Commerciale	4 = 290	10 = 1.500	»	14	1.790
Laurens J.	»	2 = 295	»	2	295
Sté Commerc. d'Accon.	»	2 = 310	»	2	310
S.N.A.E.M. (c.b.v.n.) .	2 = 170	20 = 2.085	1 = 235	23	3.210
Worms et Cie	6 = 590	5 = 640	»	11	1.230
Schneider	2 = 100	»	»	2	100
Ch. Le Borgne	»	4 = 490	»	4	490
A. Négazzi	1 = 100	»	»	1	100
Totaux....	32 = 2.664	114 = 16.435	12 = 2.680	158	21.779
Démolition ou Evacuation pendant l'année 1950..			=	27	

Ces chalands sont utilisés soit pour l'embarquement et le débarquement des marchandises diverses, soit pour le stockage des charbons de soute.

Un **service public d'assistance et de remorquage** des navires subventionné par la Chambre de Commerce est exploité par la société Entreprise d'Acconage et de Remorquage. Un remorqueur de 1.200 CV, le Saint-Louis, est affecté à ce service. Un tarif de remorquage fixe le prix des opérations.

(1) Renseignements fournis par le service d'Exploitation du port.

Il existe en outre dans le port 7 **remorqueurs** de 150 chevaux et plus, appartenant à des entreprises privées (1), et 15 remorqueurs de puissance moindre.

La Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord possède un important **matériel de sauvetage et de renflouement,** comprenant en particulier un remorqueur de 980 CV.

VII. - Formes de radoub et cales de halage

Le port d'Alger possède **deux formes de radoub** (2) situées au sud du bassin de l'ancien port qui peuvent recevoir des navires dont les dimensions maxima sont les suivantes:

Grande forme: Longueur, 128 m 50 (au niveau des tins); largeur, 18 m 50; tirant d'eau, 8 mètres.

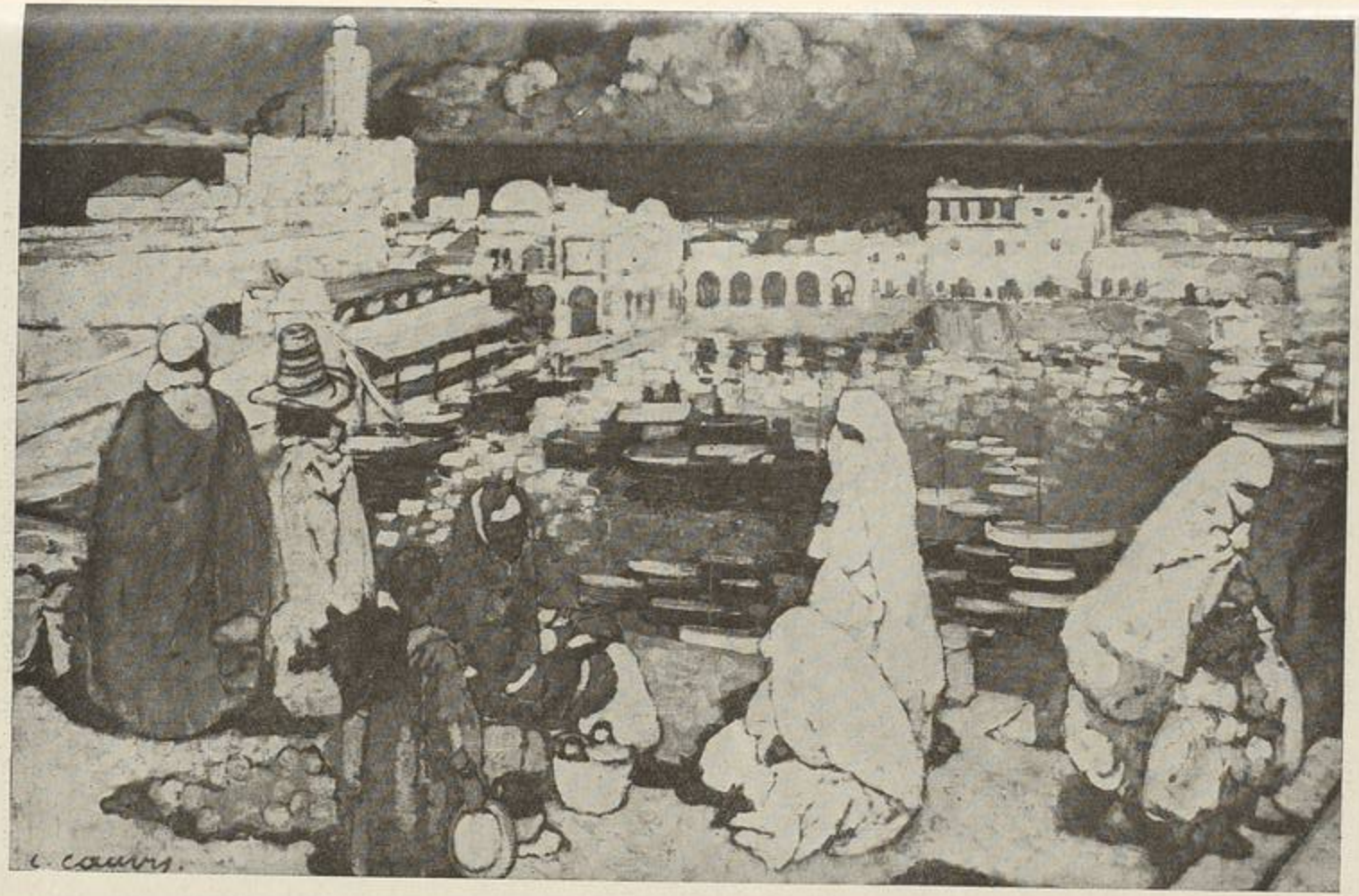
Petite forme: Longueur, 74 m 30; largeur, 15 m 50; tirant d'eau, 5 mètres. Les machines d'épuisement comprennent deux groupes électriques de 140 CV chacun. Elles permettent d'épuiser la grande forme en 3 h 30 et la petite en 1 h 05. Une grue de cale de 10 tonnes à 20 mètres et de 7 tonnes à 28 mètres, installée sur le terre-plein situé à l'est de la grande forme de radoub, dessert à la fois cette forme et le quai d'Abidjan aménagé en quai de réparations à flot. Les formes sont exploitées par la Chambre de Commerce. Les usagers paient une taxe de location calculée d'après le tonnage de jauge brute et la durée de l'occupation.

Le port possède aussi **des cales de halage** situées au voisinage des formes de radoub, pour chalands, remorqueurs et chalutiers. Un slip avec treuil électrique a été installé sur la cale sud. Ces cales sont exploitées par la Chambre de Commerce. Les usagers paient une taxe de location calculée d'après la surface occupée et la durée de l'occupation. Les embarcations de pêche et de plaisance utilisent aussi des cales situées au nord et au sud du môle Lyvois, et la marine militaire autorise, sous certaines conditions, l'usage de l'ancienne cale des torpilleurs de l'Amirauté.

(1)

Noms des Propriétaires	Noms des remorqueurs	Jauge brute	Puissance effective de la machine en CV
E.A.R.	Saint-Louis	290.00	1.200
	Furet-II	127.87	800
	Furet	122.78	650
Schneider	Atlante	111.00	450
	Hébé	40.00	200
Charles Schiaffino et Cie	Saint-Charles	366.97	980
Charbonnac-Cory	Cory-Brothers	31.10	155
	Alger	35.52	150

(2) Voir ce qu'il en est dit lors de l'étude d'*Alger, port de réparations.*



La darse de l'Amirauté
L. Cauvy

VIII. - Ravitaillement des navires en combustibles et en eau douce

Pour le ravitaillement des navires, **d'importants dépôts de charbon** peuvent être constitués à Alger.

Ce charbon est stocké sur des terre-pleins spéciaux et sur de nombreux chalands; les navires peuvent ainsi «faire leur charbon» aussitôt après leur mouillage. Les engins de manutention mécanique sont de plus en plus employés. Le tonnage global de charbon de soute stockable est de l'ordre de 50.000 tonnes.

Trois entrepôts de mazout, soumis au régime de l'outillage privé avec obligation de service public, ont été installés:

1) Le premier, sur la jetée Est de l'ancien port, par la compagnie Venture-Weir; capacité totale de 30.000 mètres cubes;

2) Le deuxième, sur le terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha, par la Société Algérienne de Pétroles Mory; capacité totale de 60.000 mètres cubes;

3) Le troisième, sur le terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha, par la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit; capacité totale de 36.000 mètres cubes.

Il existe également dans le port **cinq bateaux-citernes à mazout,** deux appartenant à la compagnie Venture-Weir, deux à la Société Algérienne de Pétroles Mory et un à la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit.

L'eau douce était fournie aux navires par la Ville, qui avait installé sur les quais un certain nombre de bouches pour l'alimentation des navires des compagnies régulières et qui possède quatre citernes flottantes à moteur pourvues de motopompes. Ce service, depuis le 1er octobre 1950, est assuré par la société Charbonac.

IX. - Réseau d'alimentation en énergie électrique

L'éclairage du port n'est pas encore entièrement assuré; le quai de Bordeaux et le terre-plein de raccordement des bassins de l'Agha et de Mustapha sont en effet dépourvus d'installations électriques.

L'éclairage normal est fourni par 400 lampes environ à incandescence soit sur appliques, soit sur haubans.

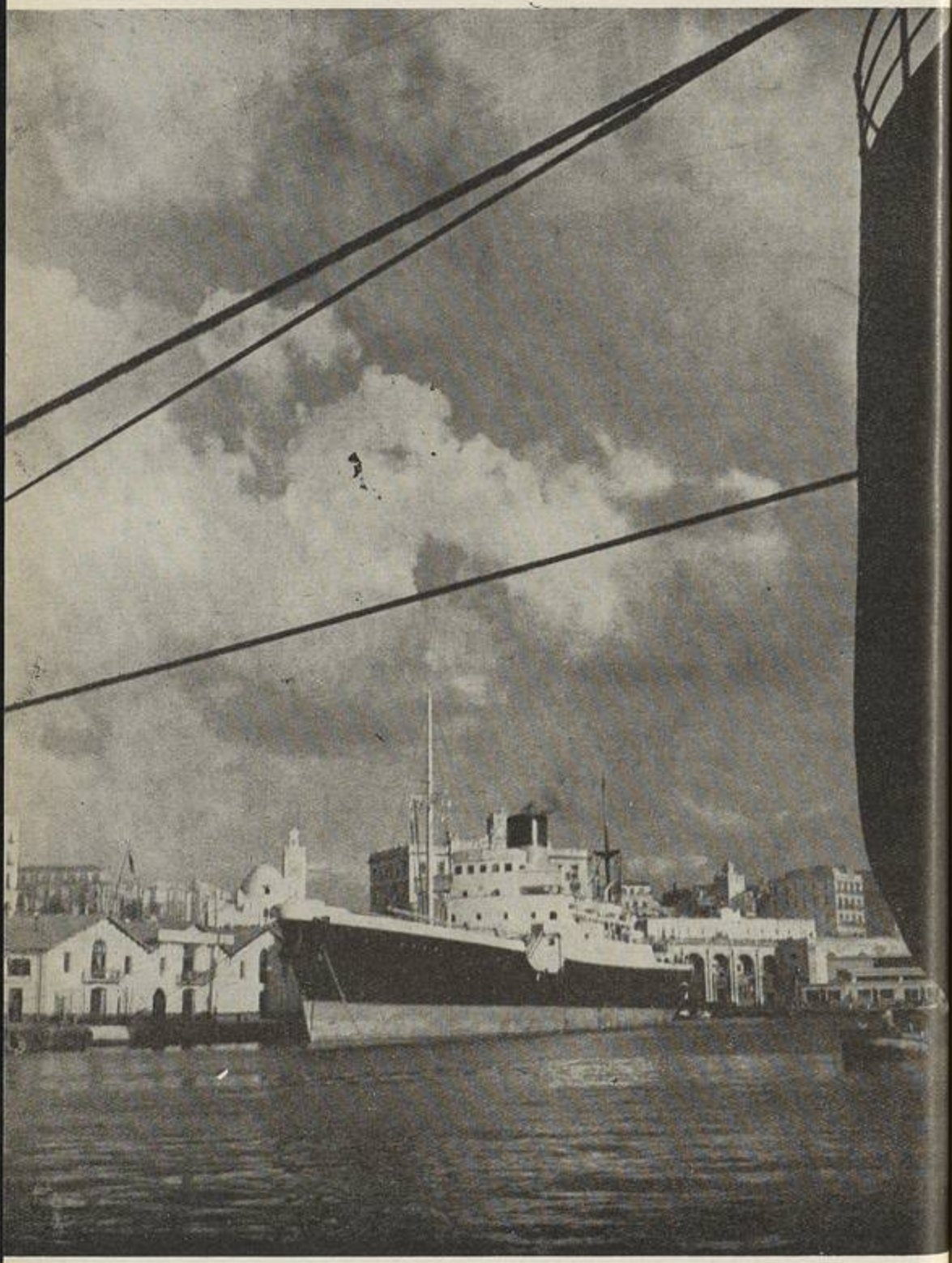
Un éclairage, spécial au Grand Môle Louis-Morard et procuré par 61 lampes à vapeur de sodium d'une puissance de 80 watts, s'est révélé aussi efficace que celui procuré par les lampes normales de 200 watts, ce qui apporte une grande économie.

Le môle aux minerais et la «gare maritime» sont pourvus en outre de projecteurs montés par groupe de deux ou trois sur pilones.

X. - Principales caractéristiques des conditions d'exploitation du port (1) :

Surface de terre-pleins (2) par mètre linéaire de quai commercialement utilisable	92 m²
Surface de plan d'eau par mètre linéaire de quai commercialement utilisable	220 m²
Longueur de voies de quai par mètre linéaire de quai commercialement utilisable	3 m 20
Longueur de quai par navire opéré annuellement	1 m 17
Longueur de quai par appareil terrestre de levage et de manutention	290 m
Nombre de tonnes opérées par mètre linéaire de quai et par an	373 t
Nombre de tonnes opérées par mètre carré de terre-pleins (2) et par an	4 t 046
Nombre de tonnes opérées par navire	436 t
Nombre de tonnes opérées par mètre carré de plan d'eau et par an	1 t 695
Nombre de vacations d'ouvriers dockers effectuées dans l'année:	
Vacations de dockers marchandises diverses	1.004.312 h
Vacations de dockers charbons et minerais	83.028 h
Tonnage manipulé par les dockers marchandises diverses durant l'année	1.302.278 t
Rendement correspondant par vacation et par homme	1 t 297
Nombre moyen d'heures d'utilisation des grues de quai publiques	3.382 h
Pourcentage de marchandises transportées:	
1°) Par voie ferrée	15,35 %
2°) Par la route	84,65 %
Pourcentage des terre-pleins de dépôt par rapport aux emprises du port	62 %
Pourcentage des dépôts couverts des hangars publics par rapport à l'ensemble des surfaces de dépôt.	9,6 %

(1) Renseignements fournis par le service d'Exploitation du port.
(2) Terre-pleins de dépôt seuls, y compris les dépôts couverts des hangars.



TROISIEME PARTIE

DIVERSES FONCTIONS
DU PORT D'ALGER

CHAPITRE I

ORGANISATION ADMINISTRATIVE DU PORT D'ALGER

SECTION I

LA DIRECTION DU PORT D'ALGER

En Algérie, le régime administratif des ports est le même que celui de la métropole.

Les uns relèvent donc uniquement de l'autorité administrative qui les crée et les exploite; tels sont les ports de Nemours, Arzew, Tunis, Cherchell, Tipasa, Dellys, Herbillon, La Calle... Pour ces établissements, les Chambres de Commerce n'ont d'autre mission que de présenter aux pouvoirs publics les vœux des usagers qu'elles représentent.

Les autres, et ce sont les principaux, font l'objet de concessions aux Chambres de Commerce.

Alger, Oran et Bône sont des ports concédés non autonomes régis par le décret du 7 avril 1924 publié au Journal Officiel de la République Française du 10, modifié par celui du 4 septembre 1930 (1). Ce décret place tous les services dépendant du ministère des Travaux publics sous l'autorité d'un *Directeur du port*, relevant directement du ministre et nommé par décret. Ce directeur a sous ses ordres un *Chef d'exploitation du port* et il est assisté par une *Commission consultative* qui doit être consultée sur toutes les affaires relatives à l'exploitation, à l'utilisation, à l'entretien ou à l'amélioration du port et de son outillage. Sur les 9 membres composant cette commission, 5 sont pris dans la Chambre de Commerce.

(1) Journal Officiel de la République Française, page 11.015.

SECTION II

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER

§ 1. — Origine et valeur présente des Chambres de Commerce en général

Au moyen âge, dans les villes marchandes, les commerçants avaient coutume de se réunir pour discuter de leurs intérêts et formuler leurs doléances aux autorités compétentes. En 1599, l'assemblée communale de Marseille décida de désigner chaque année quatre négociants, agréés par les notables et les marchands de la ville, en vue de leur confier la défense et la représentation des intérêts commerciaux et maritimes de la cité. Des lettres patentes du roi Henri IV, en date du 15 avril 1600, sanctionnèrent les statuts de cette première Chambre de Commerce de France. Tel fut le point de départ d'un mouvement qui ne fit que s'accroître jusqu'à nos jours.

En 1700, à la requête des négociants de Dunkerque, il était établi dans cette ville une Chambre de Commerce qui devait bientôt se charger de l'exploitation du port.

Un arrêt du 30 août 1701 créa des Chambres de Commerce dans les villes de Lyon, Lille, Bordeaux, Rouen, La Rochelle, Nantes, Saint-Malo, Bayonne, Toulouse, Montpellier. Toutes ces compagnies étaient soumises à un régime commun: elles étaient autorisées à recevoir des pétitions, observations et mémoires de la part des négociants; elles délibéraient sur ces documents et rédigeaient des avis motivés qu'elles faisaient parvenir au conseil du commerce, œuvre de Colbert qui réunissait, à côté des secrétaires d'état et des conseillers royaux, des représentants des principales villes commerçantes.

Les Chambres de Commerce étaient chargées de définir les usages locaux en matière commerciale et avaient seules compétence pour délivrer les parères, actes de notoriété ou de certification, présentés aux juridictions consulaires. Elles pouvaient se concerter entre elles en vue d'une action commune; grâce à leurs députés au conseil du commerce, elles tenaient le pouvoir central au courant de leurs activités et lui soumettaient les réformes qu'exigeait l'intérêt du commerce.

Après un siècle de travail fécond, elles furent momentanément supprimées sous la Révolution, mais ne tardèrent pas à renaître; par arrêté du 3 nivôse, an XI, Chaptal les reconstitua, en effet, sous leur ancienne dénomination.

La loi de finances de 1820 les autorisa à percevoir une contribution sur certaines catégories de patentés, puis le décret des 3-17 septembre 1851 développa leur compétence.

La loi du 21 décembre 1871 vint compléter l'organisation des Chambres de Commerce, comme des tribunaux de commerce du reste.

Enfin, intervint la loi du 9 avril 1898 qui précisa et élargit nettement le champ d'action des Chambres de Commerce, dont elle constitue actuellement la chartre.

⁂

L'origine ancienne d'une institution ne saurait cependant, à elle seule, être la preuve de sa valeur présente.

Mais, quand on constate - comme nous allons le voir plus loin - que l'activité contemporaine de cette institution s'est adaptée, sous de multiples formes, à l'évolution des besoins et se montre sans cesse capable de répondre aux situations les plus diverses, on est en droit de dire que son **ancienneté en démontre la valeur première et constitue une preuve supplémentaire de sa raison d'être.**

C'est pour cela que nous avons tenu à rappeler le caractère historique des Chambres de Commerce en France.

Un précieux enseignement, d'ailleurs, se dégage de cette longue histoire. L'idée, sur laquelle reposent aujourd'hui les compagnies consulaires, est exactement la même que celle qui, en 1599, provoquait à Marseille la constitution de la première Chambre de Commerce.

Les régimes politiques ont pu se succéder, les conditions de la production et des échanges ont pu se transformer, la notion d'une représentation auprès de l'Etat des intérêts du commerce et de l'industrie n'a pas cessé de s'imposer, et les Chambres de Commerce ont continué à en être l'instrument. Bien mieux, organisations les plus anciennes de toutes en ce domaine, les Chambres de Commerce ont vu leurs attributions légales s'étendre peu à peu, et ont fini par être incorporées dans le cadre des institutions officielles; rien ne saurait mieux démontrer l'utilité de leur rôle et l'efficacité de leur action, reconnues à la fois, et à toutes les époques, par les intéressés et par les pouvoirs publics.

§ II. — Régime électoral et mission des Chambres de Commerce algériennes

Les Chambres de Commerce représentent, auprès des pouvoirs publics, les intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription.

Aussi la question de leur régime électoral est-elle importante, particulièrement en Algérie.

I. — Régime électoral

Le régime électoral des Chambres de Commerce algériennes est déterminé par le décret du 20 septembre 1873, basé sur la loi du 21 décembre 1871 (1) relative au mode d'élection des membres des tribunaux de commerce. Cette loi a été modifiée, quant aux conditions d'éligibilité, par la loi du 5 décembre 1876 (2).

Le décret du 20 septembre 1873 avait, en outre, prévu l'électorat et l'éligibilité des négociants musulmans dans les conditions suivantes:

«Les listes des électeurs désignés conformément aux articles 618 et 619 du code de commerce, modifiés par la loi du 21 décembre 1871 susvisée, pour nommer les membres des tribunaux de commerce seront augmentées, par la commission désignée en l'article 2 de ladite loi, de négociants musulmans réunissant les conditions de probité, d'esprit d'ordre et d'économie requises et dont le nombre pourra atteindre, s'il y a lieu, le dixième du total de la liste primitive. Ces listes, ainsi complétées, serviront de base à l'élection des membres des Chambres de Commerce».

«Les conditions d'éligibilité déterminées par l'article 620 du code de commerce, modifié par la loi susvisée, en ce qui concerne les juges des tribunaux de commerce, sont applicables aux élections des membres des Chambres de Commerce. Les négociants musulmans réunissant ces conditions seront, toutefois, éligibles, et le nombre des sièges qui leur seront attribués dans les Chambres de Commerce sera de trois pour Alger (3), de deux pour chacune des autres villes de l'Algérie. L'élection aura lieu entre les électeurs français et les électeurs indigènes, au scrutin de liste».

Ajoutons qu'un décret du 10 juillet 1926 pris en application de la loi du 11 décembre 1924 a permis l'inscription des femmes commerçantes et anciennes commerçantes sur les listes électorales consulaires et les a rendues éligibles aux Chambres de Commerce.

Tel était, au lendemain encore du Centenaire de l'Algérie française, le régime électoral des Chambres de Commerce d'Algérie qui, à ce moment, voyant leurs attributions se développer et le nombre des commerçants suivre une progression constante, inscrivirent à l'ordre du jour de leurs délibérations l'élargissement du corps électoral consulaire sur les bases suivantes:

— Respect des principes fondamentaux de la loi du 21 décembre 1871 et des lois et décrets subséquents intéressant en Algérie les tribunaux et les Chambres de Commerce;

(1) Article 618 du code de commerce (Loi du 21 décembre 1871):

Les membres des tribunaux de commerce seront nommés dans une assemblée d'électeurs pris parmi les commerçants *recommandables par leur probité, esprit d'ordre et d'économie.* Pourront aussi être appelés à cette réunion les directeurs des compagnies anonymes de commerce, de finance et d'industrie, les agents de change, les capitaines au long cours et les maîtres au cabotage ayant commandé des bâtiments pendant cinq ans et domiciliés depuis deux ans dans le ressort du tribunal. Le nombre des électeurs sera égal au dixième des commerçants inscrits à la patente ; il ne pourra dépasser 1.000 ni être inférieur à 50 ; dans le département de la Seine il sera de 3.000.

(2) La loi du 5 décembre 1876 est applicable de plein droit en Algérie, bien qu'elle n'y ait pas été spécialement promulguée, parce qu'elle n'apporte à la loi du 21 décembre 1871 qu'une modification partielle.

(3) Porté à quatre depuis.

— Elévation de 10 % à 20 % du nombre des électeurs inscrits à la cédule des bénéfices industriels et commerciaux ou au registre du commerce;

— Suppression du plafond fixé par l'article 618 du code de commerce qui dispose: le nombre des électeurs sera égal au 1/10e des commerçants inscrits à la patente. Il ne pourra dépasser mille ni être inférieur à cinquante.

En fait, cette proposition, qu'un décret du 12 septembre 1935 a retenue et homologuée, donne le droit de vote à la presque totalité des assujettis à l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux, attendu que le pourcentage de 20 % ne s'applique pas aux citoyens français exclusivement mais à l'ensemble des imposés français, indigènes et étrangers.

II. — Mission consultative et administrative

Les Chambres de Commerce ont une mission consultative et administrative.

Au point de vue consultatif, elles donnent des avis lorsque les pouvoirs publics les leur demandent, ou émettent spontanément des vœux.

Au point de vue administratif, elles collaborent à toutes les activités qui tendent à favoriser le développement du commerce et de l'industrie. Plus spécialement, elles participent à la réalisation de travaux publics, par la procédure des fonds de concours.

Rien de ce qui touche à l'économie du pays et à celle de leur circonscription ne doit leur être étranger et les laisser indifférentes.

Qu'il s'agisse de la production, de la circulation, de la consommation des richesses, elles ont leur mot à dire sur les mesures les plus propres à en assurer le développement.

Elles ont aussi une vocation à la gestion des établissements publics de caractère commercial. C'est ainsi qu'elles se trouvent parfaitement qualifiées pour créer et administrer des écoles de commerce, des entrepôts réels, des offices de conditionnement, etc.

Mais **il n'est peut-être pas d'entreprises qui puissent, plus que les ports maritimes et fluviaux, retenir leur attention et solliciter leur action.** Toutes les opérations qui s'effectuent dans les ports n'ont-elles pas en effet un caractère nettement commercial qui commande l'emploi de méthodes commerciales, mises en œuvre dans un esprit commercial?

Aussi l'histoire nous apporte-t-elle maints exemples du rôle que peuvent jouer et qu'ont effectivement joué les groupements privés ou officiels de commerçants dans la création et la gestion des ports.

Ce sont aujourd'hui les Chambres de Commerce qui ont qualité pour exercer cette action. La dévolution qui leur est faite par l'autorité de ce droit de gestion présente d'ailleurs de nombreux avantages:

celui de donner mandat aux élus des commerçants et des industriels d'adapter les établissements portuaires aux besoins de leurs commettants; celui aussi de faire consentir par les représentants autorisés des usagers les sacrifices que comportent les créations nouvelles et l'administration courante; celui enfin de spécialiser les ressources nécessaires - produit des péages, locations, etc... - et d'en assurer l'utilisation aux fins mêmes pour lesquelles elles sont perçues. Il n'est pas inutile d'ajouter que, soumises à un formalisme moins étroit que les administrations publiques, les Chambres de Commerce ont la faculté d'agir plus vite et d'adapter plus aisément les règles qu'elles édictent aux besoins mouvants de l'activité économique.

Nulle part plus qu'en Algérie ces avantages n'apparaissent évidents.

Pour nos trois départements, la question des relations maritimes n'est pas un complément, c'est la base même de la vie du pays; ce n'est que par mer qu'ils peuvent être ravitaillés et qu'ils peuvent écouler leur production. Bien plus, tout était à faire pour doter une côte étendue et inhospitalière d'abris sûrs et bien aménagés.

Il ne faut donc point s'étonner qu'ici le rôle des Chambres de Commerce se soit trouvé plus considérable que partout ailleurs et qu'il ait exigé de leur part tant de largeur de vues, tant de ténacité et d'ingéniosité (1).

§ III. — Organisation portuaire de la Chambre de Commerce d'Alger

Aux termes de l'art. 15 de la loi du 9 avril 1898 relatif à l'*Organisation des Chambres de Commerce*, les Chambres de Commerce peuvent être déclarées concessionnaires de travaux publics ou chargées de services publics, notamment de ceux qui intéressent les ports maritimes ou les voies navigables de leur circonscription.

En vertu de ces dispositions, la Chambre de Commerce d'Alger a obtenu:

1°) La **concession de terre-pleins du port** par la loi du 21 avril 1921;

2°) La **concession de l'outillage public du port** qui comprend notamment des engins de levage et des hangars, accordée par décret du 3 juin 1932;

(1) Les présidents des Chambres de Commerce de l'Algérie se réunissaient depuis 1909, deux fois par an, pour étudier les questions propres à l'Algérie. Puis, par l'intermédiaire de la *Région économique d'Algérie*, créée par décret du 7 août 1935, administrée par un comité élu pour six ans et renouvelable par tiers tous les deux ans, l'étude de questions intéressant plusieurs Chambres de Commerce, la création ou la subvention et l'entretien d'établissements, services ou travaux d'intérêt commun, est devenue possible. La Région économique s'occupe notamment des questions de transports, de gaz et d'électricité, des frigorifiques et des relations avec l'Union française.

3°) La **concession de l'exploitation des engins de radoub du port** par décret du 12 mars 1937.

Signalons que, la Chambre de Commerce n'étant concessionnaire que des terres-pleins du port, l'Algérie est maîtresse des ouvrages et exécute par l'intermédiaire du service des Ponts et Chaussées tous les travaux neufs du port. C'est elle qui passe les marchés avec l'entrepreneur ou les fait exécuter en régie directe, la Chambre de Commerce ne faisant que fournir des fonds de concours. A Alger, comme dans tous les ports en général, sauf exception pour des cas particuliers, la contribution de la Chambre de Commerce est de 50 % du montant des travaux. Ces fonds sont obtenus par prélèvement sur le fonds de réserve de ses concessions, soit par des emprunts gagés sur les taxes de péages perçues à son profit dans le port d'Alger en vertu de la loi du 23 février 1941, soit sur le produit de l'exploitation de ses concessions.

Les travaux d'outillage du port sont exécutés et financés directement à l'aide des recettes de l'exploitation ou à l'aide d'emprunts, au service desquels il est fait face, au moyen de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation et, s'il y a lieu, au moyen de péages (1).

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont chargés, à titre de *Conseillers techniques* de la Chambre de Commerce, de l'étude des plans des hangars à construire et des outillages à acquérir. Ils s'assurent de l'exécution des marchés passés par la Chambre de Commerce et lui remettent les ouvrages terminés au moment de leur mise en exploitation. En échange de leurs services, la Chambre de Commerce verse des indemnités forfaitaires conformément à la loi du 29 septembre 1948, publiée au Journal Officiel de la République Française du 1er octobre.

L'administration et la gestion des ouvrages concédés sont assurées par un *Directeur général des services.*

L'entretien de l'outillage public est confié à un ingénieur, *Chef des services techniques de la Chambre de Commerce.* Cet ingénieur dispose d'un atelier et fait exécuter toutes les réparations courantes.

Au point de vue administratif, un *Chef d'exploitation* est chargé de l'exploitation de la concession de terre-pleins et de l'outillage public concédé. - Certains terre-pleins sont mis à la disposition du commerce à titre privatif, certains autres à titre précaire. Des emplacements sont réservés aux dépôts temporaires des marchandises débarquées ou à embarquer. Les hangars du port sont mis à la disposition des compagnies de navigation à titre précaire, donc sans

(1) Voir : art. 23, titre III, *Administration financière*, de la loi du 9 avril 1898.

contrat, suivant l'importance de leur trafic. Certains hangars ou parties de hangars sont réservés pour des dépôts banaux de marchandises débarquées ou en instance d'embarquement. - Sous les ordres directs du chef d'exploitation, un *Agent Comptable*, dont le bureau se trouve sur les terre-pleins concédés, est chargé de centraliser les diverses recettes des concessions et d'en assurer le recouvrement (1).

La Chambre de Commerce emploie des *Agents de Contrôle* chargés de décompter les taxes d'occupation dues par les marchandises déposées sur les terre-pleins ou entreposées dans les hangars. La responsabilité de la garde ou de la conservation desdites marchandises ne leur incombe pas (2).

Vue d'ensemble du môle de France où s'édifie la «nouvelle gare maritime»

(1) Cahier des charges des concessions de terre-pleins, art. 39.

(2) Cahier des charges relatif aux terre-pleins, art. 22. - Cahier des charges des concessions d'outillage, art. 20.

CHAPITRE II

ALGER, PORT D'IMPORTATIONS ET D'EXPORTATIONS

L'activité maritime d'un pays (1) dépend, comme l'on sait, de sa situation géographique, de ses besoins - importations -, de l'excédent de ses productions - exportations -.

(1) Cette activité peut répondre à des besoins d'ordre militaire ou d'ordre commercial. Qu'en a-t-il été pour le port d'Alger ? C'est ce que nous allons voir brièvement.

La darse des Turcs, en raison même de sa petitesse et de ses défauts nautiques, convenait assez bien à des corsaires qui y trouvaient un refuge inviolable; mais, elle ne pouvait convenir, même dans la plus modeste mesure, aux besoins maritimes de la France.

Ces *besoins maritimes furent en premier lieu d'ordre militaire.*

Le port d'Alger fut en effet, au début de la conquête, un organe de ravitaillement des troupes et un refuge indispensable pour la marine de guerre (voir pages 75-76 et 85); cette dernière était alors le lien quasi unique avec la métropole, aussi bien qu'entre les villes de la côte, tant que les liaisons terrestres entre ces dernières restèrent insuffisantes ou dangereuses. C'est pourquoi, dès l'achèvement de la conquête, la mise en service en 1842 de lignes de navigation normales et le développement du cabotage privé, firent passer progressivement Alger du plan militaire sur le plan commercial. En 1857, il était décidé qu'Alger ne serait qu'un port de réparations et de ravitaillement ; l'évolution était marquée ensuite par la loi douanière de 1867 qui faisait de l'Algérie un prolongement du territoire français et créait un courant de transactions régulier, enfin en 1689 par l'ouverture du canal de Suez, qui allait développer le rôle d'Alger comme port d'escale.

Lentement donc, le port prenant de l'extension, *les nécessités commerciales allèrent dominant les considérations militaires périmées.*

De nos jours, Alger a perdu presque toute son importance militaire, surtout depuis que la France a organisé les bases navales de Bizerte et de Mers-el-Kébir.

Reléguée dans la vieille darse de l'Amirauté, la marine de guerre n'entretient qu'un modeste point d'appui pour petits bâtiments. Toutefois, point important le plus rapproché de Marseille, il est tout désigné pour être utilisé pour le transport rapide des troupes et du matériel. Son plan d'eau présente, en outre, l'avantage d'offrir une aire d'évolution convenant aux plus gros cuirassés, tels que le *Richelieu*, le *Rodney* et le *Missouri*. C'est grâce à tous ces avantages que le port d'Alger pût, dès le 8 novembre 1942, jouer le rôle de véritable *plaque tournante* de toute la Marine. La fin de l'année 1944 a vu expirer cette période que l'on peut dire « opérationnelle » et le port d'Alger retourner à ses seules activités commerciales.

*
**

Signalons que la Marine avait installé pendant la guerre de 1914-1918 une *base aéronautique dans le bassin de l'Agha.* Cette base, vendue en 1920 à la Chambre de Commerce, desservit alors la ligne commerciale d'hydravions Alger-Marseille. Mais cette base de l'Agha se révéla rapidement dangereuse et difficilement utilisable. La protection insuffisante

SECTION I

APERÇU D'ENSEMBLE SUR LE TRAFIC DU PORT D'ALGER EN 1950 (1)

Lorsque nous examinons les divers éléments du trafic d'un port, nous constatons qu'ils ont une importance relative fort différente, selon qu'on en considère le poids ou la valeur.

Or, **si nous voulons apprécier la vitalité de son trafic,** ce qui est notre but présent, l'estimation en valeur, - toujours sujette à des erreurs, quelle que soit la sincérité des déclarations en douanes -, n'offre qu'un intérêt médiocre (2).

de la baie obligeait les hydravions à décoller et à amérir généralement à l'intérieur du port ; l'accroissement des dimensions des appareils utilisés, l'encombrement croissant du plan d'eau de Mustapha rendaient les manœuvres de plus en plus périlleuses; l'existence de la base restreignait enfin les possibilités d'amarrage des bâtiments le long des quais voisins et empêchait l'extension prévue des terre-pleins. Aussi avait-on envisagé très tôt la création d'une autre base d'hydravions. Mais, dès 1938, on s'orientait vers la solution de l'emploi d'avions terrestres : la ligne commerciale utilisait à partir du 1er janvier 1942 le terrain de Maison-Blanche. La Marine avait d'ailleurs, dès 1925, prévu une base sur ce terrain et la première tranche de travaux était achevée en 1929, lorsque la base fut cédée au ministère de l'Air. La guerre devait confirmer ces vues, l'aviation alliée n'ayant guère utilisé à Alger depuis novembre 1942 que des appareils terrestres. De nos jours, notre port n'est plus qu'occasionnellement un point de relâche pour les hydravions qui utilisent normalement les plans d'eau bien préférables d'Arzew et de Bizerte. L'entreprise commerciale sur le terrain de Maison-Blanche a amené le repli de l'aviation militaire française d'Alger sur le terrain de Boufarik ; l'aéronautique navale y a installé une petite base avec un détachement de liaison, des appareils de servitude et des avions de transport.

(1) Nous n'envisagerons, au cours de cette étude, que le « *commerce spécial* ». Ce dernier comprend, à l'*importation*, toutes les marchandises mises en consommation, c'est-à-dire la totalité des marchandises importées en exemption définitive des droits, et, s'il s'agit de marchandises taxées, les quantités qui ont été soumises à l'acquittement des droits, soit à l'arrivée, soit après avoir été déclarées pour le transit, l'entrepôt ou l'admission temporaire. - Le commerce spécial d'*exportation* comprend la totalité des marchandises algériennes exportées et les marchandises d'origine française ou étrangère qui, ayant été admises en franchise ou nationalisées par le paiement des droits et se trouvant, par suite, sur le marché libre de l'intérieur, sont renvoyées en France et à l'étranger.

(2) Et pourtant, *quand il s'agit d'apprécier la vitalité commerciale du port* (et non celle de son trafic), *l'estimation en valeur peut nous fournir des enseignements très précieux.* En

		1938	1949	1950
Importations	de la France	1.804.678	46.491.017	54.862.749
	des Territoires français d'Outre-Mer	123.998	3.660.236	5.888.723
	de l'Etranger	379.694	13.656.439	15.882.569
	Totaux	2.308.370	63.807.692	76.634.041
Exportations	à destination de la France	1.618.346	20.661.567	26.675.932
	des Territoires français d'Outre-Mer	118.546	3.782.311	4.578.470
	de l'Etranger	174.602	3.847.280	4.845.134
	Totaux	1.911.494	28.291.158	36.099.536

« Seuls les chiffres du tonnage métrique et ceux du mouvement des navires peuvent en donner une idée exacte, parce que seuls ils nous renseignent sur l'importance des manipulations qui sont la fonction essentielle de cet organe de circulation» (1).

Si l'on se place donc **au point de vue du tonnage métrique, on constate que l'activité du port d'Alger a marqué en 1950 de nouveaux progrès sur celle des années immédiatement précédentes** (2) :

	UNITÉ	1938	1949	1950
Navires entrés et sortis ..	Unité	7.712	6.099	7.235
Tonnage de jauge	Tonneaux	16.314.028	10.128.554	12.960.594
Marchandises embarquées et débarquées (3) ...	Tonnes	3.594.807	2.629.069	2.989.037
Passagers embarqués et débarqués	Unité	260.049	275.294	259.462 (4)
Touristes	Unité	28.591	16.370	20.916 (5)
Avitaillement des navires — Houille	Tonnes (6)	215.983	31.769	49.208
Avitaillement des navires — Fuel-Oil	Tonnes	331.634	249.600	326.714

1950, par exemple, le tonnage des marchandises exportées par le port d'Alger, soit 1.485.698 tonnes, paraît être sensiblement équivalent à celui des marchandises importées, soit 1.503.339 tonnes. Et pourtant cet équilibre n'est qu'illusoire. Considérons en effet la valeur des échanges réalisés en milliers de francs :

Ainsi le trafic du port d'Alger, estimé en valeur, accuse un solde déficitaire de :

396.876.000 francs en 1938
35.516.534.000 francs en 1949
39.860.270.000 francs en 1950

Signalons, toutefois, que cette constatation défavorable est en partie corrigée lorsque, détaillant les résultats généraux, on constate que le déficit de la balance commerciale tient essentiellement aux échanges avec la métropole qui représentent actuellement les 7/10e du trafic du port.

(1) Lesfès (R.). *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930, p. 686-687.

(2) Statistiques fournies par la Chambre de Commerce d'Alger et dressées d'après les renseignements officiels fournis par les services de la Douane, du port, des Ponts et Chaussées et par le Gouverneur général de l'Algérie.

(3) Commerce général. Voir page 210 note 1.

(4) Cabotage côtier non compris.

(5) Il n'y a que le nombre de passagers qui ait diminué par rapport à 1949 (4,5 %), mais encore subsiste-t-il cet élément favorable que le nombre de passagers, autres que ceux de pont, a progressé malgré tout d'une année à l'autre.

(6) Tonnes anglaises.

En outre, l'importance actuelle du trafic du port d'Alger peut être déduite de l'**état comparatif** ci-joint **des trafics effectués dans les principaux ports métropolitains et algériens pendant l'année 1950 :**

PORTS	Nombre de navires		Tonnage de jauge		Tonnage des march.		Nombre de passagers Grande et Moyenne navigation	
Marseille et Annexes	12.495	1	25.547.371	1	12.282.157	1	923.119	1
Le Havre . .	6.937	5	24.961.231	2	9.906.215	2	152.146	7
Rouen et Annexes	8.724	2	8.871.859	5	7.672.215	3		
Dunkerque .	7.523	3	10.173.455	4	4.913.253	4	168.288	6
Bordeaux et Annexes	3.888		5.935.379	7	3.423.185	5	34.514	
Alger	7.185	4	12.956.088	3	3.135.679	6	257.797	4 (1)
Bône			4.336.945	8	2.989.234	7	25.294	
Sète	3.379		2.891.767	9	2.302.794	8		
Nantes-Saint Nazaire . .	2.141		2.635.588	10	2.176.239	9		
Oran			8.804.757	6	1.833.801	10	203.828	5

Mais, à l'intérieur de cet appréciable trafic qui place actuellement le port d'Alger au sixième rang des ports métropolitains pour le tonnage de marchandises embarquées ou débarquées, d'**importants changements de courants d'importations ou d'exportations** sont à noter.

C'est ainsi que, ces deux dernières années, l'**activité du port a dépassé très nettement les niveaux d'avant la guerre,** avec de fortes tendances à de nouvelles hausses, pour tout ce qui touche à l'automobile, à la soute et aux primeurs:

Désignation des marchandises	Unité	1938	1949	1950
Automobiles entrées	Tonne	4.448	10.220	14.806
Hydrocarbures entrés . . .	»	424.293	495.692	612.318
Hydrocarb. sortis. Soutes.	»	331.634	249.600	326.714
Primeurs sortis	» »	164.815	199.461	266.543

(1) Après Marseille, Calais et Dieppe.

Pour certaines catégories de marchandises, l'**activité est restée sensiblement aux niveaux d'avant la guerre,** sans tendance particulière à des chutes ou des hausses définitives:

Désignation des marchandises	Unité	1938	1949	1950
Bois bruts ou équarris entr.	Tonne	56.736	62.627	63.790
Marchand. diverses entrées	»	601.827	563.615	575.183
Marchand. diverses sorties	»	272.658	121.578	224.401
Minerais sortis	»	285.377	252.391	204.757
Alfas sortis	»	18.733	27.606	18.023
Céréales entrées	»	46.286	45.969	42.268
Céréales sorties	»	8.622	14.897	9.109

Les **exportations de vins et d'alcools tendent,** par suite de la reconstitution progressive du vignoble algérien, **à rejoindre le niveau d'avant la guerre :**

Désignation des marchandises	Unité	1938	1949	1950
Vins en bouteilles	Hl	2.134	18.555	7.005
Vins ord. en fûts et en vrac	»	5.504.095	2.890.340	3.951.895
Vins de liqueur. Apéritifs	»	3.634	35.454	27.751
Mistelles	»	70.610	128.683	88.575

Par contre, l'année 1950 a confirmé **la chute actuellement inéluctable, et peut-être définitive,** de certains courants de trafic par rapport à ceux d'avant la guerre:

Désignation des marchandises	Unité	1938	1949	1950
Houilles et brais entrés ..	Tonne	338.024	161.304	214.703
Charbon de soute sorti ..	»	223.806	27.645	42.185
Fûts vides entrés	»	131.146	14.212	6.442
Petit bétail sorti	»	6.650	289	195
Gros bétail sorti	»	4.417	18	138
Matériaux de construction bruts entrés	»	68.723	41.296	26.953

SECTION II

ALGER, PORT D'IMPORTATIONS

En 1950, les importations ont représenté globalement **1.574.452 tonnes,** contre 1.485.698 tonnes (1) pour les exportations.

Il nous est ainsi permis de constater que les importations ont dépassé, au point de vue du tonnage, les exportations.

Il n'en était pas de même au début du XXe siècle. Ce fait tenait principalement au développement de la viticulture et de l'exploitation des mines (2). La différence était d'ailleurs peu considérable: 200.000 tonnes en moyenne de 1905 à 1913; un peu plus que ce chiffre pendant la guerre de 1914-1918 (3); un peu moins après la guerre. En 1920 et 1924, on arrivait même à une inversion de la proportion. Dès lors, l'écart enregistré entre les importations et les exportations devait rester, jusqu'en 1940, en faveur de ces dernières; les variations du tonnage des minerais suffisaient, à elles seules, à expliquer celles des rapports (4). De 1941 à nos jours, les importations allaient dominer, fortement pendant les années de guerre, faiblement de nos jours. On doit d'ailleurs remarquer que «l'augmentation du tonnage métrique des importations, sauf lorsqu'elle porte sur des produits agricoles, n'est pas l'indice d'une situation économique défavorable: la reprise de la construction, le développement des moyens de transport, l'équipement des industries, le perfectionnement de l'outillage, l'exécution de grands travaux publics rendent probable et même souhaitable un mouvement dans ce sens» (5).

Pour l'examen détaillé des courants d'importations du port d'Alger, il nous a paru utile de les classer dans les trois grandes catégories suivantes (6):

— Produits indispensables aux besoins de la population;

— Produits nécessaires à l'agriculture;

— Produits destinés à l'industrie et au programme d'industrialisation.

(1) Soutes comprises.

(2) Dès 1907, l'exploitation des minerais portait sur plus de 200.000 tonnes.

(3) La différence avait augmenté du fait que les demandes de la métropole avaient été plus fortes.

(4) Le service des Ponts et Chaussées observe, en 1923 (*Port d'Alger*, Alger, 1924, p. 69), que c'est à l'exportation des minerais de fer qu'est due la prédominance des sorties sur les entrées: « Sans ce trafic, la courbe des entrées et celle des sorties se seraient coupées à diverses reprises ». Cette remarque est reproduite dans les statistiques de 1924 et de 1925. En 1920, la prédominance des importations a été due à la fois à la diminution du tonnage des minerais et à l'augmentation, à l'entrée, du tonnage des denrées alimentaires (173.389 tonnes au lieu de 36.717 en 1919).

(5) Lespès. Op. cit., p. 688.

(6) En ce sens, *Rapport présenté par M. le directeur des Douanes d'Alger devant la commission en Douane le 8 mars 1951.*

§ 1. — PRODUITS INDISPENSABLES AUX BESOINS DE LA POPULATION

Cette rubrique qui représente à elle seule **49 % environ des importations,** pour une valeur globale de 37 milliards et demi, se décompose elle-même dans les sous-positions suivantes: Alimentation, Habillement, Outillage domestique, Produits pharmaceutiques et Savons, Matériaux de construction.

a) Alimentation

Les principales marchandises (1) importées par le port d'Alger sont : les pommes de terre, les sucres et sucreries, le blé, les huiles végétales et les corps gras, le café, le thé et les épices, les laits et les produits de laiterie, les boissons liquides alcooliques, les préparations et les conserves, les tabacs bruts.

Tous ces produits, ce qui est nuisible au plus haut point à l'équilibre de notre balance commerciale, accusent de nettes augmentations en valeur et en poids.

— *Les pommes de terre.*

Le décalage des productions algériennes par rapport à celles de la métropole, que ce soit pour les pommes de terre comme pour toute culture maraichère du reste, permet d'alimenter nos marchés pendant toute l'année.

Tandis que le tubercule algérien est en terre, on importe des pommes de terre de France, de Belgique, des Pays-Bas et de Grande-Bretagne. Une partie de ces importations est d'ailleurs réservée à la semence.

Les importations se sont élevées en 1950 à **44.975 tonnes** dont 39.187 en provenance de la métropole.

— *Les sucres et sucreries.*

Les importations de sucres et sucreries ont atteint, en 1950, **44.345 tonnes :**

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Sucres	Tonne	40.190	11	644	40.845
Autres sucres et sucreries	»	1.544	4	8	1.556
Cacao et ses préparations	»	399	408	10	817
Préparations à base de farine ou de fécule . . .	»	1.111	6		1.117

(1) Classées par ordre d'importance dégressif.

Signalons que la betterave à sucre vient fort bien en Algérie; mais, si on pense «à la distillerie pour obtenir de l'alcool, à Relizane et Bône, il n'est guère envisagé d'usine pour la fabrication du sucre. Les industriels métropolitains, par survivance du pacte colonial, ont, en effet, fait adopter une législation spéciale limitant l'industrialisation, qui paralyse toute initiative. Les sucreries, comme la métallurgie, plus même peut-être, semblent des chasses gardées, fermées pour le moment à l'Algérie, malgré le risque d'isolement en cas de guerre» (1). Cette situation est d'autant plus regrettable que la population musulmane est grande consommatrice de ces denrées.

— *Le blé.*

Les blés, dur et tendre, ont fait l'objet en 1949 et 1950 d'importations considérables, nécessaires à l'alimentation de la population, sans cesse croissante, de notre département:

1938... 27.855 tonnes
1949... 44.726 tonnes
1950... **39.410** tonnes dont, 274 tonnes de blé dur et 39.136 tonnes de blé tendre.

En 1938, le blé venait principalement de l'étranger et des pays de l'Union française; aujourd'hui, la totalité en est exclusivement importée de la métropole.

— *Les huiles végétales et les corps gras.*

Les importations groupées sous cette rubrique sont passées de 11.646 tonnes en 1949 à **18.146 tonnes** en 1950.

Elles proviennent en majorité des territoires français d'outre-mer :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Huiles d'olives brutes ...	Tonne	91	5.015		5.106
Autres huil. végétales brut.	»	423	7.791	254	8.468
Huiles d'olives raffinées .	»		618		618
Aut. huil. végét. raffinées	»	1.040	209		1.249
Corps gras d'orig. animale	»	167	5	1.300	1.472
Produits de transformation des corps gras	»	1.123	2	108	1.233

(1) *Economie Algérienne.* M. Saint Germes, professeur d'économie politique à la Faculté de droit d'Alger. Alger. Edit. La Maison des Livres, 1950, p. 124-125.

— *Le café, le thé et les épices.*

Les importations de café ont très fortement augmenté (1) ces dernières années, particulièrement celles en provenance des territoires français d'outre-mer (2). Celles du thé et des épices sont restées sensiblement les mêmes.

En 1950, les quantités importées, d'un tonnage global de **14.787 tonnes,** se sont réparties ainsi :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Café	Tonne	41	9.923	3.538	13.502
Thé (3)	»	4		850	854
Poivre et piments	»	65	238	20	323
Autres épices	»	20	67	21	108

— *Les laits et les produits de laiterie.*

Ces importations n'ont cessé de progresser ces dernières années :

3.697 tonnes en 1938
6.727 tonnes en 1949
10.068 tonnes en 1950

La rubrique «Laits» englobe principalement les laits en boîtes. La part fournie par la France, 1.452 tonnes, a été nettement inférieure à celle fournie par l'étranger, 2.391 tonnes, dont les principaux représentants sont les Pays-Bas et le Danemark.

Les beurres, d'un tonnage total de 2.051 tonnes, ont été importés de France pour 534 tonnes et de l'étranger (4) pour 1.511 tonnes.

Les importations de fromage ont été d'origine plus variée; la France a fourni 2.790 tonnes et l'étranger - c'est-à-dire les Pays-Bas, la Finlande, le Danemark, la Suisse, la Suède et l'Italie - 1.242 tonnes; 39 tonnes, originaires des territoires français d'outre-mer, sont à ajouter à ces chiffres.

(1) Le tonnage total des cafés importés en Algérie s'est élevé, en 1950, à 20.000 tonnes, contre 8.300 tonnes, en 1949.

(2) En 1938 et en 1949, les importations de café par le port d'Alger se sont élevées respectivement à 7.662 tonnes et à 2.174 tonnes, en provenance exclusive des territoires français d'outre-mer.

(3) Le tonnage total des thés importés en Algérie s'est élevé, en 1950, à 1.400 tonnes originaires des pays de l'Extrême-Orient, parmi lesquels le Japon, avec 540 tonnes, occupe le premier rang.

(4) Les Pays-Bas et le Danemark ont fourni en 1950 toute l'exportation étrangère de beurres à destination de l'Algérie, avec les chiffres en poids respectifs de 1.400 et 470 tonnes.

— *Les boissons, les liquides alcooliques, les vinaigres.*

Ces importations très diverses, de provenance presque exclusive de la métropole, se sont élevées au cours de l'année 1950 à **4.496 tonnes.**

— *Les préparations et les conserves.*

Les importations de préparations et de conserves de viandes, de poissons, de crustacés, d'une part, de légumes et de fruits, d'autre part, ont atteint, en 1950, un tonnage respectif de **1.356 tonnes** et **3.053 tonnes;** la France en a été la principale exportatrice.

— *Les tabacs bruts.*

L'industrie algérienne des tabacs fait venir de vingt pays différents (1) les tabacs bruts qui lui servent à accomoder les tabacs locaux aux goûts de sa clientèle.

Les importations algériennes se sont chiffrées, en poids, au cours de l'année 1950, à 3.900 tonnes, dont **3.232 tonnes** débarquées au port d'Alger.

b) Habillement

L'Algérie a importé, en 1950, un peu plus de 40.000 tonnes des divers produits nécessaires à l'habillement de sa population, ce qui représente une valeur de 26 milliards de francs, soit 18 % environ du montant du commerce total d'importation.

Le tonnage importé par le port d'Alger s'est élevé, pendant la même période, à **31.423 tonnes** pour l'habillement, auxquelles il faut ajouter **6.653 tonnes** d'articles en tissus destinés aux besoins du commerce.

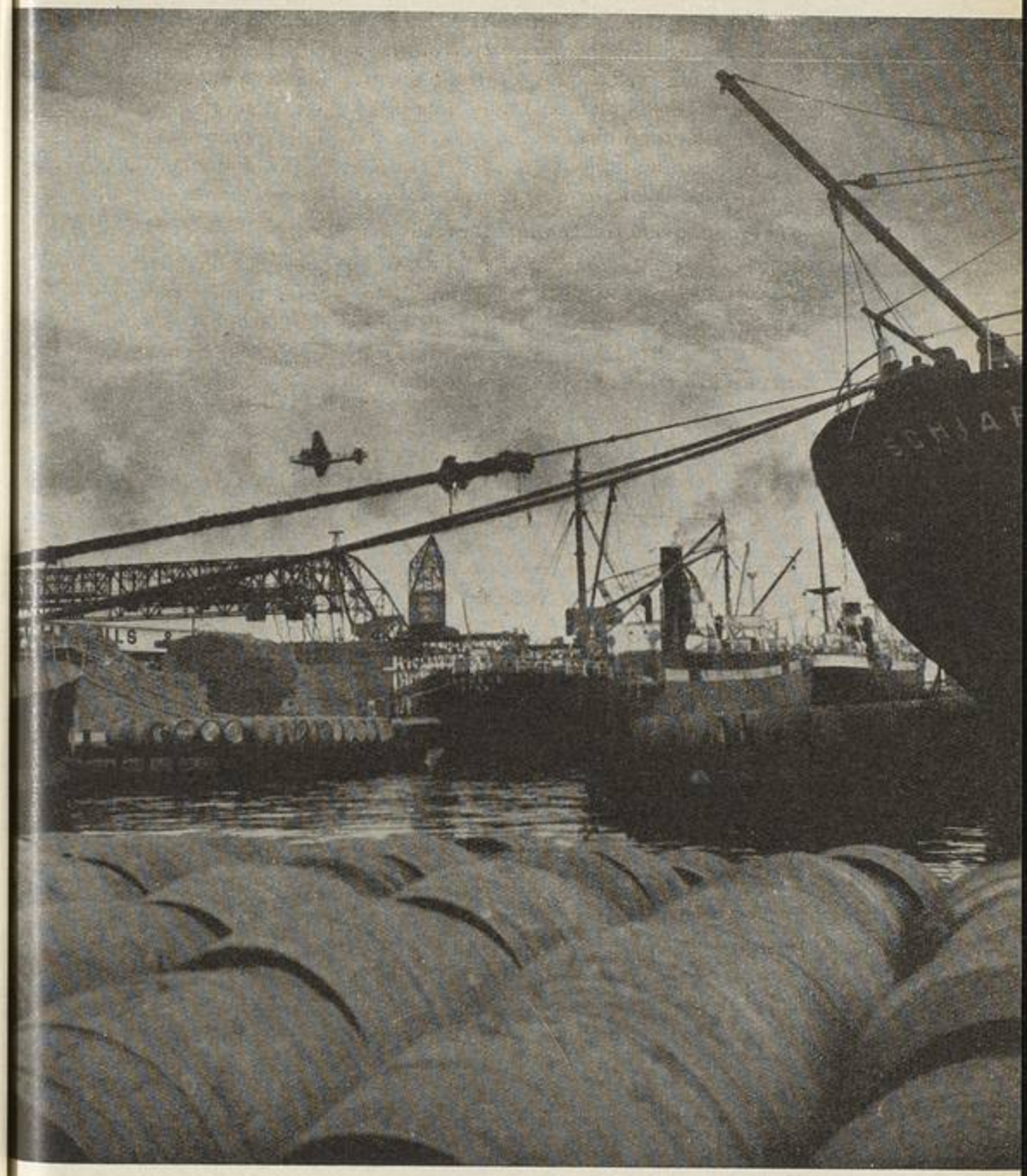
Comme pour l'alimentation, nous avons affaire à des marchandises très variées; nous nous contenterons donc d'énumérer celles qui ont fait l'objet d'importations intéressantes en 1950:

— Tissus de coton	5.275 tonnes
— Tissus de rayonne	521 tonnes
— Tissus de laine	428 tonnes
— Chaussures	10.018 tonnes
— Chapellerie	8.276 tonnes

c) Articles de ménage, d'éclairage et de chauffage

Ces articles ont tenu dans le trafic du port d'Alger une assez grande importance, puisque leur tonnage s'est élevé, en 1950, à environ **33.500 tonnes.**

(1) Les principaux pays fournisseurs sont le Brésil, la République Dominicaine, les U.S.A. et leurs territoires d'Amérique centrale.



Embarquement au port d'Alger

Ils peuvent se répartir ainsi :

— Produits céramiques ..... 12.509 tonnes
— Verre et ouvrages en verre ..... 5.829 tonnes
— Coutellerie, quincaillerie, serrurerie . 5.452 tonnes
— Appareils électriques et radio-électr. 2.292 tonnes
— Brosserie, plumeaux, tamis, jouets .. 1.370 tonnes
— Meubles et literie ..... 1.182 tonnes
— Mobilier métallique ..... 782 tonnes
— Articles d'éclairage et de chauffage . 3.664 tonnes

d) Produits pharmaceutiques et savons

Sur **2.275 tonnes** de produits pharmaceutiques (1) importés par le port d'Alger en 1950, 2.146 tonnes l'ont été de la métropole, 118 des territoires d'outre-mer, et 11 seulement de l'étranger.

Les savons et produits annexes ont été presque exclusivement importés de la métropole (2) ; leur tonnage global a atteint **7.103 tonnes.**

e) Matériaux de construction

Malgré le net développement d'une industrie locale de matériaux de construction, l'Algérie reste néanmoins tributaire de l'extérieur.

En 1950, les importations, par le port d'Alger, se sont élevées au tonnage approximatif de **140.000 tonnes.**

— *Les bois bruts et équarris.*

Les quantités importées, en 1950, de bois bruts, équarris, sciés ou rabotés, de panneaux et de pièces de charpente en bois, n'ont pas sensiblement augmenté par rapport à celles d'avant la guerre (3).

Elles s'élèvent à **63.790 tonnes** en provenance majeure de la métropole :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Bois bruts	Tonne	9.187	2.720	4	11.911
Bois équarris ou sciés	»	35.573	597	11.915	48.085
Bois rabottés / Panneaux / Pièces de charpente	»	3.771	1	20	3.792

(1) L'industrie française a fourni à l'Algérie, en 1950, 2.600 tonnes de produits pharmaceutiques pour une valeur de 1 milliard 800 millions de francs et 12.500 tonnes de savons pour 1 milliard 244 millions.

(2) L'industrie du bâtiment absorbe, pour les coffrages et les échafaudages, de grandes quantités de bois. Elle nécessite également des achats importants de compresseurs, de grues, d'appareils de terrassement, dont il sera parlé plus loin, sous la rubrique « Machines et Appareils ».

(3) Voir page 213.

— *Les matériaux de construction bruts.*

Les importations de chaux et ciments divers ont marqué, au cours de l'année 1950, un très net fléchissement par rapport aux années 1938 et 1949:

63.723 tonnes en 1938
41.296 tonnes en 1949
26.953 tonnes en 1950

Cela tient, en grande partie, au fait que la production locale de ciments et de chaux s'est accrue.

C'est ainsi que la production de ciments occupe deux usines, l'une sise à Rivet et l'autre à la Pointe-Pescade, près d'Alger. L'extension de cette dernière a permis de porter sa production de 120.000 tonnes à 200.000 tonnes par an.

Mais, quoique la construction de locaux d'habitation soit actuellement en sommeil, la production ne suffit pas à satisfaire les besoins de l'équipement hydraulique du pays et de l'équipement si urgent de la banlieue industrielle du port d'Alger.

Il sera donc nécessaire de faire appel, pendant longtemps encore, à l'importation; cela est regrettable car ce matériau pauvre est grevé d'énormes frais de transports qui augmentent le coût de l'équipement et réduisent par là même la cadence de la mise en valeur du pays.

La production de chaux, quant à elle, a marqué un accroissement plus sensible et il semble que dans peu de temps le département d'Alger pourra subvenir à ses propres besoins.

— *Les produits tréfilés, étirés,... tubes et tuyaux de fer et d'acier.*

Ces importations, à la base même de la construction moderne, se sont élevées, au cours de l'année 1950, à **19.477 tonnes** dont 135 tonnes seulement de provenance étrangère .

— *Les tôles de fer et d'acier.*

Le tonnage importé en 1950 a été de **12.651 tonnes,** dont 2.340 de provenance étrangère.

— *Les constructions métalliques et électriques.*

Sous cette désignation nous comprenons, en premier lieu, les ouvrages en métaux destinés aux constructions métalliques, les réservoirs, citernes, foudres, emballages métalliques, câbles, torsades, toiles métalliques, chaînes et accessoires - et, en deuxième lieu, les générateurs, moteurs, transformateurs, piles, accumulateurs, tout appareillage donc destiné à la construction électrique.

Ces importations se sont élevées en 1950 à **18.527 tonnes** dont 1.062 tonnes de provenance étrangère.

§ 2. — PRODUITS NECESSAIRES A L'AGRICULTURE

Cette deuxième rubrique représente **environ 5 % des importations,** soit une valeur de 3 milliards huit cent millions.

Elle comprend uniquement le bétail, les semences, les engrais, les tracteurs et le matériel essentiellement agricole.

Il est bien évident que d'autres produits destinés à l'agriculture ont été importés, mais ils sont disséminés sous d'autres rubriques, notamment celles relatives aux machines et appareils, aux moyens de transport et aux carburants.

a) Animaux

Les importations, de provenance exclusivement française, ont porté au cours de l'année 1950 sur: 856 chevaux; 1.300 ânes, mulets, bardots; 4.208 bovins; 1.167 ovins; 190 caprins.

b) Semences

Les semences de pommes de terre représentent le quart environ du tonnage des pommes de terre importées s'élevant, comme on l'a vu, à 44.975 tonnes.

c) Engrais

La production algérienne est insuffisante pour couvrir les besoins croissants de l'agriculture, du moins en produits préparés; il a ainsi fallu importer, en 1950, 90.000 tonnes d'engrais, d'une valeur de 1 milliard 500 millions de francs (1).

Les importations par le seul port d'Alger se sont élevées à **52.279 tonnes** provenant en majeure partie de la métropole (2).

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Engrais naturels	Tonne	2.790		194	2.984
Engrais azotés	»	14.837		817	15.654
Engrais phosphatés	»	1.308		149	1.457
Engrais potassiques	»	13.657		3.187	16.844
Autres	»	15.340			15.340

(1) Contre 71.000 tonnes et 740 millions de francs en 1949.
(2) La Belgique, l'Italie et le Chili se partagent le reste de ce marché.

Il est à noter une chute très sensible dans les importations d'engrais phosphatés depuis que l'industrie locale s'est chargée de transformer en superphosphates les phosphates extraits des gisements du Djebel Kouif, près de Tébessa (1).

Années	1938	1949	1950
Quantités d'engrais phosphatés importés en tonnes	17.730	4.119	1.457

Toutefois, l'insuffisance des pyrites de fer limitant la fabrication de l'acide sulfurique nécessaire à cette transformation empêche, de ce fait, le traitement en Algérie des 6/7 du phosphate extrait.

Signalons que les insecticides et produits anticryptogamiques s'inscrivent en 1950 pour un trafic d'importation de **3.858 tonnes** (2).

d) Tracteurs

L'Algérie a importé, en 1950, 3.279 tracteurs agricoles représentant une valeur de 2 milliards 800 millions de francs.

Le port d'Alger en a accueilli **2.504** dont 398 de provenance métropolitaine et 2.106 de provenance étrangère (3).

(1) Gisement exploité par la *Compagnie des Phosphates de Constantine* et qui fournit 93 % de la production. Le gisement exploité par la *Compagnie minière de Mzaïta*, à Tocqueville, dans le département de Constantine, et qui fournit 7 % de la production algérienne, voit son phosphate principalement utilisé dans la métallurgie du fer et dans la préparation du phosphore au four électrique.

(2) Le port d'Alger a, en outre, accueilli en 1950 d'importants tonnages de produits chimiques qui lui ont été fournis en majeure partie par la métropole.

Toutefois ces importations ont considérablement décru par rapport à celles d'avant la guerre. La cause en a été principalement la création, depuis la guerre, d'industries chimiques locales très diverses qui se sont développées à la faveur de la politique de soutien suivie par l'administration.

Quantités de produits chimiques importés	Unité	1938	1949	1950
Importations totales	Tonne	47.355	20.845	16.647
Produits importés de la métropole	»	40.024	16.323	15.363

Toutes ces usines, groupées à Alger ou dans sa banlieue, produisent notamment de l'eau de javel, des peintures et vernis, de la stéarine, des produits sulfurés, du tanin, de l'acétylène, de l'anhydride carbonique.

(3) Par ordre d'importance, Angleterre, Etats-Unis, Allemagne, Italie.

e) Matériel agricole

4.300 tonnes de matériel agricole ont été importées en 1950 par le port d'Alger, qu'il s'agisse de motoculteurs, de charrues, de semoirs, de faucheuses, de moissoneuses, etc.

Les envois de la métropole prédominent avec 2.176 tonnes contre 2.119 pour l'étranger (1).

§ 3. — PRODUITS DESTINES A L'INDUSTRIE ET AU PROGRAMME D'INDUSTRIALISATION

Cette dernière rubrique des grands courants d'importation représente **environ 35 % des importations** totales, soit une valeur de 26 milliards 500 millions de francs.

Elle porte principalement sur les produits métallurgiques et sidérurgiques, les machines et appareils industriels, le matériel de transport, les combustibles minéraux solides et liquides.

a) Produits métallurgiques et sidérurgiques

Les importations ont accusé pour le port d'Alger en 1950 un tonnage total de **84.337 tonnes** dont 76.000 en provenance de la métropole.

Nous reprenons, faut-il signaler, dans le tonnage global susmentionné, les produits tréfilés et étirés, les tubes et tuyaux de fer et d'acier, les métaux communs employés comme matériaux de construction (2).

b) Machines et appareils

Déduction faite des chiffres déjà cités relatifs aux machines et appareils agricoles, les importations réalisées en 1950 par le port d'Alger s'élèvent à **18.080 tonnes** (3).

Ce chiffre global comprend 3.617 tonnes de chaudières, moteurs, pompes et compresseurs, 73 tonnes de ventilateurs et filtres, 214 tonnes de foyers, brûleurs et fours, 498 tonnes d'appareils frigorifiques, 37 tonnes de machines pneumatiques, thermiques, hydrauliques, 826 tonnes d'appareils de levage et de manutention, 1.695 tonnes de machines et appareils d'extraction et de terrassements, de broyage et d'agglomération des produits minéraux, 32 tonnes de laminoirs et calandres, 371 tonnes de machines et appareils pour la céramique, la verrerie, la sidérurgie et la fonderie,

(1) Par ordre d'importance, Etats-Unis, Angleterre, Canada, Allemagne.

(2) Les importations de l'étranger ont surtout porté sur les tôles et feuilles de plomb, de fer et d'acier. Les Etats-Unis en ont été le principal fournisseur.

(3) Pour être plus précis, il faudrait ajouter à ce chiffre le tonnage des constructions électriques importées, déjà mentionné.

4.300 tonnes de machines et appareils pour l'agriculture, 987 tonnes de machines et appareils pour les industries alimentaires, 5.433 tonnes divers.

c) Matériel de transport

L'amélioration du **réseau ferroviaire** s'est poursuivie en 1950 par d'importants achats de matériel :

Importations par le port d'Alger	Unité	1949	1950
	Tonne	5.812	1.822

Parallèlement, mais faisant l'objet ici d'une sérieuse progression, les importations **de matériel de transport routier** ont atteint des chiffres jusqu'alors inconnus (1).

Importations par le port d'Alger	Unité	1949	1950
Voitures particulières ...	Pièce	4.368	4.931
Camions	»	2.163	2.639
Voitures à usages spéciaux	»	120	136
Cycles et motocycles ...	»	1.434	1.897

Les livraisons de l'industrie française portent sur 4.780 voitures particulières, 2.233 camions, 55 voitures à usages spéciaux, et 1.537 cycles et motocycles. L'apport étranger est donc faible; d'autant plus que les chiffres relevés à ce titre comprennent des véhicules de récupération provenant de la vente des surplus alliés.

Signalons que, pour équiper ce matériel roulant, le trafic du port d'Alger a enregistré, en 1950, une entrée de **286.385 pneumatiques,** dont 253.309 de provenance métropolitaine.

d) Combustibles minéraux solides

Les importations du port d'Alger en combustibles minéraux solides destinés à la consommation locale ont diminuées depuis 1938:

(1) Voir statistiques, page 212.

338.024 tonnes en 1938
161.304 tonnes en 1949
214.703 tonnes en 1950 (1)

Elles se sont réparties ainsi au cours de l'année 1950 :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Houille crue	Tonne	112.815	23.897	68.394	205.106
Autres combustibles minéraux solides ..	»	3.587	»	120	3.707
Autres	»	671	»	5.219	5.890

e) Produits pétroliers

Les importations actuelles de produits pétroliers destinés à la consommation locale représentent le double de celles de 1938:

143.000 tonnes en 1938
250.000 tonnes en 1949
293.000 tonnes en 1950

Les produits pétroliers se sont répartis ainsi en 1950 :

Désignation de marchandises	Unités	Quantités importées			
		de France	des Territoires d'Outre-Mer	de l'Etranger	Total
Pétrole brut					
Gaz de pétrole	Qtl	756		21.172	21.928
Essence	Hl	354		1.301.313	1.301.667
Pétrole lampant	»			319.998	319.998
Autres produits légers	»	826		4.915	5.777
Gas oils	»			553.942	553.942
Fuel oils	Qtl			1.016.185	1.016.185
Lubrifiants	»	2.229		117.514	119.743
Vaselines	»	39		3.935	3.974
Autres	»	14		33	47

Telle est, brièvement schématisée, la liste des principales marchandises importées, débarquées au port d'Alger.

(1) De nos jours, donc, les importations de houille destinée à la consommation locale sont plus que quadruples des réexportations destinées à l'avitaillement des navires, soit en 1950, par exemple, 205.106 tonnes (consommation locale) contre 42.185 tonnes (avitaillement des navires).

Nous avons mentionné les marchandises les plus lourdes; mais il en est une foule d'autres plus importantes tant par leur valeur que par leur volume ou leur poids, produits de luxe notamment (1), alimentant le commerce de la place: tissus de soie, lingerie fine, ouvrages de mode, pelleterie, parfumerie, bijouterie, joaillerie, orfèvrerie.., dont il est difficile d'apprécier le prix. Les fluctuations de ce trafic, dont une partie se fait par les colis postaux, sont en rapport étroit avec la situation économique de l'Algérie et le degré de prospérité des affaires locales.

SECTION III

ALGER, PORT D'EXPORTATIONS

Port de marchandises diverses à l'importation, Alger est au contraire à l'exportation un port spécialisé.

Les exportations qui se sont élevées en 1950 à **1.108.098 tonnes** (2), soit une valeur de 36 milliards 100 millions de francs environ, ont porté principalement et par ordre d'importance:

— sur les produits de la viticulture;

— sur les produits agricoles et forestiers;

— enfin sur les produits du sous-sol.

§ 1. — LES PRODUITS DE LA VITICULTURE

Le vin demeure, à tous égards, le plus important des produits de l'exportation algérienne (3).

(1) De nombreuses importations et exportations sont effectuées par avion. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1950, on a enregistré à l'*aérodrome de Maison-Blanche* un trafic (commerce spécial) évalué et réparti comme suit :

	France	Territoires français d'Outre-Mer	Etranger	Totaux
Importations en milliers de francs	7.029.688	135.418	173.331	7.338.437
Exportations en milliers de francs	585.398	42.141	46.696	674.235

(2) Nous n'envisagerons, au cours de cette étude, que ce qui a trait au «*commerce spécial*» (Voir page 210, note 1).

(3) Il représente en valeur 45,2 % du total des exportations.

Comme l'année 1949, l'année 1950 a connu une récolte abondante, bien que les chiffres records de 1938, soit plus de 16 millions d'hectolitres, n'aient pas été atteints.

C'est cette situation que reflète le **tableau comparatif des exportations des produits de la viticulture par le port d'Alger,** au cours des années 1938, 1949 et 1950:

Désignation des marchandises en hectolitres	1938	1949	1950
Vins ordinaires et mousseux en bouteilles	2.134	18.555	7.005
dont sur la métropole	383	16.747	4.483
Vins ordinaires en fûts et en vrac	5.504.095	2.890.340	3.951.895
dont sur la métropole	5.240.779	2.558.515	3.541.691
Vins de liqueur, apéritifs	3.639	35.454	27.751
dont sur la métropole	2.831	28.283	15.268
Mistelles	70.610	128.683	88.575
dont sur la métropole	68.008	128.679	88.401
	5.580.478	3.073.032	4.075.226

Tandis que, par rapport à 1938, les exportations de vins ordinaires en fûts et en vrac accusent en 1950 une diminution importante, les exportations de vins ordinaires et de mousseux en bouteilles, de vins de liqueur, d'apéritifs et de mistelles se trouvent au contraire en nette progression (1).

Par contre, par rapport à 1949, les exportations de vins ordinaires et de mousseux en bouteilles, de vins de liqueur, d'apéritifs et de mistelles accusent en 1950 une diminution sensible, tandis que les exportations de vins ordinaires en fûts et en vrac passent de 2.890.340 hectolitres en 1949 à 3.951.895 en 1950.

(1) Les vins de liqueur, les apéritifs et les mistelles ont vu leur élaboration se développer, de par le manque de possibilités de logement des récoltes pendant les années de guerre et de par la nécessité urgente de fournir aux consommateurs locaux les apéritifs et liqueurs que le marché métropolitain n'était plus en mesure de leur procurer. Ces trois industries, comme toutes celles fondées sur la transformation des produits de la viticulture, sont d'ailleurs appelées à se développer pour absorber les excédents de la production et résoudre ainsi, en partie, les problèmes fort délicats du logement des vins que posent les interruptions brutales dans l'écoulement d'abondantes récoltes.

Les **exportations des produits de la viticulture, effectuées par le port d'Alger** au cours de l'année 1950, se sont réparties ainsi :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités exportées			
		en France	Territoires d'Outre-Mer	à l'Etranger	Total
Vins ordin. et mousseux en bouteilles	Hl	4.383	1.340	1.282	7.005
Vins ordinaires en fûts et en vrac	»	3.541.691	371.022	39.182	3.951.895
Vins de liqueur, apéritifs	»	15.268	4.854	7.629	27.751
Mistelles	»	88.401	2	172	88.575

Les 9/10 des exportations ont donc été à destination des ports métropolitains; toutefois, il nous faut remarquer une nette progression des exportations à destination des territoires français d'outre-mer: 182.000 hectolitres en 1938, 286.359 en 1949 et 377.216 en 1950 (1). - Un courant d'exportation se dessine également vers l'étranger et principalement vers la Suisse, l'Allemagne, la Norvège, la Suède, le Danemark et l'Union économique belgo-luxembourgeoise.

Pour les exportations, **la pratique du transport des vins en vrac s'est généralisée** (2).

(1) Les exportations algériennes des produits de la viticulture à destination des territoires d'outre-mer de l'Union française se sont élevées en 1950 à 390.000 hectolitres contre 343.000 en 1949 et 193.000 en 1938. Elles se sont réparties ainsi : A.-O.F., 133.600 hectolitres ; Indochine, 66.400 hectolitres; Cameroun, 65.200 hectolitres.

(2) Il fallut assurer, dès la libération de la métropole, son ravitaillement en vin. Des expéditions furent alors effectuées ; c'est ainsi que le port d'Alger expédia au cours de certains mois plus de 300.000 hectolitres en fûts et en vrac. Pour assurer de telles sorties, des camions-citernes furent envoyés de France et des bateaux-citernes affrétés. *La chaîne des vins en vrac commençait à s'organiser.*

Pour le premier trimestre de l'année 1950 les exportations de vins en fûts et en vrac se sont ainsi réparties :

	Exportations totales	Fût	Vrac	% représenté par le vrac
Janvier	312.530 hl	97.620 hl	214.910 hl	69 %
Février	242.440 hl	85.720 hl	156.720 hl	65 %
Mars	275.690 hl	50.140 hl	225.550 hl	82 %
TOTAL	830.660 hl	233.480 hl	597.180 hl	72 %

(Documents statistiques de la Direction du port).

Les vins sont amenés à des chais de stockage par camions et wagons-citernes; de ces chais, ils sont refoulés directement par pipe-line vers les bateaux-citernes.

Les chais du port d'Alger reliés à quai par pipe-line offrent une capacité de stockage de 250.000 hectolitres:

	Capacité en hl	Quais d'embarquement
1°) Bassin de l'Agha		
Chai de la Chambre de Commerce..	20.000 (1)	Quai de Brest
Distilleries Africa et Bortolotti....	8.500	»
Etablissements François Toche	12.000	»
Sté des Ets Cinzano	8.274	»
Sté Peyroud et Cherfils	17.000	»
Cie Gle Vins du Midi et d'Algérie.	9.500	»
Ets Parlier et Fermaud	10.580	»
Soulié	7.000	»
Charles Bruno	5.000	»
Jacques Vigna	6.000	»
Ets Nicolas	30.000	»
Total.....	113.854 (2)	
2°) Bassin de Mustapha		
S.N.A.E.M. (3)	60.000	Quai de Dakar
Ets Dubuffet	6.000	»
Georges Martin (4)	35.000	Quai de Dunkerque
Sté Margnat Frères	15.000	»

Cette capacité est certainement très suffisante pour permettre une évacuation normale de la production vinicole.

§ 2. — LES PRODUITS AGRICOLES ET FORESTIERS

L'Algérie exporte par le port d'Alger un tonnage important de fruits, de légumes, de céréales; elle exporte aussi, principalement, de l'alpha, des tabacs, du liège, des conserves de légumes et de viandes, des huiles végétales, du crin végétal, des cuirs et des peaux, de la laine et du coton.

(1) Voir pages 178 et 179.

(2) Ces dix établissements forment le G.U.P.L.A. (Groupement des Utilisateurs du Pipe-Line de l'Agha).

(3) Société Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes.

(4) Voir page 189.

a) Les fruits et les légumes

Les exportations de fruits et de légumes ont progressé très rapidement d'une année à l'autre, jusqu'à la guerre, comme il ressort du tableau suivant (1) :

37.906 tonnes en 1931
44.286 tonnes en 1932
108.286 tonnes en 1933
93.662 tonnes en 1934
88.452 tonnes en 1935
149.363 tonnes en 1936
174.621 tonnes en 1937
149.060 tonnes en 1938
133.628 tonnes en 1939
110.284 tonnes en 1940
153.101 tonnes en 1941

La progression devait se poursuivre, selon le service de la Colonisation et de l'Hydraulique, comme suit:

180.000 tonnes en 1942
210.000 tonnes en 1943
240.000 tonnes en 1944
270.000 tonnes en 1945
300.000 tonnes en 1946
330.000 tonnes en 1947
360.000 tonnes en 1948
380.000 tonnes en 1949
400.000 tonnes en 1950

Les hostilités ont évidemment interrompu cette progression (2).

Mais dès la reprise de la vie économique normale, on assiste à un accroissement considérable des exportations de fruits et de légumes.

Le trafic des exportations s'est en effet ainsi décomposé ces deux dernières années:

(1) Ces tonnages sont des tonnages bruts, emballages compris (Documents statistiques de la Direction du port).

(2) Signalons que la guerre a fait que les populations autochtones ont pris l'habitude, qui leur restera, de consommer en Algérie des produits cultivés jusque là pour l'exportation.

Marchandises en tonnes	Tonnage exporté en 1949	Tonnage exporté en 1950			
		en France	vers les Territoires Français d'Outre-Mer	à l'Etranger	Total
FRUITS					
Dattes	10.272	863	4.127	863	5.853
Agrumes	93.752	74.676	16	3.945	78.637
Raisins	4.743	6.151	12	18	6.181
Fruits tendres	1.765	2.481	19	82	2.582
Total	110.532	84.171	4.174	4.908	**93.253**
LEGUMES					
Tomates	22.183	28.459	71	97	28.627
Pommes de terre	70.414	68.935	605	20.070	89.610
Autres légumes frais	16.133	44.375	114	3.123	47.612
Total	108.730	141.769	790	23.290	**165.849**

Les agrumes ont fourni plus de 80 % des exportations de fruits frais et plus de 40 % des exportations totales des fruits et des légumes frais pour l'année 1949. Leur exportation a marqué par contre un fort fléchissement en 1950, particulièrement à destination de la métropole où elles ont subi la concurrence des agrumes d'Espagne et d'Italie.

Les exportations de fruits tendres, prunes, abricots et nèfles, celles de raisins de table et notamment du chasselas, très précoces, sont sans cesse croissantes. L'exportation du chasselas commence généralement dans les premiers jours de juillet et dure jusqu'à l'époque où les premiers raisins du Midi de la France font leur apparition sur les marchés métropolitains.

Les exportations de légumes frais ont augmenté de 35 % par rapport à l'année 1949; celles de pommes de terre, qui se sont accrues à elles seules de 19.197 tonnes, portent sur la marchandise primeur (1) à destination des marchés des grandes villes métropolitaines et des marchés britanniques.

(1) Un débouché est ouvert au primeurs qui se placent sur les marchés avant l'entrée en jeu de la production française : carottes, artichauts, tomates, haricots verts et petits pois ; ceci, cependant, sous réserve d'une meilleure organisation de la vente des primeurs en province et d'une non-augmentation de la production métropolitaine ; en outre, il faut compter qu'il s'agit de produits chers dont l'écoulement dépend du pouvoir d'achat de la population.

Toutefois la production nord-africaine sans cesse croissante (1) dépasse déjà, de beaucoup, les besoins du marché national et nous devons chercher des débouchés sur les marchés extérieurs (2).

Le problème qui se pose, et se posera chaque jour passé avec plus d'acuité, est donc celui de la recherche des débouchés et particulièrement de ceux destinés aux légumes frais. Le placement des fruits pourra en effet être, au moins partiellement, assuré en France où ils se substitueront aux importations étrangères. Mais il n'en est pas de même pour les légumes frais dont la métropole n'importe que de faibles quantités de l'étranger. Le recours à l'exportation vers d'autres pays européens devient ici une nécessité inéluctable (3). Cette exportation paraît possible; «il n'est que de se référer à l'exemple donné après la guerre de 1914-1918 par l'Italie, qui, placée dans des conditions analogues à celles de l'Afrique du Nord actuellement, a pu développer largement ses exportations sur l'étranger grâce, en partie, à l'utilisation du froid» (4).

L'Algérie réussira donc dans l'avenir à écouler ses productions agricoles excédentaires, dans la mesure où ses moyens de transport lui permettront de les exporter loin et à prix modique.

(1) M. Martin, directeur de la Colonisation et de l'Hydraulique, a prévu, dans les vingt années suivant la guerre, une extension des surfaces cultivées et des productions correspondantes dans les proportions suivantes :

Culture	Extension des zones cultivés	Accroissement correspondant de la production
1) Zones de barrages		
Agrumes	17.500 ha	175.000 tonnes
Autres fruits	7.000 ha	105.000 tonnes
Légumes	10.000 ha	300.000 tonnes
2) Zones du littoral		
Primeurs divers	14.000 ha	420.000 tonnes

Par voie de conséquence, les exportations augmenteront dans la même proportion. (Documents de la Chambre de Commerce d'Alger. *Rapports à l'assemblée générale de l'Office du Froid* par la commission des fruits et légumes de l'Office du Froid, pages 80 à 104).

(2) Déjà, une compagnie française a créé une liaison bimensuelle qui permet de charger les agrumes et les primeurs du département pour Hambourg. Néanmoins, malgré l'ouverture du marché allemand et le maintien de nos positions sur le marché britannique, les tonnages exportés à destination de l'étranger restent relativement faibles. Le *Benelux* qui importe déjà nos céréales et nos vins pourrait être un débouché pour notre production.

(3) Tel est l'avis de la commission des fruits et légumes de l'Office du Froid (Documents de la Chambre de Commerce d'Alger. *Rapports à l'assemblée générale de l'Office du Froid*, page 109).

(4) Mlle Greliche. *La chaîne du froid en Algérie*. Thèse de doctorat en droit, Alger, 1951, page 67.

Il a ainsi pu être écrit récemment (1) : «L'Algérie exportera donc et exporte déjà des produits agricoles en majeure partie de nature périssable. Mais Paris est à 1.400 km d'Alger, soit à deux jours de paquebots et de trains rapides; la politique de l'eau pratiquée pendant ces dernières années (2) doit donc naturellement être complétée par la politique du froid. Nos produits, dans les années qui vont suivre, ne pourront, comme ils ont pu le faire jusque là, grâce à un concours de circonstances exceptionnelles, lutter avec les produits étrangers, sur les marchés de la métropole d'abord et ensuite et surtout sur les marchés étrangers. Nos concurrents, eux, ont, en effet, depuis longtemps déjà, réalisé un gros effort... Or, pour l'Algérie, pays dont la richesse est essentiellement agricole et qui ne possède pas d'industrie, l'exportation est une question absolument vitale; il est indispensable que nous exportions nos produits (3) afin de nous en servir comme monnaie d'échange pour nous procurer les objets manufacturés dont nous sommes dépourvus et qui feront de plus en plus défaut au fur et à mesure de l'évolution de la masse musulmane».

Aussi est-il normal que, depuis plusieurs années, on ait pensé à organiser, pour le transport de ces marchandises périssables, **une chaîne du froid.**

Or la chaîne du froid «ne vaut que ce que vaut son maillon le plus faible» (4) ; aussi nous attacherons-nous à l'étude de chaque dispositif formant la chaîne d'exportation. - De plus cette chaîne du froid, pour être utile, ne doit pas grever outre mesure le prix de revient des marchandises exportées; cela pose le problème de la concurrence possible de l'aviation.

I. — Divers dispositifs de la chaîne du froid (5)

Etant donné la proximité des lieux de production (6), le transport des produits jusqu'au port est effectué en majeure partie par camions normaux.

(1) Mlle Greliche, Op. cit., p. 4.

(2) Voir, *Les grands barrages et les irrigations en Algérie*, par M. Martin, directeur du service des Irrigations en Algérie ; rapport présenté à l'exposition internationale de la technique de l'eau (Liège, 1939).

(3) *Il est, aussi, nécessaire que nos exportations portent sur des produits de valeur* (tels que les artichauts, les haricots verts, les petits pois, les raisins...) ; mais, à cause de la nature très fragile de ces produits, il faut prévoir des transports appropriés. C'est le but lointain que se sont fixé les organisateurs de la chaîne du froid en Algérie.

(4) *Economie Algérienne*. M. Saint Germes, professeur d'économie politique à la Faculté de droit d'Alger. Alger, Edit. La Maison des Livres. 1950, p. 260. - Mademoiselle Greliche (op. cit., p. 2) a écrit dans le même ordre d'idées: « Dès 1939, l'Algérie possédait des installations et des moyens de transport permettant de traiter les produits par le froid, mais il manquait à ces éléments d'être coordonnés en une chaîne. Or, pour que l'emploi du froid soit efficace, il faut une chaîne ininterrompue».

(5) L'étude des exportations des viandes sous froid sera poursuivie concurremment à celle des exportations des fruits et des légumes.

(6) Par exemple, la Mitidja n'est qu'à une heure d'Alger, la plaine du Chéliff qu'à une demi-journée de deux ports d'embarquement : Alger et Oran.

Mais, quelque fois, le transport a lieu par chemin de fer, sous température conditionnée (1). En ce but, la *Société française de Transport et des Entrepôts Frigorifiques* met à la disposition des usagers **57 wagons** dont 12 isothermes et 45 réfrigérants, ainsi que **36 cadres** dont 8 isothermes et 28 réfrigérants. Ces wagons ne sont pas affectés spécialement à l'Algérie, mais circulent de Tunis à Casablanca.

Arrivés au lieu d'embarquement, les produits périssables en attente sont stockés dans les **entrepôts frigorifiques du port.**

Ces entrepôts sont installés dans le hangar n° 1 de la Chambre de Commerce (2). L'installation en avait été entreprise en 1940 sous l'impulsion de M. Magnol secondé par M. Ben Ouenniche; la même année, pour assurer l'exploitation de cet établissement, ces deux industriels algériens fondèrent la société des *Entrepôts Frigorifiques Algériens*. En 1943, sous la pression des événements et grâce à l'appoint d'outillage que lui fournirent les Alliés, la direction fut amenée à doubler ses installations.

Actuellement les entrepôts du port (3) comprennent «16 chambres froides d'une capacité totale de 2.000 m³. Les installations sont disposées en un rez-de-chaussée et un premier, de part et d'autre d'un hall central séparant le bâtiment en deux dans le sens de sa longueur, ouvrant sur les quais côté ville d'une part, côté mer de l'autre, et dont la hauteur est celle de l'entrepôt. La largeur de ce hall permet facilement la circulation d'un véhicule lourd. De chaque côté, un escalier de fer et une étroite galerie permettent d'accéder aux chambres du premier et d'y transporter aisément la marchandise. Le rez-de-chaussée comprend, outre la salle des machines, 7 chambres (4) : 2 dans l'aile nord, côté salle des machines et 5 dans l'aile sud. Le premier comprend 9 chambres (5), 4 au nord et 5 au sud».

Au moment de sa fondation, cet établissement était destiné à faire de la réfrigération des fruits et des légumes, surtout en vue de l'exportation, donc à constituer un premier maillon de la chaîne frigorifique algérienne. - Mais, en raison de l'arrêt de toute expor-

(1) Il n'existe pas actuellement en Algérie de camions isothermes ou réfrigérants.
(2) Voir pages 123 et 188.
(3) Mlle Grelche (Op. cit., p. 33) nous fournit une description très détaillée.
(4) Les volumes utiles de ces chambres se répartissent ainsi:

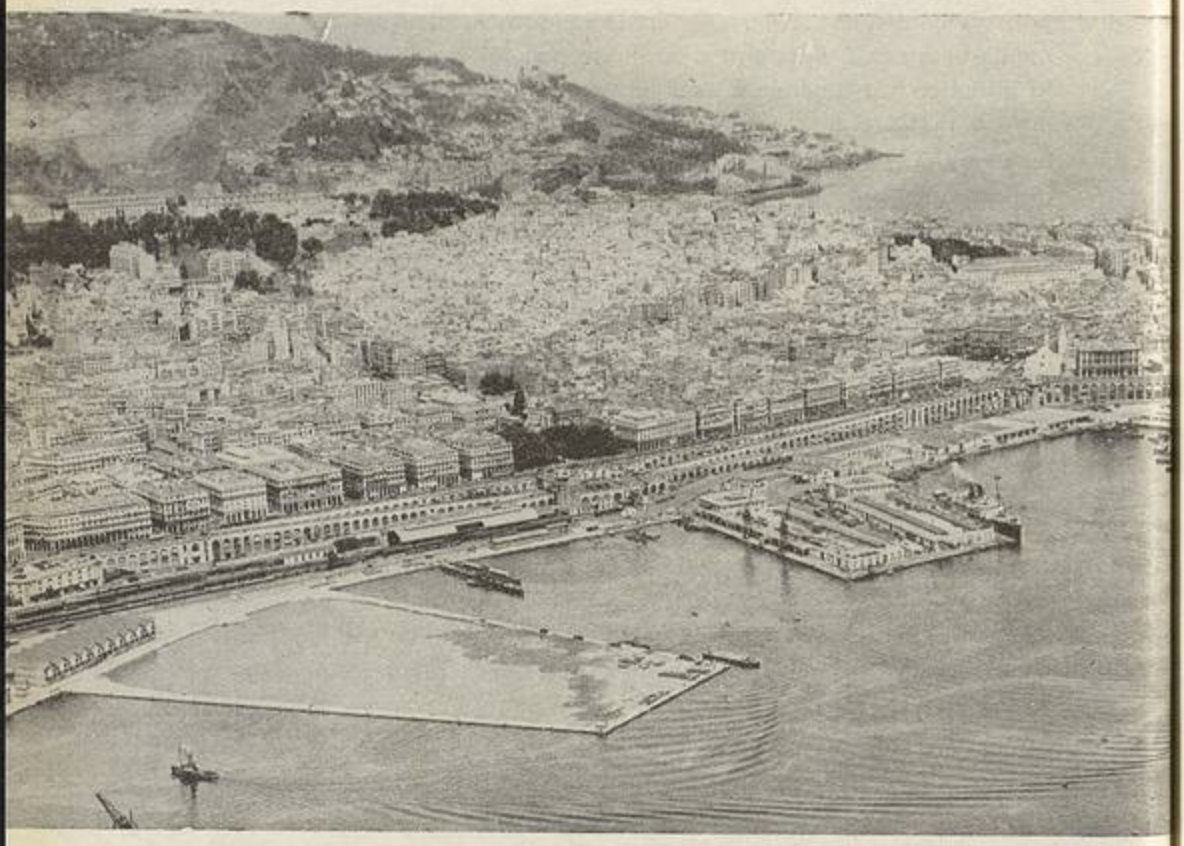
— Chambre I	: 150 m³	de volume utile	sur un	volume total	de 191 m³
— Chambre II	: 177 m³	»	»	»	203 m³
— Chambre III	: 96 m³	»	»	»	122 m³
— Chambres IV, V, VI, VII,	: 97 m³	»	»	»	126 m³

(5) Les volumes utiles de ces chambres se répartissent ainsi:

— Chambre VIII	: 82 m³	de volume utile	sur un	volume total	de 108 m³
— Chmbres IX, X	: 87 m³	»	»	»	114 m³
— Chambre XI	: 89 m³	»	»	»	116 m³
— Chambres XII, XIII	: 86 m³	»	»	»	113 m³
— Chambre XIV	: 90 m³	»	»	»	118 m³
— Chambres XV, XVI	: 99 m³	»	»	»	128 m³

tation par suite de la coupure des communications avec la métropole, l'activité de l'établissement fut orientée vers la conservation des produits congelés, des viandes en particulier; il a fourni un précieux concours aux Alliés dont les besoins d'entreposage croissaient rapidement avec le développement des opérations de guerre. - Depuis 1946, ces entrepôts sont revenus à leur destination première et se sont spécialisés dans la réfrigération des fruits et des légumes et la conservation des produits congelés.

Ainsi, l'activité des Entrepôts Frigorifiques Algériens sera de plus en plus tournée vers la préréfrigération des produits destinés à l'exportation ou à la conservation des produits préréfrigérés dans les établissements ou les entrepôts de l'intérieur (1) en transit à Alger.



A gauche, le môle de France où s'édifie la «nouvelle gare maritime»
A droite, la «gare maritime» du môle Al Djefna

(1) Nous pensons tout particulièrement à la station-pilote de préréfrigération et de conditionnement d'Orléansville exploitée, elle aussi, par la société des Entrepôts Frigorifiques Algériens. Elle a été équipée pour des expéditions sous froid pouvant porter journellement sur 280 tonnes de fruits et de légumes.

Mais l'insuffisance de ces entrepôts frigorifiques, en face de l'accroissement rapide des exportations de fruits et de légumes, à conduit à prévoir un équipement vaste et perfectionné de réception, de stockage et de traitement sous froid de ces produits.

Les bases du projet de construction de la **nouvelle gare maritime** (1) prévoyaient, en ce but, la réception massive de fruits et de légumes avec des pointes de 4.000 tonnes par jour, le stockage sous hangars de deux jours d'arrivage à quai, c'est-à-dire 8.000 tonnes en période de pointe, et enfin le traitement sous froid de la plus grande partie des 8.000 tonnes stockées (2).

(1) Voir pages 153 et 172.

(2) M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, J. LARRAS, directeur du port d'Alger, dans une *Notice explicative* relative à l'*Equipement du Nouveau Môle du bassin du Vieux-Port*, explique sur quelles bases économiques a été établi le projet de construction (Alger, le 27 mai 1947).

Partant du fait que les exportations de fruits et de primeurs sont en progression constante, M. Larras prévoit, dans un proche avenir, des exportations s'élevant à 400.000 tonnes par an. De cette donnée fixe, et par comparaison avec le tableau détaillé des exportations d'avant la guerre (en pourcentage), M. Larras établit ainsi (en pourcentage), la répartition approximative de ces 400.000 tonnes exportées :

MOIS	Pommes de terre	Carottes	Oranges	Clémentines	Mandarines	Tomates	Artichauts	Haricots verts	Petits pois	Fruits tendres	Raisins	TOTAL
Octobre....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nov... ...	»	»	1,2	3,3	«	0,9	0,3	0,7	»	»	»	6,4
Déc...	0,3	»	5,0	1,7	3,1	0,6	0,4	0,7	»	»	»	11,4
Janvier....	1,1	0,3	4,1	»	2,1	0,3	0,5	»	0,3	»	»	9,3
Février....	1,8	0,9	5,0	»	0,8	»	0,7	»	0,1	»	»	9,3
Mars.....	4,7	3,1	4,1	»	0,4	»	0,7	»	0,3	»	»	13,3
Avril.....	12,9	4,0	0,6	»	»	»	0,3	»	0,2	»	»	18,0
Mai.....	7,9	3,1	»	»	»	0,6	0,1	1,1	0,1	»	»	12,0
Juin.....	0,3	0,6	»	»	»	5,7	»	0,8	»	2,5	»	9,9
Juillet.....	»	»	»	»	»	0,9	»	0,1	»	5,5	1,4	7,9
Août.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,6	1,6
Sept.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Total.....	29	12	20	5	7	9	3	3	1	8	3	100

« Or, poursuit M. Larras, l'on exportait déjà plus de 150.000 tonnes par an avant la guerre sans aucun conditionnement ni froid, et sans doute à la satisfaction du destinataire puisque les exportations allaient continuellement en croissant. Si l'on remarque donc qu'on exportait alors :

34 % d'agrumes (dont 3/4 d'oranges)
29 % de pommes de terre
32 % de légumes (dont 1/3 de carottes)
5 % de fruits et raisins,

l'on est conduit à penser que la quasi-totalité des pommes de terre, des carottes et des oranges, c'est-à-dire 62 % des futures 400.000 tonnes de 1955 ou 1960, ne sera normalement pas transportée sous froid (sauf passage peu onéreux dans des installations déjà construites pour d'autres produits) ».

« Le départage entre les produits sous froid et les produits ordinaires s'établirait alors comme suit (en tonnes par jour) :

Intéressons-nous uniquement ici au stockage et au traitement sous froid des fruits et des légumes (1).

«Si l'on admet, comme on l'a vu, qu'il faut être à même de stocker à quai et d'y traiter, en partie sous froid, 8.000 tonnes de fruits et légumes en période de pointe, la Direction du Port s'est trouvée conduite à prévoir de l'ordre de 8.000 m² de salles de stockage (réfrigérées ou non), correspondant à quelques 24.000 m² de planchers, sur les mêmes bases qu'en Afrique du Sud de 333 kgs de fruits et légumes par m² de plancher pour 3 m 50 de hauteur brute sous plafond (2)».

«Les surfaces à réserver au traitement sous froid dépendront essentiellement des solutions qu'adoptera finalement l'Algérie pour l'organisation de la chaîne du froid».

MOIS	Produits sous froid	Produits ordinaires	TOTAL
Octobre	»	»	»
Novembre	640	160	800
Décembre	760	720	1.480
Janvier	480	760	1.240
Février	240	1.040	1.280
Mars	160	1.640	1.800
Avril	120	2.400	2.520
Mai	240	1.520	1.760
Juin	1.280	120	1.400
Juillet	1.040	»	1.040
Août	200	»	200
Septembre	»	»	»
	5.160	8.360	13.520

« L'on devrait donc équiper le Nouveau Môle pour des expéditions moyennes de 2.520 tonnes par jour (en Avril) et les chambres sous froid pour des expéditions moyennes de 1.280 tonnes par jour (en Juin). Mais le Dimanche et le Lundi sont des jours creux dans le commerce des fruits et légumes. Les pluies, les fêtes musulmanes, les cours télégraphiques des halles et le siroco provoquent de gros à-coups dans la cueillette. Et l'on doit pouvoir faire face à de courtes interruptions du trafic maritime par suite d'avaries ou de mauvais temps ».

« L'on doit donc être en mesure de recevoir 2.520 x 1,6 = 4.000 tonnes de fruits et légumes à quai par jour sur le Nouveau Môle, d'y traiter par jour sous froid, et d'y stocker sous hangars 2 jours d'arrivages à quai, c'est-à-dire 8.000 tonnes en période de pointe (la plus grande partie étant alors à conserver ou à prolonger sous froid). Et c'est sur ces bases que la Direction du Port a établi son projet ».

---

(1) Nous nous permettons de reproduire ici, in extenso, certains passages de la *Notice explicative* relative à l'*Equipement du Nouveau Môle du bassin du Vieux-Port*, établie à Alger, le 27 mai 1947, par M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Larras, directeur du port d'Alger.

(2) « La hauteur brute sous plafond comprend la hauteur des frigorifères et des gaines de ventilation. La moyenne de 300 à 333 kgs de fruits et primeurs par m² de plancher est à peu près la même dans tous les pays du monde et dépend peu du type d'emballage adopté » (Ibid., p. 9, note 3).

«L'accord n'a en effet pas encore pu se faire sur les températures à réaliser, les uns tenant pour le transport sous atmosphère conditionnée, les autres pour le transport sous froid, d'autres enfin pour le transport après congélation à cœur (bien que ces 3 procédés ne puissent pas tous avoir en réalité le même champ d'application pratique). La généralisation des transports sous 0° à + 2° (exceptionnellement + 5° pour les agrumes) en Afrique du Sud, aux U.S.A. et en Italie conduit toutefois la Direction du Port à prévoir dès maintenant l'éventualité d'un choix final de températures de cet ordre».

«L'accord n'a pas encore pu se faire non plus entre le système Américain des transports sous froid à partir des régions de cueillette et le système Sud-Africain des transports sous froid à partir des ports d'exportation seulement, bien que les Chemins de Fer Algériens considèrent d'ores et déjà la question comme résolue en s'équipant pour le transport des produits de la plaine du Chéliff sous froid suivant des solutions très voisines du système Américain».

«Quoi qu'il en soit, la Direction du Port conclut de ce qui précède qu'elle n'aura probablement pas à traiter sous froid plus de 2 × 4.000 = 8.000 tonnes de fruits et légumes en période de pointe (dont 6.000 déjà refroidies au départ ou la veille et 2.000 en pleine préréfrigération), avec des écarts maxima de température de 30° avec l'air ambiant pour la moyenne générale du stock (1) et avec des durées de préréfrigération de 10 à 20 heures ou même moins en période d'expéditions actives».

«La Direction du Port a donc prévu l'éventualité d'un équipement frigorifique de l'ordre de:

(6.000 T. × 200) + (2.000 T. × 1.200) = 3.600.000 frigories-heures utiles, c'est-à-dire de l'ordre de 7.000.000 de frigories-heures et de 5.000 chevaux installés (en admettant les mêmes consommations journalières et les mêmes coefficients d'équipement que pour les installations analogues d'Afrique du Sud et en tablant sur une ventilation forcée de l'ordre d'un renouvellement d'air par minute) (2)».

«L'essentiel est donc de se réserver par avance des surfaces suffisantes pour l'établissement éventuel de vastes centrales de production de froid et la Direction du Port croit y être parvenue dans le projet qu'elle a établi».

(1) « Il y aura toujours une partie des fruits et légumes qui ne seront jamais réfrigérés entre 0° et + 2°, mais vers + 4° ou + 5° ou même + 8° ou + 10° en atmosphère conditionnée.

Il y aura par contre toujours une dépense supplémentaire de frigories pour conditionner le hall de réception des wagons et les couloirs de circulation.

(2) «Ces chiffres seraient à revoir si l'on devait en venir au transport sous atmosphère conditionnée ou au transport après congélation à cœur, au lieu du transport sous 0° à + 2° qui a servi de base aux évaluations précédentes, ou si l'on devait installer des usines à glace pour le commerce ou le glaçage des wagons (en distrayant quelques surfaces relativement minimes des vastes superficies réservées aux fruits et légumes)».

«Le nombre et l'emplacement des chambres froides ne figurent donc au projet qu'à titre purement indicatif, d'autant plus qu'il ne sera pas toujours possible d'établir immédiatement les chambres à l'emplacement définitif puisque le volume et la disposition relative des travées en exploitation changeront au fur et à mesure de l'équipement du Nouveau Môle».

«L'emploi de machines frigorifiques à circulation de saumure pourra procurer beaucoup de souplesse à cet égard car l'on peut transporter facilement de la saumure froide à grande distance et l'on peut déplacer facilement des panneaux isolants ou des radiateurs frigorifiques d'une travée (ou d'un étage) de hangar à l'autre».

«L'on peu en dire autant de l'emploi de tunnels (au lieu de chambres frigorifiques) puisque leur déplacement n'exige qu'un minimum de frais, et ceux-ci pourront peut-être présenter de ce fait quelque intérêt, malgré leurs dépenses d'exploitation plus élevées, lors de la mise en service des premières installations du Nouveau Môle jusqu'à ce qu'on finisse par obtenir l'équilibre moyen entre produits sous froid et produits ordinaires».

«Pareil équilibre finira lui aussi par s'établir entre fruits et légumes d'une part, carcasses de moutons de l'autre, et c'est d'après l'expérience pratique ainsi acquise que la Direction du Port fixera définitivement les surfaces et puissances (du reste assez faibles) à réserver aux exportations de viandes congelées dans les nouvelles installations du bassin du Vieux-Port».

«Les importations de produits sous froid en Algérie semblent devoir être moins importantes encore (poissons, produits laitiers...). Il suffit donc de les signaler ici pour mémoire».

Un tel projet, qui constitue le maillon portuaire de la chaîne du froid pour le département d'Alger, a été approuvé par la Chambre de Commerce. Les travaux à effectuer par étapes successives ont été entrepris; ils comprennent l'aménagement des deux postes d'enracinement situés sur la moitié ouest du nouveau môle, dit môle de France, les installations se trouvant limitées au rez-de-chaussée et au premier étage. Dans cette première phase de réalisation, la surface des chambres froides restera limitée à 5.140 m² environ. L'accès direct des camions au niveau du plancher du premier étage, à l'aide d'une rampe inclinée, permettra une diminution des temps et, par suite des frais de manutention (1). Une fois achevée, cette gare maritime sera une installation extrêmement concentrée puisqu'elle permettra, ainsi qu'il a été déjà dit, l'exportation par quatre postes à quai de 400.000 tonnes de fruits et de légumes.

(1) Cette amélioration du projet primitif aura en outre pour effet d'adapter l'équipement du môle de France au trafic tout nouveau des fruits et des légumes par « containers».

Le transport des marchandises est ensuite effectué par paquebots spécialement aménagés.

Dans sa thèse, *La Chaîne du froid en Algérie*, Mademoiselle Greliche affirme la suffisance actuelle de cette **flotte frigorifique** (1) qui permet «d'assurer, sauf dans les périodes de pointe, le transport par mer des produits périssables». «Le problème du transport par mer, écrit-elle, est maintenant résolu et la continuité de la chaîne peut être assurée; toutefois, dans un avenir prochain, si toutes les denrées périssables sont expédiées sous régime du froid, il sera indispensable de prévoir la mise en ligne de nouvelles unités».

Après débarquement dans un entrepôt d'importation frigorifié de France, c'est aux wagons de la *Société française de Transports et*

(1) La Compagnie Générale Transatlantique a actuellement en service:

1°) Sur la ligne Algérie-Marseille (bateaux en rotation constante entre Alger-Oran-Marseille).

— *Ville-d'Oran* dont le volume réfrigéré est de	1.490 m³	et celui frigorifique de	74 m³
— *Ville-d'Alger*	»	1.945 m³	»	74 m³
— *Gouverneur-Général-Chanzy*	»	550 m³		
— *Marigot*	»	1.154 m³	»	220 m³

A ces bâtiments, il convient d'ajouter 3 paquebots lancés en 1950 et qui doivent être mis en service prochainement: le *Saha* a d'un volume réfrigéré de 1.985 m³ et d'un volume frigorifique de 200 m³, le *Ville-de-Marseille* et le *Ville-de-Tunis*, tous deux d'un volume réfrigéré de 2.620 m³.

2°) Sur la ligne Algérie-Atlantique.

— *La Hague* dont le volume réfrigéré est de	1.392 m³	et celui frigorifique de	305 m³
— *La Hève, La Coubre* et *La Baule*				
— *Sainte-Maxime*	»	1.343 m³	»	268 m³
— *Saint-Clair*				
— *Saint-Fereol*				

La Compagnie de Navigation Mixte a actuellement en service sur la ligne Alger-Marseille.

— *Djebel-Amour* dont le volume frigorifique est de	220 m³		
— *Djebel-Aurès*	»	240 m³		
— *Président-de-Cazalet*	»	188 m³	et celui réfrigéré de	699 m³
— *Djebel-Dira*	»	285 m³	»	800 m³
— *El-Mansour*	»	130 m³	»	800 m³
— *Tafna*	»	360 m³		
— *Tell*		360 m³		
— *Tougourt*	»	360 m³		

La Société Générale des Transports Maritimes a Vapeur a actuellement en service sur la ligne Alger-Marseille.

— *Sidi-Mabrouk* dont le volume réfrigéré est de	857 m³	et celui frigorifique de	305 m³
— *Sidi-Okba*	»	800 m³	»	285 m³
— *Sidi-Bel-Abbès*	»	700 m³	»	180 m³
— *Sidi-Ferruch*	»	800 m³	»	285 m³

La Compagnie Le Borgne possède le *Charles-Le Borgne* (ligne de la Méditerranée) dont le volume frigorifique est de 327 m³ et l'*Alberte-Le Borgne* (ligne Algérie-Rouen) dont le volume frigorifique est de 305 m³ et celui réfrigéré de 1.392 m³.

La Compagnie de Bateaux a Vapeur du Nord (C.B.V.N.) possède deux cargos affectés aux lignes de la Manche (Rouen), et ayant chacun un volume frigorifique de 280 m³.

La société des Cargos Algériens, société filiale de la Compagnie de Navigation Mixte, possède deux cargos affectés aux lignes de la Manche (Rouen), le *Tlemcen* et le *Djurdjura*, qui comptent chacun deux cales frigorifiques de 108 m³ et 163 m³ et un faux pont réfrigéré de 400 m³... (Sur toute cette question, se référer à la thèse précitée de Mademoiselle Greliche).

des Entrepôts Frigorifiques (1) qu'il appartient d'assurer le trajet jusqu'aux grandes villes de la métropole. Là, il faut un entrepôt terminal frigorifique.

II. — Question de la concurrence possible de l'aviation

Nous savons qu'il n'y a qu'un faible tonnage de primeurs d'Algérie qui puisse échapper à la concurrence presque immédiate de productions européennes équivalentes. Or l'avion restera longtemps encore d'un coût de transport plus élevé que le bateau, et, de ce fait, ne semble pas devoir devenir jusqu'à nouvel ordre l'engin principal de transport des fruits et des légumes exportés (2). De plus, l'avion n'évitera jamais l'emploi de navires réguliers et fréquents pour les importants tonnages de marchandises diverses venant de France en Algérie; le fret de retour ou de complément de ces navires comprendra toujours normalement de gros tonnages de fruits et de légumes.

b) Les céréales et les produits de la minoterie

La récolte de céréales a été abondante dans son ensemble, en 1950; toutefois, les exportations marquent une légère baisse par rapport aux années précédentes:

Céréales	1949	1950
Blé dur	1 t	»
Blé tendre et demi-tendre	2	1 t
Orge	14.418	8.495
Riz	54	335
Autres	966	250
Total	**15.441 t**	**9.081 t**

En 1950, plus des 9/10 des exportations (3) ont été à destination de l'étranger (4), et particulièrement, selon leur importance, de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne, de la Norvège, du Japon et des Pays-Bas.

(1) Des wagons de ce genre sont acheminés à travers la Manche, par le « ferry-boat » Calais-Douvres, vers Londres.

(2) 3.647 tonnes seulement de tomates et autres légumes frais, d'agrumes et de fruits frais, ont été exportées par l'aérodrome de Maison-Blanche en 1950.

(3) Il s'agit principalement de l'orge qui a pris une grande importance dans les exportations de céréales depuis 1938, époque à laquelle elle ne s'inscrivait que pour un tonnage de 135 tonnes.

(4) En 1949, au contraire, on note un tonnage de céréales (d'orge principalement) exportées vers la métropole s'élevant à 13.059 tonnes contre un de 2.379 tonnes seulement à destination de l'étranger.

Il faut rattacher au marché des céréales les exportations de produits de la minoterie.

Les plus grandes minoteries du département d'Alger sont celles d'Hussein-Dey, de Maison-Carrée, de Blida et de Médéa. Ces minoteries étaient bien outillées dès avant 1939 et fournissaient un important tonnage à l'exportation. Mais ces exportations ont diminué en raison de l'augmentation de la consommation locale; par contre, les importations de denrées similaires ont décru dans des proportions considérables, ce qui prouve que la production des usines algériennes suffit de plus en plus à satisfaire les besoins locaux:

Produits de la minoterie		Quantités exportées par le port d'Alger		
		en 1938	en 1949	en 1950
Farines de céréales ..	Entrées	3.309 t	81 t	1.764 t
	Sorties	15.568	977	50
Gruaux, semoules ...	Entrées	8.185 t	477 t	1.008 t
	Sorties	11.841	977	10.159

c) L'alfa

Depuis plusieurs années, les exportations d'alfa accusent de nettes diminutions:

en 1938, 18.733 tonnes dont 10.140 tonnes vers la France;
en 1949, 27.606 tonnes dont 18.789 — — ;
en 1950, 18.023 tonnes dont 15.766 — — .

Ce fait est regrettable, les exportations de ce produit présentant un intérêt certain, puisqu'elles se font en grande partie à destination de la Grande-Bretagne et procurent ainsi à l'économie algérienne un apport appréciable en livres sterling (1).

Signalons que deux usines (2), dont la station-pilote de Baba-Ali (3), installées aux environs d'Alger, ont obtenu leur agrément au plan d'industrialisation, pour la fabrication de pâte à papier en partant de la paille et de l'alfa. On espère ainsi, en encourageant ces industries naissantes, diminuer notablement les importations de pa-

(1) En 1950, les exportations algériennes d'alfa, effectuées par les ports d'Oran et d'Arzew principalement, de Bône, d'Alger, de Philippeville et de Bougie, se sont élevées à 133.400 tonnes - contre 204.650 en 1949 - dont 117.000 tonnes à destination de la Grande-Bretagne et 16.000 à destination de la France. Nous remarquons ainsi que c'est le port d'Alger qui exporte vers la France la quasi-totalité de l'alfa algérien qui lui est destiné.

(2) En plein essor, actuellement.

(3) Station-pilote installée par la *Compagnie Nord-Africaine de Cellulose* et par la *Société Solvay*. Cette fabrique de papier se trouve conjuguée avec une autre usine lui fournissant la soude et le chlore utilisés.

pier qui atteignent chaque année des chiffres de l'ordre de 17.000 à 18.000 tonnes. Cela aurait une sérieuse répercussion sur l'équilibre de notre balance commerciale.

d) Les tabacs

L'industrie du tabac est ancienne dans le département d'Alger où la récolte est importante.

Mais le tabac algérien n'est «que de bonne qualité moyenne, car le climat d'Algérie ne permet pas d'obtenir des feuilles comparables à celles de La Havane, de Java ou de Manille» (1).

Aussi, pour leur production, les manufactures de tabacs sont-elles obligées de mélanger, tabacs algériens et tabacs exotiques (2).

Cette production (3) est en partie destinée à l'exportation, et particulièrement à celle pour les territoires français d'outre-mer:

Tabacs	Unité	Quantités exportées pendant l'année 1950			
		en France	aux Territoires Français d'Outre-Mer	à l'Etranger	Total
Tabacs bruts (4)	Tonne	1.921	781	195	2.897
Tabacs fabriqués	»	102	4.102	17	4.221
Total		2.023	4.883	212	**7.118**

e) Le liège

L'Algérie est le troisième pays producteur de liège du monde après le Portugal et l'Espagne.

Le port d'Alger a exporté, à lui seul, en 1950, 3.756 tonnes de liège naturel brut, 1.184 tonnes de liège naturel élaboré, 1.152 tonnes de liège aggloméré.

Il a suivi en cela une très rapide progression qui s'explique par la diversité de plus en plus grande des emplois du liège dans

(1) M. Saint Germès. Op. cit., p. 125.

(2) Ces derniers étaient les plus employés avant la guerre ; ils ont fait de nos jours une large place, faute de devises, aux tabacs algériens.

(3) Il s'agit essentiellement de cigarettes qui, étant exportées en quasi-totalité vers l'Union française, nécessitent un emballage solide et un empaquetage susceptible de résister aux climats tropicaux.

(4) Les tabacs algériens bruts servent de tabacs de coupe. Cela explique que la majeure partie des exportations de ces derniers soit à destination de la France.

l'industrie: fabrication de laine de liège et d'agglomérés destinés à l'isolation et à la construction, de cire de liège, de subéroline, de matières plastiques, etc...

Désignation des marchandises	Quantités exportées en 1938	Quantités exportées en 1949			Quantités exportées en 1950		
		en France	à l'Etranger	Total (1)	en France	à l'Etranger	Total (1)
Liège naturel brut	691 t	619 t	576 t	1.196 t	1.735 t	2.019 t	**3.756 t**
Liège naturel ouvré	1.148	927	174	1.129	872	247	**1.184**
Liège aggloméré	788	942	367	1.446	653	433	**1.152**

Les exportations ont été effectuées à l'étranger, par ordre d'importance, à destination des Etats-Unis (2), de l'Allemagne, de la Suède, de l'U.R.S.S., de la Hongrie, de l'Angleterre, de la Finlande, des Pays-Bas, de la Belgique, de la Turquie, de l'Argentine et du Japon.

Bien que le problème des débouchés soit une source de difficultés pour l'industrie du liège, le pays a quand même tout à gagner dans la transformation sur place, au besoin pour son propre usage, des excédents de sa production de liège brut. C'est dans cette voie que se sont engagés les industriels locaux depuis la guerre.

f) Les préparations et les conserves

Les exportations de préparations et de conserves de viandes, de poissons, de crustacés, de légumes et de fruits se sont élevées, en 1950, à **6.292 tonnes.**

Les préparations et les conserves de viandes, de poissons et de crustacés, ont été expédiées pour plus des 9/10 en France; par contre, celles de légumes et de fruits ont été exportées pour 2/5 à l'étranger, et pour 2/5 aux territoires français d'outre-mer, 1/5 seulement étant destiné à la métropole.

g) Les huiles végétales

L'Algérie ne couvre ses besoins en huiles qu'à concurrence du tiers, même dans les années favorables.

(1) Y compris le liège exporté vers les territoires français d'outre-mer.

(2) Les exportations à destination des Etats-Unis viennent en tête (des pays étrangers) avec plus de la moitié du total des lièges naturels bruts exportés à l'étranger.

(3) A la suite de difficultés rencontrées dans l'approvisionnement en merrains et douelles entravant la marche de la tonnellerie, la *Société des Emballages Isothermiques*, sise à Hussein-Dey, a entrepris la fabrication de fûts en liège (société agréée au plan d'industrialisation).

Aussi les chiffres des importations d'huiles dépassent-ils largement ceux des exportations.

Un gros effort a été fait néanmoins par l'industrie algérienne en vue de l'exportation à l'étranger d'huiles d'olives raffinées de première qualité.

Les importations et les exportations d'huiles effectuées par le port d'Alger ont profondément varié ces dernières années:

Désignation des marchandises		1949	1950
Huiles d'olives raffinées et autres huiles végétales raffinées	Entrées	3.423 t	**1.867 t**
	Sorties	3.121	3.530
Huiles d'olives brutes et autres huiles végétales brutes	Entrées	7.381 t	**13.345 t**
	Sorties	1.083	2.495

En 1950, les exportations d'huiles raffinées ont retrouvé leur niveau d'avant la guerre, alors que les importations ont tendu à diminuer. Par contre, les importations d'huiles brutes ont augmenté considérablement en fonction des quantités nécessaires à l'alimentation des importantes raffineries algéroises (1).

h) Le crin végétal (2)

Les feuilles de palmier nain donnent après rouissage et peignage une filasse dite «crin végétal»; on l'utilise pour garnir les matelas, car il est inaltérable par la vermine; on l'emploie aussi pour fabriquer des cordes, des nattes et des paniers.

Les étendues exploitables se sont considérablement réduites, le défrichement de terres nouvelles par les colons impliquant l'arrachage systématique de ces plantes.

Les importations du port d'Alger, au cours de l'année 1950, accusent très nettement ce fléchissement par rapport à 1938:

Crin Végétal	1938	1949	1950
Exportations totales	4.565 t	2.762 t	**2.929 t**
Exportation sur l'Etranger	4.256	2.499	2.160
Exportation sur la France	210	204	682

(1) Les principales sont la *Société Lesieur-Afrique*, la *Société des Huileries et Savonneries d'Algérie* et la *Société Tamzali*. A ce sujet, voir ce qui a trait à Alger, port industriel.

(2) L'idée d'utiliser le palmier nain, si abondant dans le Tell algérien, pour fabriquer du « crin végétal », est venue vers le milieu du XIXe siècle à un ancien tapissier, M. Averseng.

i) Les cuirs et les peaux

Les exportations de cuirs et de peaux, par le port d'Alger, se sont élevées en 1950 à **1.820 tonnes.**

Ces exportations ont été, en majeure partie, à destination de la métropole (1) :

Désignation des marchandises	Unité	Quantités exportées pendant l'année 1950			
		en France	aux Territoires Français d'Outre-Mer	à l'Etranger	Total
Cuirs et peaux bruts	Tonne	1.305	2	459	1.766
Cuirs et peaux simplement tannés	»	6	1	»	7
Cuirs travail. après tannage	»	40	»	»	40
Ouvrages en cuir et peau.	»	0,3	0,3	0,2	1
Pelleterie et fourrures ...	»	6	»		6

j) La laine et le coton

Les exportations de laine par le port d'Alger, qui se sont élevées en 1950 à **966 tonnes,** ne représentent plus que les 4/10 de ce qu'elles étaient en 1938; elles sont, en effet, de plus en plus utilisées par l'industrie textile locale qui a connu, sous les nécessités de la dernière guerre mondiale, une expansion très grande (2).

Les exportations de coton qui se sont élevées en 1950 à **316 tonnes** ont elles aussi subi, du même fait, une nette diminution.

§ 3. — LES PRODUITS DU SOUS-SOL

Alger est un port exportateur, de produits du sous-sol, assez récent.

« Cela permit aux colons européens pratiquant le défrichement d'obtenir des ressources. Mais le défrichement impliquait l'arrachage des palmiers, et non pas la seule cueillette de leurs feuilles » (M. Saint Germès. Op. cit., p. 66).

(1) D'où provient, en retour, la majeure partie des articles manufacturés en cuirs et principalement les chaussures nécessaires à la nombreuse population de notre département.

On assiste, depuis quelques années, à la naissance d'ateliers de transformation et de travail du cuir ; les ateliers artisanaux d'Alger sont désormais capables de couvrir une bonne partie des besoins en chaussures de travail. Toutefois, si le pays vient à pouvoir se suffire lui-même dans ce domaine, il lui restera à augmenter sa production et aussi à l'améliorer afin de satisfaire toutes les demandes sans oublier celles des chaussures dites de luxe que seule l'importation peut, dans l'état actuel, procurer au marché local.

(2) Lorsque l'on sait que le seul tissage fait plus que doubler le prix de la marchandise, l'on comprend les avantages appréciables pour la balance commerciale du pays à tisser l'énorme quantité de cotonnade que l'Algérie utilise. Une heureuse initiative vient d'être prise dans ce domaine par la société « *La Cotonnerie Africaine* » d'Alger qui a été agréée au plan d'industrialisation de l'Algérie pour construire et exploiter à Maison-Carrée une usine de filature et de tissage de coton avec apprêt et teinturerie jusqu'à concurrence d'une production annuelle de 1.200.000 mètres carrés de coton brut et 1.200.000 mètres carrés de tissus fabriqués à partir de filés métropolitains.

En 1902, on y embarquait en effet à peine 16.000 tonnes de minerais, dont 13.000 en minerai de zinc (1). Les mines de l'Ouarsenis, de Sakamody et de Guerrouma (2) fournissaient la calamine, la blende et un peu de galène; le fer venait d'Aïn-Oudrer (3).

Mais les années 1904 et 1905 étaient marquées par la mise en exploitation des gisements du Zaccar de Miliana, de Temoulga et de Rouïna. Les résultats justifièrent les espérances.

Tandis que l'exportation du zinc fléchissait, les mines de Sakamody ayant cessé de produire en 1904, celle du fer atteignait près de 100.000 tonnes en 1905, 186.000 en 1906 et dépassait 335.000 en 1907.

De nos jours, les exportations des produits du sous-sol par le port d'Alger portent presque exclusivement sur le minerai de fer (4).

Minerais	Unité	Quantités exportées pendant l'année 1950			
		en France	aux Territoires Français d'Outre-Mer	à l'Etranger	Total
Minerai de fer	Tonne	4.861	»	199.896	**204.757**
Minerai de plomb	»	»	1	121	122
Minerai de zinc	»	673	»	»	673
Divers	»	7	»	25	32

Jusqu'ici principalement exporté en Angleterre et en Allemagne, le minerai de fer a trouvé un nouveau client: les Etats-Unis.

Il est exporté, parce que notre département ne possède pas les ressources charbonnières suffisantes à la création d'une industrie sidérurgique, ce qui est fort regrettable.

SECTION IV

L'OFFICE ALGERIEN D'ACTION ECONOMIQUE ET TOURISTIQUE

L'Office algérien d'action économique et touristique est chargé (5) :

(1) Chambre de Commerce. *Port d'Alger*, 1902, p. 99-100. - Voir aussi, *Notice sur les routes, les ports, l'hydraulique agricole et les mines en Algérie* (Gouvernement général de l'Algérie, Alger, 1906).

(2) 40 et 30 kilomètres au sud-est d'Alger.

(3) 50 kilomètres à l'est d'Alger.

(4) Pour la manipulation, le stockage et l'embarquement du minerai de fer, voir pages 141 et 192.

(5) Décret du 8 février 1950 homologuant la décision N° 50-019 de l'Assemblée algérienne et modifiant l'article 25 de la loi de finances algérienne du 31 décembre 1935.

1°) D'assurer l'élaboration et l'application des règles de conditionnement et de standardisation des produits algériens;

2°) De contribuer au développement économique de l'Algérie par une propagande appropriée;

3°) De contribuer par tous les moyens au développement du tourisme».

***

Cet Office, créé en 1931 (1), était destiné primitivement à «assurer la propagande générale de l'Algérie, tant au point de vue économique que touristique», à «fournir aux producteurs, industriels et négociants les renseignements susceptibles de concourir au développement du commerce extérieur de ce pays», à «centraliser» et à «mettre à la disposition du public les informations de toute nature concernant le tourisme».

Dans le cadre précis de la mission qui lui était ainsi impartie - et en limitant notre étude à la question des exportations des fruits et des légumes (2) - l'OFALAC (3) organisa d'abord la **standardisation facultative** (4) des produits alimentaires, s'inspirant en cela des exemples fournis par la Californie, les Etats-Unis et l'Afrique

(1) Décret du 29 octobre 1931.

(2) Les questions relatives au tourisme seront retrouvées ultérieurement.

(3) Sigle autorisé.

(4) Voir *L'Algérie devant les problèmes de la Standardisation des Fruits et Légumes.* Maurice CAULO. Thèse pour le doctorat au droit, Alger, Chaix, 1948.

du Sud. Il accordait le bénéfice de la marque «*Algéria*», «garantissant l'origine, la qualité et le conditionnement des produits algériens», aux exportateurs se soumettant à cette règlementation.

Mais l'application facultative de la marque «*Algéria*» ne donna pas tous les résultats qu'on en attendait. Elle ne pouvait réussir qu'à la condition que fût faite l'éducation de l'expéditeur et du consommateur. Cette condition n'ayant pas été remplie, il fallut trouver autre chose.

La loi du 31 décembre 1935 vint alors rendre la **standardisation obligatoire** pour les produits agricoles (1).

En ce but, le décret du 2 mars 1936 chargea l'OFALAC de «l'élaboration des règles de standardisation». Cet office prépara les textes et les fit promulguer. C'est dans ces conditions qu'intervinrent - le 23 décembre 1936, un décret instituant un contrôle technique «*en vue d'assurer l'amélioration et de vérifier la qualité et le conditionnement des produits algériens*» - et - le 23 avril 1937, un arrêté gubernatorial «*fixant les règles applicables à la standardisation des produits agricoles à leur sortie d'Algérie*».

Le contrôle de l'OFALAC commença, opéré à l'improviste et par *épreuves*, à la production, à la vente, à l'expédition, au cours des opérations d'emballage, de conditionnement, de désinsectisation, de manipulation, de transport, d'embarquement et de circulation (2).

On comprend aisément que ce **contrôle** (3) **de la qualité** (4), qui, fin 1946, s'étendait déjà à 57 produits exportés, se soit heurté, en ses débuts, à bien des intérêts particuliers (5).

(1) Le Maroc avait adopté, depuis 1932, la standardisation obligatoire.

(2) En général, c'est au moment de l'embarquement que les produits sont visités et vérifiés.

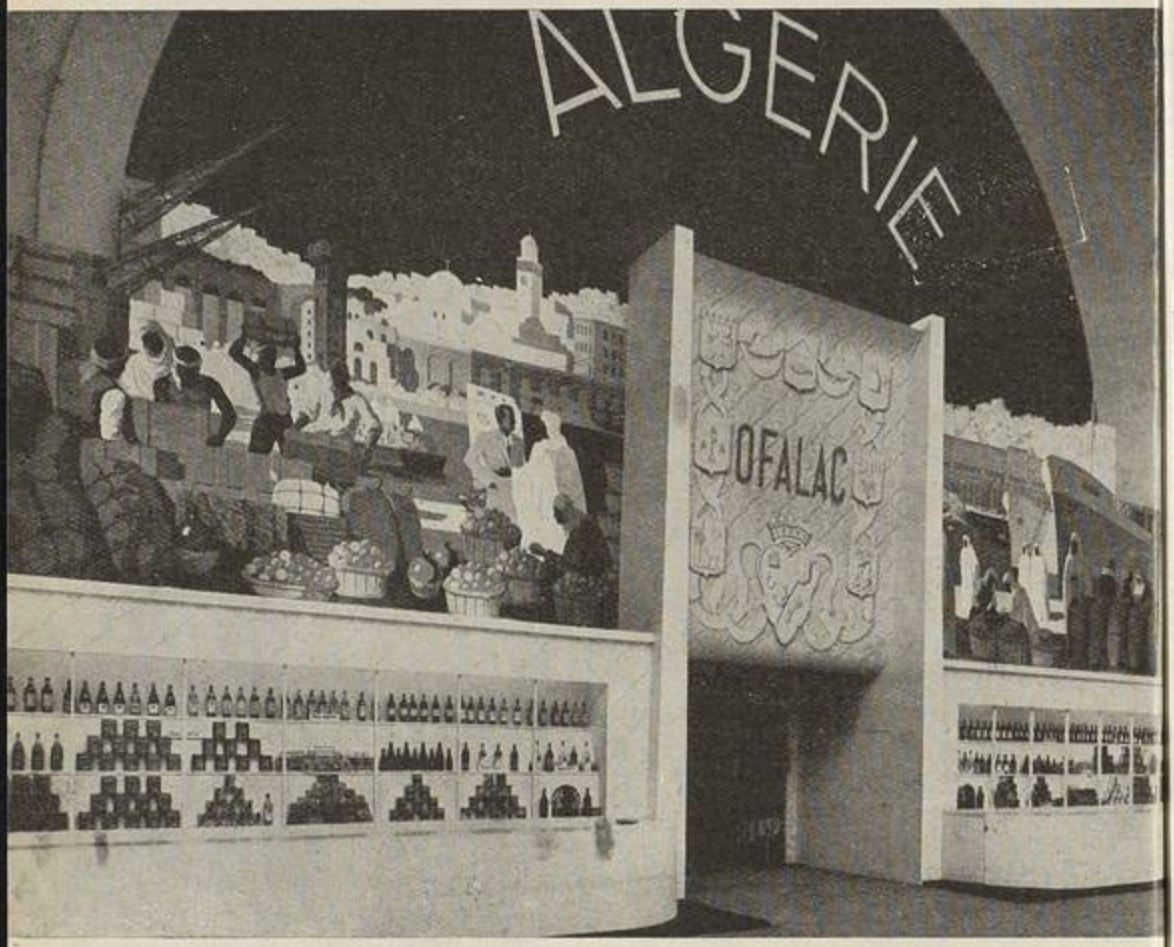
(3) Ce contrôle accorde aux agents de l'OFALAC des pouvoirs fort étendus; mais comme il faut éviter l'arbitraire toujours possible, l'erreur ou la mauvaise interprétation d'un texte, l'expéditeur dont la marchandise est refusée a le droit de se pourvoir devant une commission de recours dite « d'agréage » qui statue en dernier ressort.

(4) « L'OFALAC s'efforce de définir, par des mesures objectives de caractère scientifique, les qualités exigées des produits. Les variétés autorisées pour l'exportation, leur qualité, leurs dimensions et leur état, leur présentation et leur emballage sont ainsi déterminés. Il y a, en général, trois catégories admises et définies: Extra, Standard, et Marchand» M. Saint Germès (op. cit., p. 279).

(5) Les meilleurs exportateurs mêmes, virent, sans enthousiasme, l'OFALAC définir et imposer des normes au-dessus desquelles ils se tenaient pour assurer la réputation de leur marque.

Aucun produit ne sort du pays s'il ne satisfait

aux règles de la standardisation



Au XIXe Salon des Arts ménagers. — La facade du stand de l'Algérie aménagé par les soins de l'OFALAC

Aussi fallut-il, avec patience, persévérance et habileté, éduquer, lutter, triompher... ce à quoi l'Office était pleinement parvenu en 1939. Le *«fardage»*, cette plaie hideuse du commerce des fruits et des légumes, avait disparu. Le contenu des colis était homogène, le dessous valant le dessus. La standardisation assurait une *qualité régulière* et, par suite, des débouchés stables (2) aux exportations

(1) Cette exposition s'intègre dans le plan général de propagande de cet organisme en faveur des produits algériens.

(2) C'est cette modification des us et coutumes du commerce d'exportation des fruits et des légumes qui marque le plus fortement la réussite des efforts tenaces et soutenus des dirigeants de l'OFALAC et de son personnel.

Notons, cependant, que le contrôle administratif de l'OFALAC ne saurait juridiquement remplacer, dans les rapports entre vendeur et acheteur, l'agréage usité en matière commerciale. S'opérant par sondage, « par épreuves » ainsi que s'exprime le texte qui l'institue, il méconnait les conditions du marché passé, s'en tenant uniquement à l'observation d'une règlementation. Il ne saurait donc créer de lien de droit entre l'Office qui y procède et les parties contractantes.

sur les marchés extérieurs, ce qui leur valait des prix avantageux. Le destinataire avait pris l'habitude de faire confiance à l'OFALAC, de s'en remettre à lui du soin «d'agréer» la marchandise achetée sans être vue et vérifiée.

Mais vint la guerre, puis l'occupation de la France. L'obligation impérieuse de ravitailler coûte que coûte les malheureuses populations métropolitaines pillées par l'occupant contraignit à l'abandon momentané de la politique de la qualité.

Qui dit standardisation dit qualité

Qui dit qualité dit classement

Dix années d'efforts persévérants pouvaient être anéantis. Il n'en fut heureusement rien!

Dès le mois de mai 1946, le contrôle reprit en effet progressivement sa sévérité, imposant le respect des règles qui avaient fait la preuve de leur efficacité (1).

⁂

De nos jours, l'action tutélaire de l'OFALAC se poursuit, continuant à moraliser un commerce jusqu'alors entaché de fraudes et de manœuvres déloyales, permettant l'ouverture de débouchés plus importants à notre production agricole et l'accès sur des marchés que lui interdisaient auparavant les exigences de consommateurs réclamant des produits d'une haute qualité.

(1) Il serait injuste de ne pas reconnaître que la tâche de l'OFALAC fut considérablement facilitée par l'esprit compréhensif et la collaboration loyale des groupement professionnels de producteurs et de négociants.

CHAPITRE III

ALGER, PORT DE RELACHE

Le percement de l'isthme de Suez, terminé en 1869, placait le port d'Alger sur le trajet même des grandes lignes de navigation maritime commerciale. Cette **situation géographique tout à fait exceptionnelle** n'avait pas échappé, comme nous l'avons vu, aux esprits avertis (1).

Une première maison, la maison Legembre, se mettait dès 1869 à la disposition des armateurs et des capitaines pour offrir aux navires relâchant dans le port d'Alger les meilleurs charbons anglais. Elle devait disparaître en 1873.

La même année, la maison anglo-française Burke et Delacroix reprenait cette entreprise.

De ce moment, le succès du port d'Alger comme port de relâche devait annuellement s'affirmer, malgré la concurrence dangereuse de Gibraltar, de Malte, et plus tard enfin d'Oran (2).

En 1925, cependant, un cri d'alarme était poussé par la Chambre de Commerce d'Alger et les diverses industries intéressées. L'insuffisance au port de terrains de stockage au moment opportun (3) et l'absence d'outillage approprié, dès que la main-d'œuvre retenue en France par des travaux moins pénibles et plus rémunérateurs fit brusquement défaut (4), paralysaient l'activité nouvelle de la relâche.

L'assemblée consulaire affecta alors à des dépôts de charbon la première parcelle d'une superficie de 15.000 mètres carrés des terre-pleins nouveaux du bassin de Mustapha et obligation fut faite à la société exploitante de l'équiper ae la façon la plus moderne.

Peu après, cette même assemblée décidait de faire construire un môle à combustibles, le long de la jetée Est de l'ancien port (5).

(1) Voir pages 108 - 109.
(2) Voir pages 124 et 134.
(3) Ibid.
(4) Ibid.
(5) Voir page 135.

Le port était enfin pourvu d'un outillage moderne, puissant et parfaitement approprié.

Entre temps, la **substitution progressive du mazout à la houille** dans la chauffe des machines à vapeur ou dans les navires à moteur avait fortement préoccupé les dirigeants des destinées du port (1), qui, chiffres en main, estimèrent que toute diligence devait être faite pour réaliser au plus tôt dans le port d'Alger le stockage et la fourniture de l'huile lourde aux navires, par citernes flottantes, puis par réservoirs à terre (2).

La réalisation du programme d'équipement du port pour la fourniture du mazout ainsi décidée, et, entreprise dès lors activement, se poursuit encore de nos jours (3).

Si le port d'Alger a pu conserver les avantages substantiels que lui procure sa fonction de port de relâche, c'est surtout grâce aux facilités offertes par ses aménagements aux navires pour leur avitaillement en combustibles liquides.

SECTION I

ALGER, DEPOT CHARBONNIER

Le tonnage de charbons de soutes fourni par le port d'Alger à la relâche, dans la conjoncture actuelle, ne pourra être dans l'avenir que de plus en plus inférieur à ce qu'il était à la veille de la dernière guerre mondiale.

C'est ainsi, en effet, que, si les fournitures du port d'Alger - sur ce point précis - s'élèvent en 1938 à 215.983 tonnes anglaises, en 1950, celles-ci ne dépassent pas **49.208,19 tonnes anglaises** (4).

(1) Voir page 136.

(2) L'avitaillement des navires en hydrocarbures peut être opéré à terre ou par chalands-citernes.

Dans le premier cas, le navire relâcheur dont la compagnie est liée par contrat avec la société gérant le dépôt vient s'amarrer le long du poste d'avitaillement : des pompes refoulent alors à l'intérieur du navire le fuel-oil servant à la chauffe des chaudières marines et le diesel-oil destiné aux moteurs marins.

Dans le deuxième cas, il s'agit surtout des cargos dont l'avitaillement risquerait de retarder leur chargement commercial ou de paquebots dont le déplacement obligerait à des manœuvres compliquées. Les chalands-citernes sont actuellement au nombre de cinq, deux appartenant à la Société Algérienne de Pétroles Mory, deux à la compagnie Venture-Weir et un à la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit.

(3) Voir pages 136 et 170.

(4) Groupement Charbonnier de l'Algérie. *Relevé des fournitures de charbons de soutes effectuées par les ports soutiers d'Algérie en 1950 aux navires battant pavillon « français » ou « étranger »*, établi par le service de l'Exploitation.

D'après ce relevé, nous constatons que le port d'Alger a fourni :

— 19.323,19 tonnes anglaises de charbons de soutes aux navires battant pavillon français;

— 29.885,00 tonnes anglaises à ceux battant pavillon étranger.

Cette régression ira, du reste, croissant avec la substitution du mazout à la houille dans la chauffe des navires; celle-ci est donc commune à tous les ports (1).

Alger est le **deuxième port charbonnier de l'Algérie** (49.208,19 tonnes anglaises en 1950) après Oran (52.746,24 tonnes anglaises) et avant Bône (25.182,10 tonnes anglaises).

Ses principaux clients sont par ordre d'importance, qu'il s'agisse de navires en opérations commerciales ou de relâcheurs, la France et l'Union française (36 %), l'Angleterre (13 %), l'Allemagne (13 %), la Suède (7 %), la Grèce (6 %), Panama (5 %), l'Italie (5 %), la Turquie (5 %), la Finlande (3 %), le Portugal (2 %), la Norvège (2 %), le Danemark (2 %), la Hollande et l'Espagne (1 %).

Les **principales sociétés** charbonnières exerçant leurs activités dans le port d'Alger, sont, par ordre d'importance:

La société Charbonac;
La société Prosper-Durand;
La Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit (S.M.C.A.T.);
La Société Continentale de Combustibles;
La société Worms et Cie.

Chaque société charbonnière, outre ses activités consacrées aux soutages des navires, prend une part active dans la vie économique du port et de son arrière-pays.

La société Charbonac, par exemple, s'est spécialisée dans la manutention des charbons de soutes pour des sociétés moins favorisées qu'elle, ainsi que dans les affaires d'agence maritime; de même, elle ne néglige nullement le ravitaillement terrestre.

La société Prosper-Durand joint, aux activités ci-dessus mentionnées, la fabrication d'agglomérés destinés à la consommation locale.

(1) Tableau comparatif des fournitures de charbons de soutes des ports d'Alger, d'Oran et de Bône, aux navires français et étrangers, au cours des *années 1938 et 1950.*

Navires	Alger Tonnes anglaises		Oran Tonnes anglaises		Bone Tonnes anglaises		Total Tonnes anglaises	
	1938	1950	1938	1950	1938	1950	1938	1950
Français	93.924	19.323,19	77.267	17.328,11	6.583	892,10	177.774	37.544,40
Etrangers	122.059	29.885	262.595	35.418,13	32.591	24.290	417.245	89.593,13
Total	215.983	49.208,19	339.862	52.746,24	39.174	25.182,10	**595.019**	**127.137,53**

Ces sociétés charbonnières sont encore actuellement, en vertu de la loi du 11 juillet 1938 sur l'Organisation de la nation en temps de guerre, groupées en un organisme, dit **«Groupement charbonnier de l'Algérie »**. C'est un organisme d'achat et de répartition des charbons.

Les **engins de manutention** tant terrestres que flottants (1) de ces sociétés sont usagés et détériorés; mais les activités réduites de celles-ci ne leur permettent aucune amélioration sensible.

L'installation de la société Prosper-Durand, qui comprend deux grues électriques sur portiques roulants d'une force portante de 4 tonnes, bien que convenablement desservie par voie ferrée, n'est plus suffisamment moderne pour permettre des manutentions économiques. De plus, le tirant d'eau insuffisant du poste à quai qu'elle dessert impose, dans la plupart des cas, un allègement préalable des navires amarrés sur coffre au moyen des engins flottants.

L'installation de la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit, qui comprenait trois transbordeurs électriques Demag de force portante de 8 tonnes, s'est vue privée, en 1945, à la suite d'un accident, d'un de ces derniers. Cela était d'autant plus regrettable que cette société était la seule capable de travailler dans des conditions comparables à celles du port d'Oran (2).

Après la désaffectation du poste de livraison situé sur la partie sud du môle aux combustibles (3), il ne reste plus à la disposition du trafic charbonnier que **deux parcs à charbon:** l'un sis sur le terre-plein du quai de Bizerte, appartenant à la société Prosper-Durand, l'autre installé en bordure du quai de Dieppe appartenant à la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit (4). Ces dépôts, malgré leur étendue assez restreinte, sont actuellement largement suffisants pour le stockage nécessaire à la demande.

Ces quelques brèves précisions données sur la position d'Alger, port charbonnier, il nous faut étudier avec soin la nouvelle activité de ce port, activité qui lui confère un brillant avenir: l'avitaillement en hydrocarbures.

(1) Voir tableaux, pages 192 et 193.

(2) L'insuffisance de profondeur le long du quai utilisé impose néanmoins également dans certains cas l'allègement préalable des navires, en rade, au moyen d'engins flottants.

(3) Cette installation exploitée par la société Charbonac avait été exclusivement conçue pour la manutention des charbons de soutes : elle était insuffisamment équipée en engins de manutentions mécaniques puisque son unique portique ne pouvait opérer que sur une des quatre ou cinq cales que comporte habituellement un navire charbonnier.

(4) Ces deux sociétés manutentionnent les charbons des autres compagnies ne possédant pas de parcs à charbon. C'est ainsi que la société Charbonac a ses dépôts près la société Prosper-Durand, que la Société Continentale de Combustibles et Worms et Cie ont leurs dépôts près la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit.

SECTION II

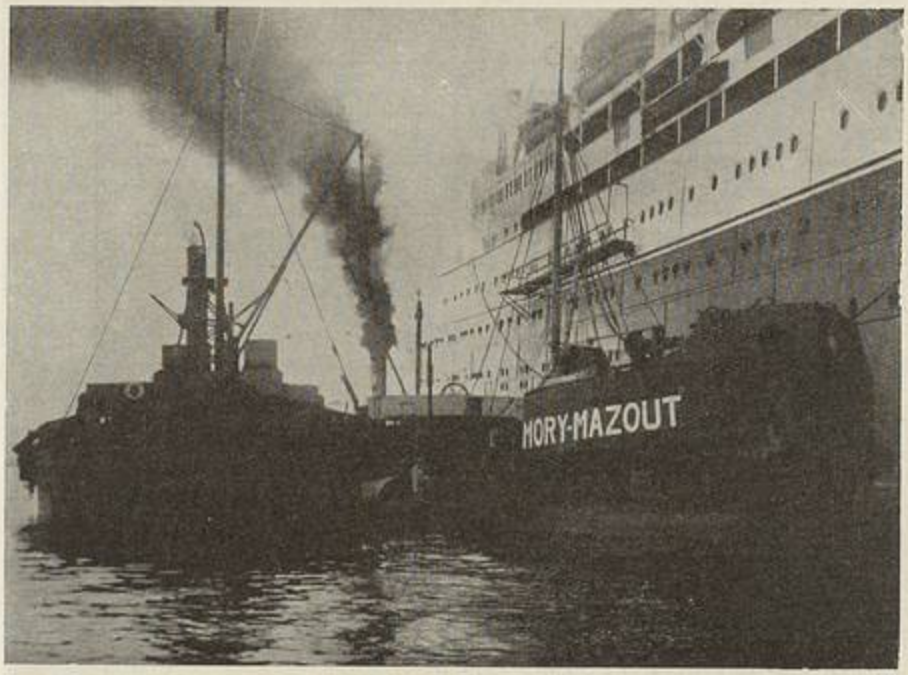
ALGER, DEPOT D'HYDROCARBURES

Nul ne saurait nier de nos jours la **suprématie du pétrole et de ses sous-produits dans l'économie actuelle.**

Nous sommes à l'âge du pétrole comme nous étions naguère à l'âge du charbon, comme on fut jadis à l'âge du fer ou du bronze. Entendons-nous bien: une telle souveraineté n'est jamais exclusive. Elle admet l'existence d'autres sources d'énergie, la houille blanche, le charbon qu'elle a détrôné - en attendant que l'énergie atomique ne la détrône à son tour - .

La conjoncture pétrolière peut de nos jours en effet se caractériser ainsi: un parallélisme continu entre une production et une demande qui, toutes deux, ne cessent de croître.

Or, l'Algérie n'est pas un pays producteur (1) susceptible de satisfaire sa demande croissante.



Avitaillement d'un paquebot italien effectué par deux navires-citernes appartenant à la compagnie Venture-Weir et à la Société Algérienne de Pétroles Mory

(1) Signalons le pétrole brut algérien extrait, principalement, dans les régions d'Aumale et de Sidi-Aïssa.

En ces conditions, le port d'Alger s'est vu confier le soin d'accueillir les produits pétroliers nécessaires à l'économie algérienne (1) (2).

De plus, la situation géographique remarquable d'Alger fait bénéficier son port de nombreux soutages de navires relâcheurs, auxquels viennent naturellement s'ajouter ceux des paquebots ou cargos présents dans le port pour opérations commerciales.

La demande d'hydrocarbures ira croissant. On a calculé, en effet, que le pourcentage mondial du nombre des navires chauffant d'une manière ou d'une autre au pétrole, de 54 % en 1938, était passé à 78 % en 1950.

L'**importance prise par les hydrocarbures dans le trafic actuel** du port d'Alger peut être illustrée par le tableau ci-joint:

	Importations (3)	Exportations (3)
1938	383.674	303.761
1939	352.021	191.355
1942	11.778	133
1946	185.386	43.475
1947	295.445	133.839
1948	574.650	271.671
1949	495.692	271.530
1950	**612.318**	**364.023**

Les importations d'hydrocarbures s'élèvent à 612.318 tonnes métriques en 1950; elles sont en provenance pour 364.015 tonnes métriques (60 %) de l'étranger et pour 248.303 (40 %) de la métropole.

(1) Il s'agit des hydrocarbures « finis », c'est-à-dire les produits « blancs », essence-auto et essence-avion, ainsi que le gas-oil, le diesel-oil et le fuel-oil (mazout), le pétrole proprement dit, et les nombreux dérivés tels que bitumes et huiles de graissage.

(2) Pour accroître sa prospérité, Alger se devait d'offrir aux grands navires nationaux et étrangers un abri sûr, des plans d'eau profonds et des quais appropriés. En ce but, avait été promulguée la loi du 21 avril 1921, déjà étudiée (voir pages 128 et suiv.), relative à l'*Extension du port d'Alger vers le sud-est*. L'on vit alors parallèlement à l'avancement des travaux se développer l'avitaillement en combustibles liquides.

(3) Statistiques en tonnes métriques établies par le service d'Exploitation du port.

Les exportations d'hydrocarbures, pour les navires en opérations maritimes comme pour les relâcheurs, s'élèvent à 364.023 tonnes métriques en 1950; le tableau suivant résume leur détail:

Désignation des Nationalités	Navires opé.ants (1)	Navires relâcheurs (1)	Total	Pourcentage arrondi à l'unité
France et Union française	133.224	7.872	141.096	39
Suède	7.241	36.343	43.584	12
Angleterre	8.609	27.385	35.994	10
Italie	5.824	29.594	35.418	10
Panama	1.957	25.236	27.192	7
Norvège	8.337	14.901	23.238	6
Grèce	3.127	18.517	21.644	6
Israël	301	8.082	8.383	2
Turquie	»	6.675	6.675	2
Danemark	1.119	3.247	4.366	1
Finlande	»	3.476	3.476	1
Allemagne	402	3.040	3.442	1
Etats-Unis	1.381	1.602	2.983	
Hollande	1.027	1.328	2.355	
Honduras	»	1.610	1.610	
Suisse	251	849	1.100	
Afrique du Sud	»	429	429	
Belgique	»	349	349	3
Costa-Rica	»	212	212	
Espagne	151	»	151	
Islande	»	119	119	
Monaco	»	104	104	
Pologne	»	102	102	
Totaux	172.951	191.072	364.023	100

C'est donc pour répondre aux besoins de plus en plus pressants de l'économie algérienne et à la demande généralisée de la relâche qu'Alger s'est vue dotée de magnifiques installations pétrolières se perfectionnant sans cesse.

Ces diverses **installations** peuvent être étudiées séparément parce qu'elles forment quatre grandes zones portuaires:

(1) Statistiques en tonnes métriques établies par le service d'Exploitation du port.

— Installations de soutage de la compagnie Venture-Weir sur la jetée Est de l'ancien port.

— Installations de soutage et d'hydrocarbures importés de la Société Méditerranéenne de Pétroles Mory sur le terre-plein du bassin de Mustapha.

— Installations de soutage et d'hydrocarbures importés de la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit sur le terre-plein du bassin de Mustapha.

— Installations de réception des hydrocarbures importés, destinés à la consommation locale, sur la partie interne du brise-lames Est du bassin de Mustapha.

1. — Installations de soutage de la compagnie Venture-Weir

— Historique —

En 1914, prévoyant la substitution progressive de la chauffe au pétrole à la chauffe au charbon, la compagnie Venture-Weir prenait l'initiative de doter le port d'un outillage permettant d'offrir à tous les navires la possibilité de se ravitailler en soutes liquides.

Pour cela, cette compagnie sollicita l'autorisation d'aménager un dépôt flottant; mais, l'intervention de la première guerre mondiale l'obligea à reporter son projet.

La guerre terminée, elle introduisit à Alger la première unité de son dépôt flottant qui prit le nom de «Françunion I». Son mérite fut grand, le montant de ses livraisons ne devant pas dépasser 100 tonnes pour l'entier exercice de la première année. Peu à peu, cependant, la compagnie vit augmenter ses livraisons et ainsi ses premiers sacrifices récompensés.

Quelques années avant le Centenaire de l'Algérie, elle fit venir à Alger un pétrolier de 8.000 tonnes, le «Françunion II», puis une citerne de livraison de 900 tonnes, le «Françunion III».

C'est alors que commença l'avitaillement des gros paquebots touristiques à Alger: «La France», qui prit 3.000 tonnes de carburant, les «Homeric» et «Colombus» qui s'inscrivirent respectivement avec 3.000 et 5.000 tonnes.

Mais, entre temps, on avait songé à créer plusieurs dépôts à terre. En 1937, l'édification de la jetée Est de l'ancien port étant achevée, la compagnie y projeta l'installation de plusieurs réservoirs de grande capacité. La guerre interrompit évidemment les travaux. Repris en 1946, ces derniers étaient achevés deux ans après (1).

Le 25 avril 1948, les nouvelles installations de soutage de la compagnie Venture-Weir étaient officiellement inaugurées.

— Caractéristiques principales —

Ces installations (2) comprennent sept réservoirs, constitués

(1) Voir page 170.

(2) L'ensemble de ces installations a été monté par des entreprises mécaniques ou de construction ayant leur siège à Alger.

par des tôles de 6 à 9 mm d'épaisseur, entièrement soudées à l'électricité. Leur contenance réciproque est de 4.400 mètres cubes.

Deux postes de livraison sont accessibles aux navires de tout tonnage; chacun peut ravitailler à la cadence horaire de 500 tonnes.

Réservoirs et installations qui en dépendent couvrent une superficie de près de 10.000 mètres carrés.

Les réservoirs de la compagnie Venture-Weir

Les caractéristiques principales techniques peuvent se résumer ainsi (1) :

a) *Chaudières.*

— Deux chaudières «Cochrans» en acier doux, type vertical; diamètre: 2 m 440; hauteur: 4 m 725; surface de chauffe: 80 m²; timbre: 7 kg; pression d'épreuve: 14 kg.

— Une cheminée par chaudière; hauteur à partir de la boîte à fumée: 11 m 285.

— Calorifugeage constitué par matelas de laine de verre et amiante recouverts par tôles galvanisées.

— Alimentation en mazout assuré par injection de vapeur système «Laidlaw Drew».

— Chauffe automatique système «Laidlaw Drew» comprenant un moteur de 1/2 CV.

— Alimentation en eau douce assurée par deux pompes «Weir

(1) Etude technique donnant un aperçu général des caractéristiques d'une installation de soutage à terre, valable pour toutes les autres.

vertical» commandées par système automatique de contrôle d'alimentation «Mowbrey».

— Ventilation par tirage forcé «Blackburn» et contrôle thermostatique.

b) *Canalisations.*

— Deux circuits de canalisation complètement séparés, un pour le fuel-oil, un pour le diesel-oil.

— Canalisation fuel-oil, diamètre de tuyautage d'aspiration: 350 mm (14"); diamètre de tuyautage de refoulement: 300 mm (12").

— Canalisation diesel-oil: diamètre des tuyautages d'aspiration et de refoulement: 300 mm (12").

— Chaque circuit dispose d'une pompe électrique.

c) *Tanks.*

— Au nombre de sept entièrement soudés à l'électricité, situés dans une cuvette en béton d'une capacité égale à la totalité de celle des réservoirs: hauteur: 5 m 485 (toiture non comprise); diamètre: 32 mètres; capacité: environ 4.400 mètres cubes; fond plat reposant sur une semelle en béton d'environ 35 centimètres.

— Un puisard permet l'asséchement complet du tank.

— Epaisseur des tôles: fond et virures inférieures: 9 mm.

— Parties hautes et toitures: 6 millimètres.

d) *Pompes.*

— Deux pompes horizontales à vapeur «Dawson et Downie» du type lourd, à graissage forcé, soupapes de sûreté (tarées actuellement à 5 kg permettant la fermeture inopinée d'une vanne de sortie sans stopper la pompe), débit indiqué par le constructeur, 200 tonnes-heure; en réalité près de 300 tonnes-heure ont été réalisées.

— Deux pompes électriques centrifuges avec moteur «Brush» de 65 CV fonctionnant sous courant triphasé 380 volts 50 périodes, débit horaire 500 tonnes. Le réglage du débit de ces pompes se fait au moyen de la vanne de sortie au poste de livraison du quai.

e) *Energie électrique.*

— Le transport de l'énergie depuis la jonction sur le câble de l'E.G.A. (poste de transformation de la passe A.-Mouchez) se fait par un câble armé de 10.000 volts passant dans un caniveau rempli de sable et couvert de calles en béton. Le transformateur est du type «Brush» 150 kW, 3 phases, 50 périodes, immergé dans l'huile, enroulements à «self refroidissement» naturel.

— Le circuit lumière est alimenté par du 220 volts. Le circuit force est alimenté par du 380 volts (moteurs et appareils de chauffage).

f) *Postes de livraison.*

— Au nombre de deux pour les navires, plus un pour les bateaux-citernes.

— Chacun des postes pour navire est muni de deux colonnes montantes fuel-oil pouvant recevoir quatre manches de 8" et une colonne montante diesel-oil pouvant recevoir deux manches de 8".

— Chaque groupe de vannes est muni d'un clapet de «non retour».

— Les postes de livraison sont munis de mâts de charge pour la manipulation des manches, ainsi que de lampadaires pour l'éclairage des opérations de nuit.

— Longueur totale du dépôt: 324 mètres. Quai accessible aux navires de 31 pieds.

g) *Réchauffage.*

— Les tanks 1 à 5 sont munis d'un réchauffage par serpentins couvrant le fond sur environ 800 mètres carrés.

— En outre le fuel-oil aspiré passe dans un réchauffeur «Holden et Brooke» pouvant débiter 500 tonnes-heure avec une température de sortie de 35° 6 C.

— Les tanks 1 à 2 sont munis chacun d'un «Swing Pipe» permettant d'obtenir un brassage parfait de la masse à réchauffer et, par suite, d'activer le réchauffage.

h) *Protection contre l'incendie.*

— Une pompe fixe «Tangye» moteur à essence de 30 CV, débit horaire: 190 tonnes.

— Une pompe mobile «Scamell» moteur à essence de 20 CV, débit horaire: 135 tonnes.

— Collecteur d'incendie de diamètre intérieur de 150 mm faisant tout le tour du dépôt et muni à sa partie sud d'une nourrice sur laquelle 4 manches provenant de «secours extérieurs» peuvent être greffées.

— En cas de nécessité, de la mousse peut être projetée sur les foyers d'incendie au moyen de 4 lances spéciales.

— La mousse peut être également injectée dans les tanks par le moyen de raccords à mousse greffés sur les tuyautages à chaque poste de livraison.

2. — Installations de soutage et d'hydrocarbures importés de la Société Algérienne de Pétroles Mory (S.A.P.M.)

— Historique —

La Société Algérienne de Pétroles Mory, constituée en 1932 et dont l'objet était principalement l'avitaillement des navires en com-

bustibles liquides - fuel, diesel et gas-oil - réalisa d'abord cette exploitation à l'aide des pétroliers «Omphale» et «Ophélie». Ces navires - ainsi que deux bateaux-citernes de livraison, le «Mory-Mazout I» de 800 tonnes et le «Mory-Mazout II» de 1.500 tonnes - servaient de dépôts flottants.

En juillet 1934, cette même société ayant terminé la construction de son installation (1) près de la centrale thermique du port de l'E.G.A. abandonna en partie les moyens de stockage par navires pétroliers (2) pour recevoir à terre, par sa prise du quai de Dakar, les cargaisons d'hydrocarbures en majorité destinées au soutage. Un dépôt, comprenant cinq réservoirs d'une capacité totale de 27.400 mètres cubes, était ainsi créé.

En 1938, les livraisons de combustibles atteignirent 200.000 tonnes.

En 1942, les bombes d'avions ennemis incendièrent le dépôt. A cette époque, le «Mory-Mazout I» fut affecté au service des flottes alliées à Alger.

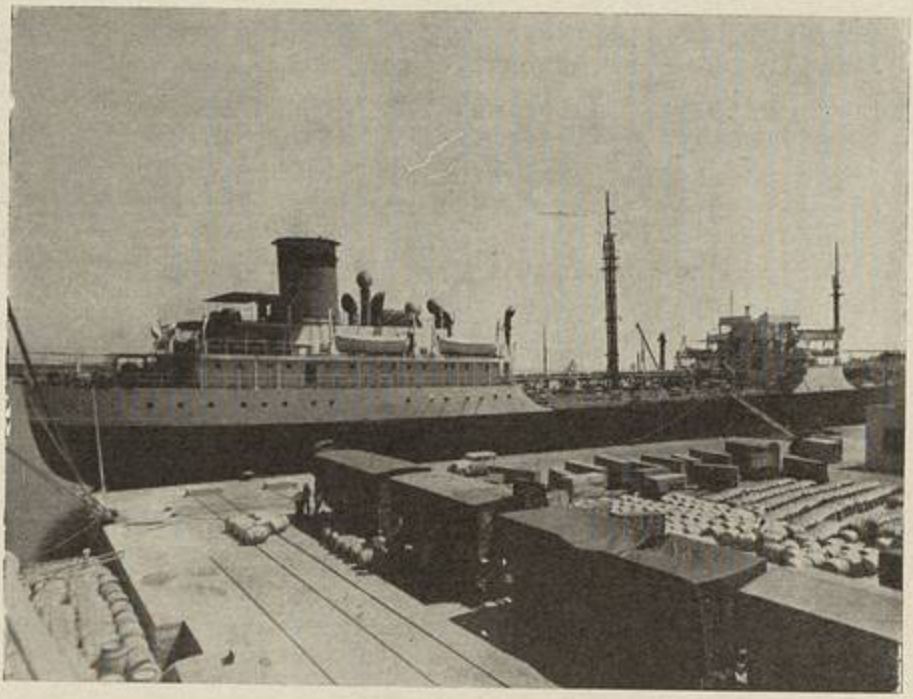
En 1943, le «Mory-Mazout II» quitta Alger pour les théâtres d'opérations de Méditerranée. Ce navire-citerne fut attaqué à la torpille par un sous-marin allemand qui coula son remorqueur le W. 30, mais parvint à Bône après être resté plus de 24 heures à la dérive. Le dépôt de l'arrière-port de l'Agha fut remis en service après quelques mois d'efforts ininterrompus.

En 1948, les livraisons de combustibles de soutes, qui avaient remonté en flèche, atteignirent les chiffres d'avant la guerre, en dépit des graves difficultés d'approvisionnement. La Société Algérienne de Pétroles Mory décida alors une extension considérable de son entreprise, tant à Alger que dans les principaux ports de l'Afrique française - et entra immédiatement dans la phase de réalisation de ces projets.

— Installations présentes —

De nos jours, la capacité de stockage des installations de la société a été portée à 60.000 mètres cubes; cela, par l'adjonction de deux nouvelles cuves d'une contenance réciproque de 9.700 mètres cubes construites sur le terrain du dépôt après agrandissement de celui-ci jusqu'à la rue de Dax, - de deux autres de 3.800 mètres cubes chacune et d'une de 5.400 mètres cubes, ces trois dernières cuves étant construites sur un terrain limité par les rues de Dreux, de Dôle et de Draguignan.

(1) Elles se trouvent entre les rues de Digne, de Draguignan et de Denain.
(2) Il s'agit des pétroliers « Omphale » et « Ophélie ».



Le pétrolier «Gonfreville» de 16.500 tonnes de portée en lourd au poste de réception et de livraison aménagé par la S.A.P.M., quai de Falaise

En même temps, les moyens de réception et de livraison rapides des hydrocarbures ont été accrus. C'est ainsi qu'un pipe-line double (1) de 10 pouces, aboutissant au quai de Falaise (2), permet la réception directe des plus gros pétroliers et l'avitaillement à quai de relâcheurs de plus de 10 mètres de tirant d'eau. Ce pipe-line permet aussi accessoirement la réception et principalement l'avitaillement (3) par des branches annexes ; celles-ci accèdent à une prise située quai de Dakar, à deux autres situées quai de Fécamp et à une dernière située quai de Fort-de-France. Un pipe-line double relie enfin les dépôts au quai de Dunkerque.

La société dispose toujours des deux bateaux-citernes, le «Mory-Mazout I» et le «Mory-Mazout II», pourvus de puissants moyens de pompage qui leur permettent de soutenir un débit horaire de 650 tonnes lorsqu'ils travaillent ensemble le long d'un navire (4). Le refoulement des produits du principal dépôt aux bateaux-

(1) Un pour le mazout et le diesel-oil, l'autre pour le gas-oil.

(2) Quai très apprécié par sa position dans l'axe de la passe, par sa facilité d'abordage, par sa profondeur, enfin par la facilité d'obtention de poste - ce quai étant démuni d'outillage de manutention et donc peu demandé par les navires de commerce.

(3) Pour les navires-citernes devant subvenir aux besoins en soutes des bateaux en opérations commerciales en divers points du port.

(4) En pratique, ce débit horaire maximum n'est jamais atteint.

citernes est assuré par deux pompes «Burton», d'un débit horaire moyen de 200 mètres cubes chacune; celui des produits du petit dépôt (1) l'est par une pompe électrique «Guinard» à débit variable, qui débite 350 mètres cubes-heure. Dans les salles des pompes a été installé tout l'appareillage électrique nécessaire à l'alimentation, sous une moindre échelle, des cuves de stockage pour les produits destinés à la consommation intérieure de l'Algérie; la Société Algérienne de Pétroles Mory ne ravitaille pas en effet seulement les marines de commerce et de guerre, mais elle étend aussi son activité au ravitaillement en mazout des industries terrestres (2) : boulangeries, distilleries, agriculture, industries, etc...

— Activités de la S.A.P.M. —

Les importations globales de la Société Algérienne de Pétroles Mory se sont élevées à environ 300.000 tonnes pour l'année 1950.

Cette société a livré au cours de la même année **252.401 tonnes de soutes.** Ces livraisons ont été effectuées pour son propre compte ainsi que pour celui de la Shell et de l'Anglo-Iranian-Oil-Company (3) qui se servent des dépôts Mory; elles se répartissent ainsi :

107.000 tonnes pour la S.A.P.M.
102.000 tonnes pour la A.I.O.C.
43.401 tonnes pour la SHELL

La clientèle attachée à la société comprend, outre des navires français, de nombreux relâcheurs étrangers - en particulier des italiens (4) et des suédois; à ces deux groupes les plus importants, se joignent des navires anglais, américains, grecs, norvégiens, turcs, et récemment allemands et israéliens.

3. — Installations de soutage et d'hydrocarbures importés de la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit

La Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit a édifié,à l'ouest de ses dépôts charbonniers du terre-plein du bassin de Mustapha, plusieurs réservoirs destinés au stockage des hydrocarbures.

La réalisation pratique de ce dépôt, situé entre les établissements de la Société Algérienne de Pétroles Mory et le quai de

(1) Il s'agit des trois dernières cuves susmentionnées.

(2) Ravitaillement effectué soit par camions ou wagons-citernes, soit par pipe-lines directs (exemples du pipe-line reliant les dépôts à la centrale thermique du port de l'E. G. A. pour le fuel-oil, et celui les reliant aux dépôts des Chemins de fer algériens pour le gas-oil.

(3) A.I.O.C.

(4) Relâcheurs italiens faisant les lignes Italie-Afrique, Italie-Amérique du Sud ou du Nord.

Dieppe (1) et comprenant 8 réservoirs d'une capacité totale de 36.000 mètres cubes (2), commença, il y a un an et demi à peine. L'exploitation a débuté, le 23 février 1950, par le déchargement d'un pétrolier.

Les réservoirs sont reliés par pipe-line personnel au quai de Dieppe, où se trouve une prise de réception et d'avitaillement; de plus, un embranchement, empruntant en partie le pipe-line de la Société Algérienne de Pétroles Mory, accède au quai de Dunkerque.

La société, nouvellement créée et à l'activité encore pratiquement inexistante, se destine principalement aux opérations de soutage (3), sans négliger cependant la distribution locale.

4. — Installations de réception des hydrocarbures importés et destinés à la consommation locale

Sur le quai de Lorient, partie interne du brise-lames destiné à couvrir à l'est le bassin de Mustapha, sont installés trois postes de réception des hydrocarbures importés (4). Trois gros pétroliers peuvent donc y opérer à la fois.

Six pipe-lines privés de 200 à 250 mm de diamètre (5), aménagés à leur extrémité à l'intérieur du mur de garde du brise-lames, conduisent les hydrocarbures importés jusqu'aux dépôts côtiers des grandes firmes utilisatrices, Shell, Standard, Raffineries de Berre, Raffineries du Midi. Ces importants «dépôts côtiers ou terminals» (6) sont situés à proximité du Caroubier, édifiés sur un terrain qui fait d'ailleurs partie intégrante, légalement, de la zone portuaire.

***

Ainsi, grâce aux **grandioses réalisations** de la compagnie Venture-Weir, de la Société Algérienne de Pétroles Mory, de la Société Méditerranéenne de Combustibles, d'Affrètement et de Transit, des diverses autres sociétés de livraison locale, Shell, Standard..., le port d'Alger est devenu le principal dépôt d'hydrocarbures du bassin méditerranéen.

Mais la situation géographique exceptionnelle du port d'Alger et ses installations vastes et modernes ne suffisent pas, à elles seules,

(1) Entre les rues de Domrémy et de Digne.

(2) Les capacités respectives en litres des 8 réservoirs sont : 2.531.317, 1.423.936, 2.527.919, 5.967.351, 3.942.540, 3.938.914, 1.427.020, 14.000.000. Il faut signaler aussi la présence de 6 petits bacs de transit de 50 m³ chacun.

(3) La société envisage seulement, actuellement, l'avitaillement en « fuel lourd ».

(4) Voir page 149.

(5) Certains dépassent 6 kilomètres de longueur. La longueur totale des pipe-lines des dépôts côtiers algériens dépasse 55 kilomètres (35 dans le département d'Alger, 12 dans celui d'Oran et 8 dans celui de Constantine).

(6) Legeais (Jean). *Le Pétrole en Algérie*. Thèse. Alger, 1950, p. 71.

La capacité des dépôts côtiers de stockage du département d'Alger est actuellement de 123.760 m³ environ et l'on envisage une extension en 1952 de 30.000 m³.

à attirer les navires relâcheurs: **il leur faut aussi une tarification avantageuse.** C'est une question primordiale pour l'avenir du port d'Alger, en tant que port de relâche. Les charges que supporte un navire relâcheur en pénétrant dans notre port sont en effet nombreuses et risquent, si elles sont trop lourdes, de le détourner vers un port plus favorisé. La liste de ces charges peut être établie ainsi: frais de pilotage, frais d'amarrage, honoraires des courtiers et agents maritimes, honoraires de visite des services de sécurité (1), frais de consulat variables selon la nationalité du bâtiment et enfin coût de l'approvisionnement en eau douce (2).

La tarification du service des eaux, ainsi que celle du service sanitaire maritime supprimée depuis un an, avait donné lieu à des excès de nature à freiner la progression du trafic de soute dans le port d'Alger. Cet état de choses avait poussé M. Larras, directeur du port d'Alger, à écrire en 1949 (3): «La question présente la plus grande importance puisque la soute des navires étrangers dans le port fait déjà rentrer définitivement en France, dans la fâcheuse situation actuelle, une soixantaine de millions de francs de devises par an pour un chiffre d'affaires annuel de l'ordre du milliard (4). Or, il suffit d'un simple écart de 1 shilling par tonne de mazout (53 fr 30) pour que la soute des navires passe d'Alger à Port-Saïd, Gibraltar ou Ceuta. Le paiement de 22 fr 80 de droits sanitaires par tonne de mazout délivrée (5) crée donc un barrage absolument prohibitif, de même que le paiement de 60 fr par mètre cube d'eau livré à quai lorsqu'un industriel ou un particulier quelconque ne paye que 12 francs dans les mêmes conditions en ville. La Chambre de Commerce et les importateurs de machines ont consenti, les uns et les autres, de gros sacrifices pour qu'Alger redevienne le grand port de relâche qu'il a jadis été. Il est inadmissible que des services à courte vue en profitent pour s'en approprier purement et simplement les marges de prix ainsi obtenues, au détriment du pays et (finalement) d'eux-mêmes».

Quelle est donc la **situation de nos jours ?**

— Les prix de livraison du mazout aux relâcheurs sont les mêmes à Alger, Oran, Port-Saïd, Alexandrie.

— Ils sont supérieurs à ceux d'Alger d'un shilling 6 pence pour

(1) Ces quatre premières charges s'élèvent, pour un navire, du type « Liberty », par exemple, à environ 30.000 francs.

(2) Ce service était assuré jadis par la ville d'Alger et l'est, depuis un an, par Charbonac ; voir page 196 et tableau annexe (à la fin de l'ouvrage).

(3) Rapport en date du 22 février 1949.

(4) « Prix d'importation du mazout : 113 shillings la tonne. Prix de vente à la soute : 120 shillings. Ventes annuelles aux navires étrangers : 124.000 tonnes ».

(5) « 2.144.786 francs de droits sanitaires pour 230 navires ayant souté 92.915 tonnes de mazout du 1er janvier au 1er octobre 1948 ».

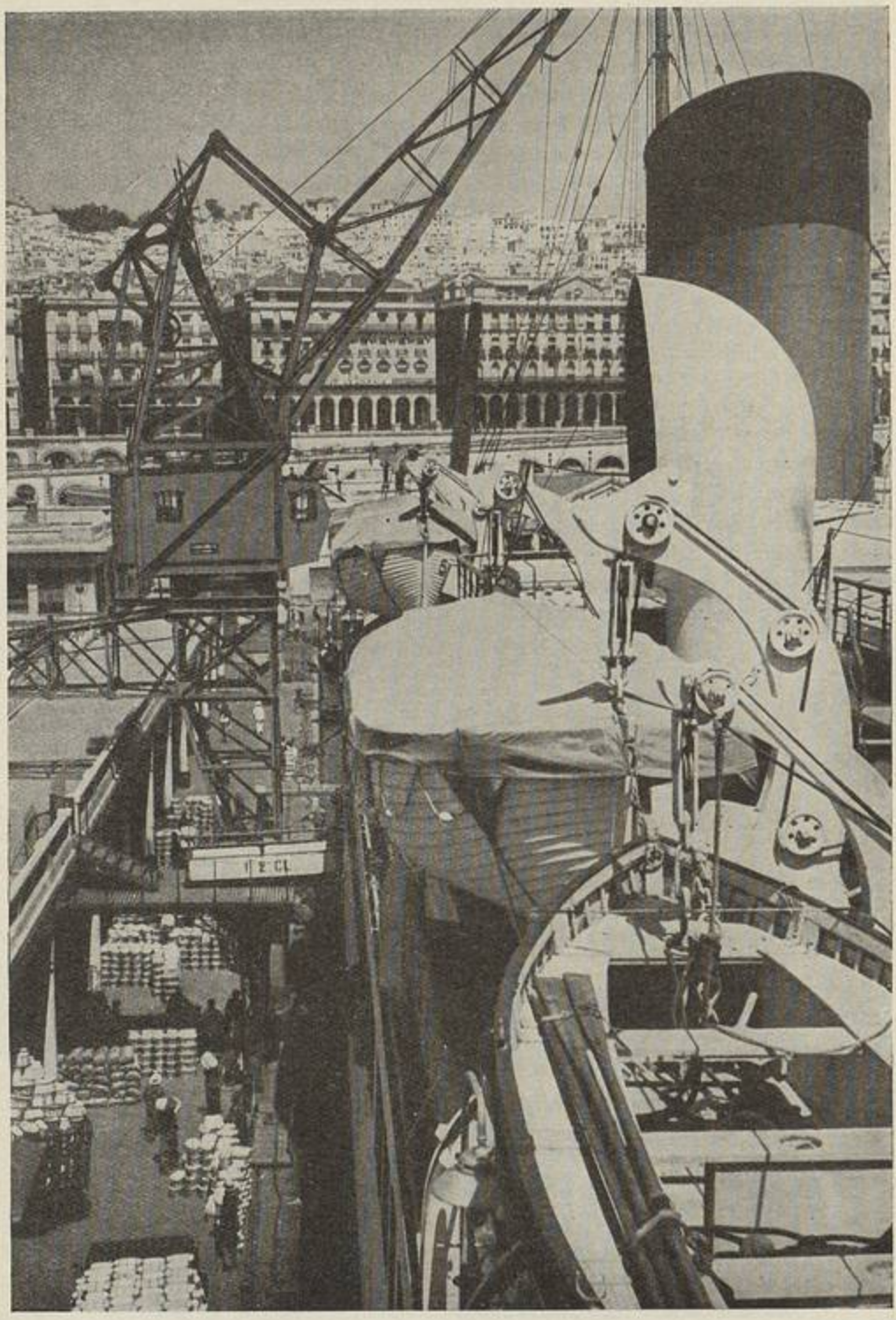
le fuel-oil, et d'un shilling pour le diesel-oil et le gas-oil, à Ceuta, Gibraltar et Casablanca.

— Ils sont supérieurs à ceux d'Alger de 3 shillings 6 pence, à Sfax et dans les ports italiens. Signalons enfin que les prix de vente par les maisons exportatrices sont fixés d'un commun accord, à Londres en général, sur la base de barèmes mondiaux. C'est ainsi qu'au 4 avril 1951 le fuel-oil est passé à 135 shillings 6 pence, le diesel-oil à 195 shillings et le gas-oil à 243 shillings.

***

Le port d'Alger dispose donc de vastes moyens pétroliers rationnellement conçus, se perfectionnant et s'étendant au fur et à mesure que s'intensifie le trafic et que s'offre la possibilité d'un rendement meilleur. L'œuvre, née il y a trente ans à peine, s'est adaptée aux demandes d'un marché régional en pleine croissance et satisfait aux besoins les plus divers de navires relâcheurs de plus en plus nombreux. Poussée par une conjoncture heureuse - sous l'incessante et prévoyante sollicitude de ceux qui président aux destinées de notre port - elle apparaît comme un facteur de plus en plus déterminant de la prospérité de ce dernier.

Un coin du carré du «Yacht Club» d'Alger



Embarquement de primeurs sur le «Ville-d'Alger»

CHAPITRE IV

ALGER, PORT A TOURISTES ET A PASSAGERS

«Quand il regarde un planisphère, l'observateur attentif ne peut manquer d'être frappé par l'emplacement du méridien de Paris à travers le continent africain. Il partage en effet, en deux parties à peu près égales, l'Afrique française, qui se situe entre les longitudes 20° Ouest et 25° Est. De même qu'il est l'axe géométrique de la France d'Europe, il est celui de la France d'Algérie.

Et si l'on examine la carte de plus près, on constate que ce même méridien passe à quelque soixante kilomètres à l'Ouest d'Alger, non loin de Cherchell, qu'il rencontre In-Salah en plein centre du Sahara algérien et qu'il atteint le Golfe de Guinée à Cotonou, au Dahomey. De la Méditerranée à l'Atlantique, sur trois mille cinq cents kilomètres, c'est-à-dire sur plus de trois fois et demi sa longueur dans la Métropole, il n'a pas quitté le territoire français. L'axe d'un Empire, pourrait-on dire, le pivot d'une puissance. C'est là un fait remarquable, dont les partisans du déterminisme historique pourraient tirer un puissant argument.

«Pour le voyageur qui, parti des côtes de France, voudrait parcourir ce méridien sur la terre d'Afrique, c'est en Algérie qu'il devrait aborder, et par Alger. Devant lui s'offrirait, étalant ses maisons blanches sur sa colline vert sombre, la ville que l'on a appelée «la porte de l'Afrique». Et la porte s'ouvrirait, toute grande: Tunis, à quelque sept cents kilomètres à vol d'oiseau, Casablanca à un millier, la forêt tropicale à trois mille. Regardant autour de lui, il contemplerait une cité européenne, une des plus belles de France;...».

J. Blottière - *Terres Lointaines. L'Algérie.*
(Paris, Société d'Editions Géographiques,
Maritimes et Coloniales - 17, rue Jacob -
1948, p. 9-10)

SECTION I

ALGER, PORT A TOURISTES

«Tout concourt à faire de l'Algérie une terre de tourisme et de séjour: la douceur de son climat hivernal, la variété et le pittoresque de ses paysages, la vie indigène, les monuments d'art musulman, les ruines imposantes de la domination romaine, l'attrait des étendues sahariennes, et, enfin, la proximité de l'Europe qui met à quelques heures de Paris l'Orient de Delacroix, le miracle de la paix française et le mystère d'Antinéa».

Ainsi s'exprime J. Blottière dans son ouvrage, de la collection *Terres Lointaines*, consacré à l'*Algérie* (1).

Qu'y a-t-il donc de surprenant à ce que les compagnies de navigation françaises et étrangères aient jadis fréquemment choisi et recommencent actuellement à choisir Alger, grande porte d'entrée sur le continent africain, comme port d'escale pour leurs magnifiques unités?

Jadis, Alger accueillait les longs-courriers - aujourd'hui disparus - des compagnies anglaises telle la Peninsular and Oriental Company (2), des compagnies italiennes telle la Company Italia (3), des compagnies hollandaises telle la Compagnie Royale Néerlandaise (4), des compagnies françaises enfin telles la compagnie des Chargeurs Réunis (5) et les Messageries Maritimes (6).

De nos jours, Alger accueille d'assez nombreux bâtiments de croisière, bien que la reprise soit lente depuis la guerre. Les principales compagnies intéressées sont anglaises (7), américaines (8), ou norvégiennes (9).

I. — Histoire du tourisme

Avant 1914, le port d'Alger voyait déjà affluer de nombreux touristes étrangers. Ceux-ci venaient, en hiver, chercher en Algérie des paysages inconnus, y goûter les bienfaits de son climat tempéré.

Le **tourisme** était alors le **privilège d'une aisance au-dessus de la moyenne**. Pratiqué surtout par les Anglo-saxons, avec le concours de leurs anciennes agences de voyages et de rares maisons

(1) J. Blottière. Op. cit., p. 218.

(2) Courriers venant des Indes.

(3) Courriers venant de New-York et d'Italie, tels le «Saturnia», le «Roma», le « Contegrande »...

(4) Courriers venant des Indes néerlandaises tels le «Christian-Huyghens, le « Van Olden Barneveldt »...

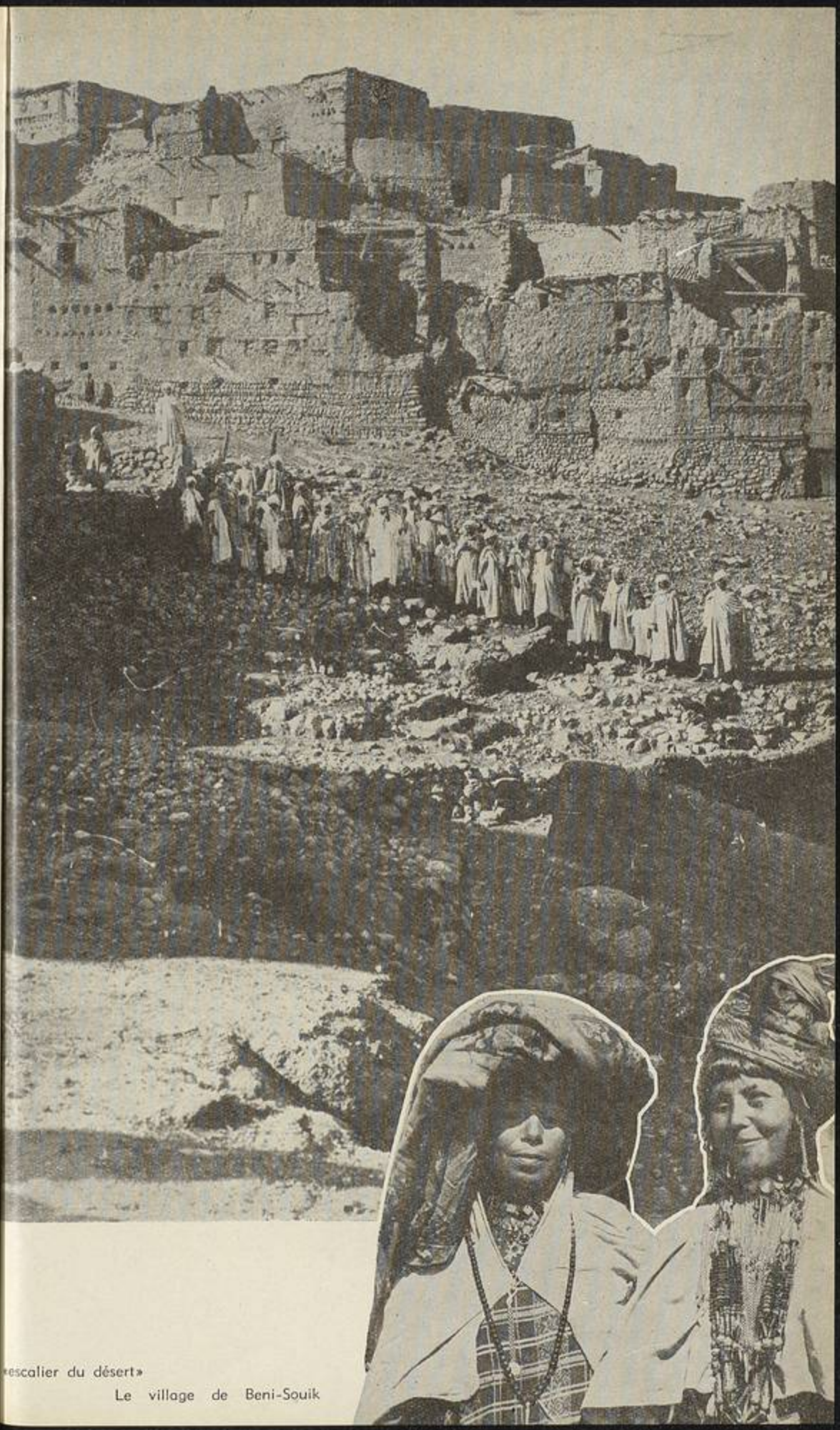
(5) Courriers à destination de Dakar.

(6) Courriers à destination de l'Indochine.

(7) Exemple du « Britannic » de 27.000 tonnes de la «Cunard Line» qui a mouillé à Alger le 19 février 1951 et qui transportait 285 touristes, composés en majeure partie d'Américains.

(8) Exemple de l'«Independence» de 26.000 tonnes de l'«American-Export-Line», arrivé à Alger le 22 février 1951 avec 475 touristes.

(9) Exemple du «Oslofjord» de 16.844 tonnes de la «Den Norske Amerikalinje A.S.» d'Oslo, arrivé à Alger le 20 février 1951 avec 319 touristes.



«escalier du désert»

Le village de Beni-Souik

françaises, il attestait des facilités dans le temps et dans les ressources. La publicité touristique, à cette époque déjà si lointaine, était restreinte, un nombre important de personnes aisées pouvant consacrer un temps appréciable aux voyages, qu'il se soit agi de gens vivant de leurs revenus, d'industriels, de commerçants ou d'intellectuels.

L'Algérie bénéficia longtemps de cette clientèle. Il était alors de bon ton, pour les Britanniques, de venir y passer un mois ou deux au cours de l'hiver. La venue de ces hôtes provoquait dans certaines villes du littoral, en particulier Alger, et dans certains centres du Sud, notamment Biskra, une animation et une prospérité génératrices de fêtes, de distractions, et formant ce qu'il est convenu d'appeler une saison.

En 1916, une commission algérienne du tourisme était instituée; en mai 1916, un congrès général du tourisme en Algérie se réunissait.

De 1919 à 1921, s'organisait réellement l'industrie touristique. Chemins de fer, compagnies de navigation (1), syndicats d'initiative groupés en une fédération, s'y attachaient: des circuits étaient organisés pour exploiter au maximum les richesses touristiques, les hôtels existants améliorés pour répondre aux exigences des touristes, certains construits spécialement, tels ceux de la Compagnie Générale Transatlantique ouverts jusque dans l'Extrême-Sud.

Une propagande active était entreprise et attirait de nombreux touristes américains, anglais et français.

Entre temps, la prospérité était revenue; le tourisme mondial, dont l'apogée peut se situer vers 1926, devait alors prendre une forme nouvelle: celle du voyage rapide, du circuit dont la grande majorité des participants appartenaient au monde des affaires (2). Il était normal que l'Algérie subisse à son tour cette **décadence du tourisme de séjour.** En ces années, l'Algérie devait connaître une prospérité touristique sans précédent (3). Mais certains éléments de la corporation touristique abusèrent de la situation en pratiquant des prix exagérés; leur opinion erronée était qu'il convenait de profiter le plus possible de cette manne inespérée.

(1) Après la guerre de 1914, la Compagnie Générale Transatlantique et surtout son éminent président M. Dal Piaz avaient tenté de résoudre la question du tourisme en groupe, en amenant les voyageurs d'au delà les mers sur ses paquebots, les transportant dans ses cars bien aménagés et les logeant dans ses hôtels. Formule très large qui permettait logiquement d'envisager l'entreprise sous les meilleurs auspices. Dans la pratique, les résultats apparurent satisfaisants mais on enregistra cependant quelques insuccès partiels, en particulier pour les hôtels.

(2) Le nombre des oisifs et des personnes vivant uniquement de leurs revenus ayant fortement diminué.

(3) Les Américains, disposant alors grâce à leur change de possibilités importantes, affluant en Europe, ainsi que les ressortissants des pays à monnaies non dépréciées.

La célébration du Centenaire de l'Algérie en 1930 était l'occasion de manifestations grandioses, au cours desquelles on ne manqua pas d'attirer l'attention des personnalités du monde entier sur les richesses touristiques en organisant pour elles des circuits et des excursions.

Mais 1930 marquait le terme de l'âge d'or du tourisme algérien avec ses bienfaits et aussi ses erreurs dont l'une des plus graves fût de croire que cette période d'extraordinaire prospérité ne connaîtrait pas de fin et que nos visiteurs continueraient à bénéficier de ressources aussi importantes; une autre grave erreur fut aussi de compter sur sa renommée de fraîche date et d'oublier que certains pays s'inquiétaient vivement, à cette époque de crise financière débutante, de l'exode de très importants capitaux. C'est ainsi que les Etats-Unis entreprirent une campagne intense pour retenir les Américains chez eux, en multipliant les facilités de voyage vers leurs sites divers et remarquables. De son côté, la Grande-Bretagne tenta, avec moins de succès cependant, un pareil essai, en corollaire avec le slogan «Buy Bristish». Enfin l'Allemagne, l'Italie et les pays de l'Europe centrale consacrèrent des sommes considérables à leur propagande, accordant de très importantes réductions à leurs visiteurs (1).

En 1932, devant une situation devenue soudainement précaire, était ressentie la nécessité de la création en Algérie d'un organisme officiel - l'Office algérien d'action économique et touristique (2) - devant prendre en mains les intérêts du tourisme et, par diverses initiatives, maintenir son existence et provoquer son redressement.

Les patients efforts de l'OFALAC ne devaient pas tarder à être récompensés: efforts, aussi bien par une propagande étendue, que par de multiples interventions auprès des pouvoirs publics et des organismes de transport, en vue d'aménagement d'horaires, d'obtention de réductions substantielles, de normalisation de tarifs divers... L'Algérie voyait ainsi, avant 1939, s'amplifier progressivement son courant touristique sans rejoindre cependant celui de 1926. Signalons que les Expositions, Coloniale de 1931 et Internationale de 1937, y contribuèrent pour beaucoup aussi. Mais ce nouvel essor du tourisme algérien était freiné par le handicap très lourd - et toujours tel - que lui imposaient:

1°) la superposition d'un déplacement hivernal ou printanier à la villégiature annuelle des vacances qui tend à devenir de plus en plus coûteuse;

(1) Vint ensuite, dans les pays totalitaires, la stricte application au tourisme des principes d'économie contrôlée, c'est-à-dire: empêcher par tous les moyens la classe restée aisée de voyager hors du territoire national et l'organisation des loisirs en faveur du salariat rural et citadin, dans le cadre du pays, par des camps de vacances, par des croisières à prix réduits, sur des paquebots de la nation. De plus, la clientèle russe et espagnole était devenue inexistante.

(2) Voir pages 248-254 (OFALAC).

2°) les frais élevés des voyages d'approche pour arriver jusqu'à nos ports et représentant 50 % environ du montant d'un forfait moyen pour 15 jours de séjour dans le pays;

3°) la concurrence du tourisme de croisière connaissant un gros succès.

La seconde guerre mondiale suspendait tout mouvement touristique jusqu'en 1946.

Ses conséquences devaient entraîner une nouvelle et plus sensible évolution du tourisme en Algérie dont on se rendit compte lors de sa reprise en 1947.

Cette évolution était caractérisée par la **disparition progressive mais certaine de la presque totalité de la clientèle de luxe,** du touriste milliardaire. Le tourisme des bourses moyennes remplaçait le tourisme de luxe; le tourisme individuel laissait la place au tourisme collectif, aux voyages en groupe et à forfait. C'est pourquoi, compagnies de navigation, compagnies de chemin de fer, services de transports en commun s'orientèrent, et s'orientent de plus en plus, vers la formule qui tend à compenser par le nombre ce que le tourisme risque de perdre en passagers de luxe; au fond, n'est-ce pas également désirable, en raison du but de vulgarisation et de propagande vers lequel il importe de tendre avant tout?

Une autre clientèle est donc née, surgissant en grande partie d'une législation nouvelle du travail, qui, dans la plupart des pays, reconnaît aux travailleurs le droit aux loisirs, au repos, aux congés et qui a fait naître chez eux la convoitise du voyage.

Le tourisme et ses industries doivent donc s'adapter aux aspirations de ces néo-touristes, se mettre à la portée de leurs moyens relativement réduits, leur offrir des services qui satisfassent leur condition sociale modeste.

Comme l'indique d'une manière saisissante le rapport général de la commission de modernisation du tourisme, «d'industrie du voyage et de la distraction qu'il était, le tourisme peut et doit devenir la grande industrie du loisir».

Si donc l'Algérie veut que son tourisme vive et prospère, elle doit accepter résolument cette évolution, et s'orienter à réaliser sur son territoire tout ce qu'elle exige pour être comprise.

II. — Importance du tourisme

— Importance du tourisme en général

Le Congrès américain a autorisé l'Administration du Plan Marshall à classer le tourisme parmi les industries à promouvoir et à développer.

De fait, dans de nombreux pays, dont la France, «le tourisme est devenu une industrie-clé dont le développement intéresse l'ensemble des activités du pays» (1). Le pays, ou la région, ou la localité qui accueille des touristes, ne vend-il pas «notamment des services, du travail, des paysages» (2)? C'est pourquoi le tourisme est aujourd'hui considéré comme une **industrie d'exportation,** avec cette particularité essentielle toutefois qu'en échange de beaucoup d'argent il ne fournit qu'une faible quantité de marchandises. En outre, le tourisme a une **valeur culturelle considérable**. «Il établit des relations directes d'homme à homme et de peuple à peuple; il facilite la compréhension mutuelle entre nations. C'est essentiellement une industrie de paix» (3). Dans cet ordre d'idées, l'un des vœux émis par le deuxième congrès international du tourisme africain proclame que «c'est dans les échanges artistiques, culturels, spirituels qu'il assure entre les peuples, que le tourisme trouve sa plus noble signification, qu'il sert efficacement la paix du monde et le bonheur de l'humanité».

— Importance du tourisme en Algérie

L'importance du tourisme ainsi comprise, il nous faut reconnaître que ce dernier «n'a pas encore acquis, dans l'économie algérienne, la place qu'il devrait avoir, non point que l'on n'ait pas remarqué les avantages qu'il procure, mais parce que l'on a longtemps estimé que seuls ceux qui en profitent directement étaient tenus de s'en occuper, parce que l'on a longtemps escompté qu'il pourrait se développer de lui-même, sans qu'on l'aidât de toutes les forces vives du pays avec l'appui tutélaire et matériel des pouvoirs publics (4)».

La preuve est faite aujourd'hui que le tourisme est devenu une affaire d'Etat et que, de ce fait, il requiert pour se développer et s'épanouir l'attention et la sollicitude du pays tout entier.

Pour l'Algérie, le moment est donc venu de s'occuper sérieusement du tourisme, susceptible en ces lieux d'une extension insoupçonnable.

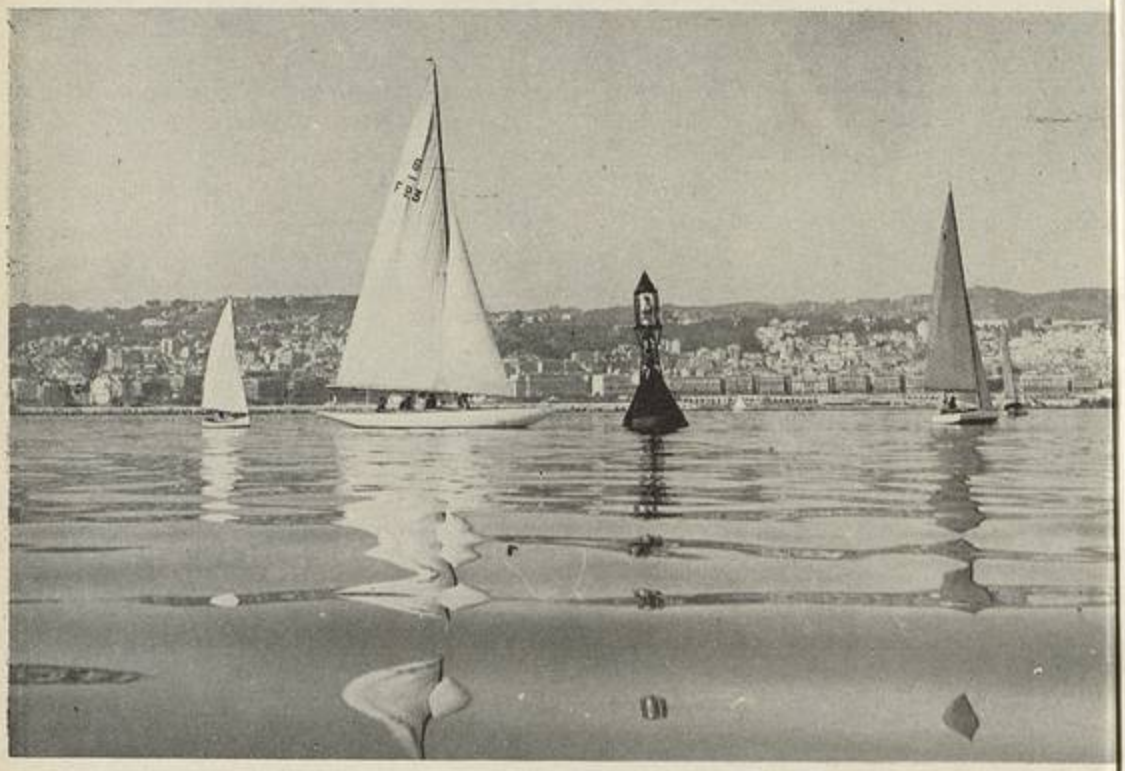
L'Algérie, c'est un fait, ne jouit pas en cette matière d'un prestige comparable à celui de la France, de la Suisse ou de l'Italie, et même de l'Egypte il y a une vingtaine d'années ; elle a déjà su, cependant, acquérir une renommée de bon aloi qui se traduit chaque année par la venue sur son territoire de nombreux touristes.

(1) *Le Plan Marshall et le Développement du Tourisme.* Edité par le Commissariat général au Tourisme (1er mai 1949).

(2) Ibid.

(3) Ibid.

(4) M. Prouteau, directeur de l'Office algérien d'action économique et touristique. Rapport général du Comité algérien du tourisme sur *Le Tourisme en Algérie.* Alger, Ed. OFALAC, p. 5.



La baie calme et sereine se doit d'être le lieu de prédilection des fervents des sports de la mer

La majeure partie de ceux-ci vient de la France métropolitaine, le surplus de l'étranger. Il est en effet certain que dans le domaine du tourisme, comme dans celui de l'économie générale, la France est et demeurera longtemps encore la meilleure cliente de l'Algérie.

L'apport de l'étranger est cependant loin d'être négligeable. En 1948, 1949 et 1950, il a dépassé annuellement la dizaine de milliers de touristes. Il a été établi qu'en 1948, quatre grands hôtels de tourisme d'Alger avaient reçu 3.350 étrangers; ces mêmes hôtels en ont reçu plus de 4.000 en 1950.

Ce sont les Suisses qui ont fourni le contingent le plus important; viennent ensuite les Belges, les Américains du Nord, les Anglais, les Danois et les Suédois...

Le nombre global des touristes, d'après les chiffres provisoirement fournis par le service d'Exploitation du port dans un *Aperçu d'ensemble du trafic du port d'Alger en* 1950 (1), ayant abordé à celui-ci, a été en 1938 de 28.591, en 1948 de 12.485, en 1949 de 16.370 et en 1950 de 20.916.

(1) En date du 31 janvier 1951.

20.916 voyageurs sont donc venus ravir leur esprit et leurs yeux du charme et du pittoresque de la grande Icosium moderne: débarqués, ils ont visité la Kasbah bourdonnante, gravi les admirables coteaux d'El-Biar et de Mustapha, traversé la Mitidja riche des labeurs accumulés, visité Blida, ville des orangers et des roses (1), poussé jusqu'aux villes mortes et d'autres jusqu'au désert...

Ces voyageurs se sont orientés vers le **Maroc** par Ténès, Oran, Tlemcen, ou vers la **Tunisie** par Bougie, Djidjelli, Constantine, Timgad, Biskra, Touggourt, El-Oued... - Si enfin, c'est le **désert** qui a exercé sur eux son irrésistible attraction, chemins de fer et sociétés de transports transsahariens se sont joints pour les entraîner jusqu'à Beni-Ounif et Colomb-Béchar, jusqu'à Ghardaïa, El-Goléa, In-Salah, Tamanrasset et jusqu'aux rives même du Niger.

Nous envisageons alors le cas du **grand tourisme africain** qui fait d'Alger la porte européenne de l'Afrique noire. Ce tourisme spécial s'organise lentement.

Il suffit, pour s'en convaincre, de consulter les vœux émis par le dernier congrès international du tourisme africain qui s'est tenu à Alger en octobre 1947 et notamment: «la recherche de plus grandes facilités douanières, la rénovation de l'industrie hôtelière et enfin la réorganisation ainsi que la coordination des réseaux routiers et des transports transafricains (2)».

La rénovation de l'industrie hôtelière est une nécessité première; le tourisme ne peut en effet se concevoir, surtout dans ce pays, sans que les moyens d'hébergement soient adaptés aux besoins des visiteurs. Il y a dans ce domaine un gros effort à faire - effort échelonné, vue son importance, sur de nombreuses années - pour aboutir à un résultat satisfaisant.

La réorganisation ainsi que la coordination des réseaux routiers et des transports transafricains s'imposent aussi. Les grandes distances de nos contrées que le touriste doit franchir exigent qu'on mette l'accent sur cette question. Il n'est pas paradoxal de dire que les transports peuvent tuer le tourisme, en ce sens que les distances peuvent être difficiles, longues ou onéreuses à franchir; si les plages normandes en France, si Bou-Saâda en Algérie, ont acquis une large clientèle, le fait en est dû d'abord à leur proximité, celle-là de Paris, celle-ci d'Alger, c'est-à-dire aux dépenses moindres de fatigue, de temps et d'argent qu'il faut pour les atteindre.

L'importance à attacher aux transports est donc proportionnelle à l'étendue du pays; c'est en Algérie une question essentielle.

(1) Le touriste en croisière ne visitera que brièvement Alger et ses environs avant de regagner son bateau.

(2) Ces questions intéressant au premier chef Alger qui se trouve sur la grande verticale Paris-Gao-Kotonou.

Les voies de pénétration automobile vers l'A.-O.F. et l'A.-E.F., empruntées par le grand tourisme, sont sillonnées de plus en plus régulièrement par la Société Africaine des Transports Tropicaux (1), la Compagnie Générale Transsaharienne et la Compagnie Transafricaine. La *S.A.T.T.* assurait dès 1933 un service régulier de transports par automobile de la ligne du Hoggar, au départ d'Alger sur Zinder et Kano, terminus du chemin de fer de la Nigeria anglaise. Ce service était prolongé sur Fort-Lamy en 1935. La même année, les premiers avions commençaient à circuler, tandis qu'un important trafic automobile s'établissait. Le climat particulièrement tempéré, des hautes régions touareg, les nombreux points d'eau douce, les ressources touristiques et cynégétiques, les facilités de ravitaillement en cours de route ont fait de tout temps de la voie du Hoggar le plus favorisé des itinéraires sahariens. - La *Compagnie Générale Transsaharienne* assure la liaison automobile de Colomb-Béchar (2) à Gao, en passant par Beni-Abbès, Adrar, Reggan, Bidon 5, Tessalit, Bourem. De Gao ou Niamey, les touristes peuvent ensuite emprunter les services automobiles de la Compagnie Transafricaine desservant directement, ou en liaison avec la Régie des chemins de fer de l'A.-O.F., toutes les principales villes de la Fédération de l'A.-O.F., ainsi que Fort-Lamy en A.-E.F. - La *Compagnie Transafricaine* est l'agent en A.-E.F. des compagnies de transports assurant des services réguliers automobiles et aériens pour les passagers et le fret, entre la métropole, l'Afrique du Nord et l'A.-O.F., en correspondance avec ses propres lignes routières. Les centres d'exploitation de la Compagnie Transafricaine sont le Soudan, le Niger, la Haute-Volta, la Guinée et le Tchad.

Les lignes aériennes viennent enfin compléter et quelquefois supplanter le réseau routier souvent défectueux. C'est ainsi que la *Compagnie Aéro-Africaine* assure tous les 14 jours au départ d'Alger des circuits de 13 jours par avion et automobile combinés, sur le Hoggar.

D'Alger, par conséquent, le touriste peut rayonner à sa guise; toutes les facilités lui sont offertes pour remplir le programme que ses loisirs et les moyens dont il dispose lui permettront de réaliser.

De plus en plus, les contrées africaines, grâce à la rapidité accrue des communications, feront partie des programmes courants de voyages. Ce qui semble normal à l'heure actuelle eut paru, il y a vingt ans, une véritable gageure... Partir le matin de Paris pour déjeuner à Alger le même jour... Dans peu de temps, l'Algérie sera portée aux programmes de week-end de l'élite des touristes métropolitains et même étrangers.

(1) S.A.T.T.

(2) Relié à Alger par voie ferrée empruntant l'itinéraire: Béni-Ounif - de Figuig, Aïn-Sefra, Méchéria, Saïda, Perrégaux, Relizane, Orléansville, Blida, Alger.

Dans un proche avenir donc, l'Algérie deviendra non seulement le but d'un voyage mais aussi la contrée de passage de touristes se rendant en Afrique centrale.

Depuis quelques années, le trafic transsaharien ne s'intensifie-t-il pas, par avions, par cars, et même par voitures particulières (1)?

Cependant la réfection de plus en plus poussée des pistes ainsi qu'une meilleure coordination du rail, de la route et de l'avion s'imposent. Ainsi pourra être mise en vigueur la devise moderne du tourisme, «toujours plus loin, vers la contemplation de sites nouveaux».

Le port d'Alger, plate-forme réceptrice du tourisme nord-africain et même transafricain, peut donc, à ce point de vue, envisager l'avenir avec optimisme.

SECTION II

ALGER, PORT A PASSAGERS

«Alger doit à sa position centrale, à sa nombreuse population et à son rang de capitale, aux facilités que procure l'organisation des services réguliers, enfin à l'attraction que la ville même exerce sur les Français et les étrangers, d'avoir toujours été la principale porte d'entrée et de sortie de la colonie» (2).

I. — Alger, principale porte d'entrée et de sortie de l'Afrique du Nord

Le port d'Alger constitue la grande tête de ligne de l'Afrique du Nord et l'unique tête de ligne du département d'Alger dans leurs relations maritimes avec la métropole.

Le nombre annuel de passagers débarqués ou embarqués dépassait de peu, en 1901, le total de 100.000; en 1911, il était supérieur à 150.000, en 1913 à 200.000; après la première guerre mondiale, ce dernier chiffre était rattrapé, largement dépassé et la moyenne s'établissait autour de 250.000.

Aussi, avant la deuxième guerre mondiale, le port d'Alger occupait-il le septième rang de l'ensemble des ports français à passa-

(1) Le rallye Méditerranée-Le Cap, sur voitures touristiques aménagées spécialement, en a été, ces derniers temps, un exemple concluant. Il convient de citer aussi l'exploit des deux Français Mercier-De Cortanze qui ont effectué le trajet Le Cap-Alger, à bord d'une 203 Peugeot normale, en 16 jours 11 heures et 26 minutes -, ainsi que celui d'un Belge et d'un Suisse, MM. Loos et Berney, qui, au volant d'une voiture Ford découverte, ont effectué le trajet Le Cap-Alger en 13 jours 15 heures 45 minutes (cela, immédiatement après avoir effectué le rallye Alger-Le Cap).

(2) R. Lespès. *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie, 1830-1930. Paris, Alcan, 1930, p. 682.

Le «Kairouan» de la Compagnie de Navigation Mixte

gers - avant Le Havre et Bordeaux - et même le cinquième rang - après Marseille, Boulogne, Calais et Dieppe - si l'on mettait de côté les deux ports de Saint-Malo - Saint-Servant et de Nantes - Saint-Nazaire pour lesquels le trafic des passagers restait toujours d'ordre presque exclusivement local.

La première année de retour aux libres mouvements de voyageurs entre la métropole et l'Algérie nous faisait retrouver, à peu de choses près, les chiffres d'avant la guerre.

En 1949, parmi les ports métropolitains et algériens, avec 270.711 voyageurs, le port d'Alger occupait le quatrième rang, derrière Marseille, Calais et Dieppe (1).

Le bateau avait cependant commencé, dès 1946, à subir la concurrence redoutable de l'avion qui lui retirait presque toute la clientèle riche et pressée - plus de 50.000 passagers pour la seule année 1946 - par exemple (2).

(1) Voir page 212.

(2) Dont 38.967 par la seule compagnie Air France (22.643 dans le sens nord-sud et 16.324 en sens inverse). - On a enregistré, en 1950, 181.000 passages par avion (99.000 dans le sens nord-sud et 82.000 dans le sens inverse).

Les statistiques de l'année **1950** dénotent un fléchissement de l'ordre de 4,5 % sur l'année précédente - le nombre de passagers n'étant plus que de **257.797** (1).

Les mouvements annuels de passagers ont varié depuis 50 ans comme suit:

1901	100.000	passagers
1905	144.786	»
1910	146.953	»
1913	200.000	»
1920	212.261	»
1925	208.807	»
1930	293.727	»
1935	210.568	»
1936	218.247	«
1938	255.303	»
1946	249.953	»
1949	270.711	»
1950	257.797	»

Les mouvements saisonniers de passagers enregistrés au port d'Alger, mouvements communs du reste à tous les ports d'Afrique du Nord, sont tels, qu'il passe près de la moitié du trafic annuel en trois mois avec des pointes de plus de 2.500 personnes par jour:

Janvier	4 %	
Février	4 %	
Mars	5 %	
Avril	9 %	
Mai	6 %	
Juin	8 %	
Juillet	15 %	45 % (2)
Août	14 %	
Septembre	16 %	
Octobre	10 %	
Novembre	5 %	
Décembre	4 %	
Total:	100 %	

A l'apport saisonnier fourni par les estivants pendant les mois de juillet, d'août et de septembre, il faut ajouter un élément de stabilité de l'important trafic de passagers du port d'Alger: nous voulons parler du roulement d'émigration, sans déplacement de familles, nécessité par le surpeuplement de la Kabylie (3) et les besoins en main-d'œuvre de la métropole.

(1) Voir page 211, note 5.

(2) Statistiques dressées par le service d'Exploitation du port.

(3) La population totale de l'Algérie s'est multipliée par 3, 1/2 en 60 ans et la densité de celle-ci atteint aujourd'hui 170 habitants par km² en Kabylie. Les Kabyles émigraient avant

Ainsi donc, de nos jours, le nombre de passagers empruntant la voie maritime reste celui d'avant la guerre, environ 250.000 (1), dont près de 90 % embarquant par la gare maritime du môle Al Djefna (2).

C'est en fonction de ces chiffres qu'est né le projet grandiose de la nouvelle gare maritime du môle de France, actuellement en construction. Ce projet n'est que l'aboutissement de nombreux efforts pour doter le port d'Alger d'installations dignes de sa fonction de premier port nord-africain à passagers.

II. — Installations destinées aux passagers

Aucune installation spéciale n'avait été prévue, primitivement, pour permettre aux passagers arrivant de France de débarquer autrement que sur des pontons faits de mahonnes assemblées ou par des échelles encombrées.

Aussi, s'inspirant du double souci de donner aux voyageurs les commodités les plus grandes et de rendre plus modernes et par conséquent plus rapides les opérations d'embarquement et de débarquement de la poste, des bagages et des marchandises, la Chambre de Commerce avait-elle décidé la construction sur le môle Al Djefna d'une gare maritime; celle-ci était inaugurée en 1927 (3).

La **gare maritime du môle Al Djefna** était réservée exclusivement à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie de Navigation Mixte (4).

la guerre dans la proportion de 1 % ; ils émigrent depuis la guerre dans la proportion de 2,8 % (l'émigration italienne était autrefois de 2 %). L'émigration kabyle comporte 80 % d'individus de 25 à 34 ans, mais 5 % seulement de travailleurs qualifiés relevant des offices du travail ; l'afflux a lieu en mars-avril-mai où il part 36 % des émigrants.

---

(1) Le bateau gardera en effet longtemps encore les 30 % de passagers qui circulent aux frais de l'Etat, ainsi qu'une nombreuse clientèle moyenne habituée à ses services.

(2) Ce sont surtout les ports métropolitains de la Méditerranée, et presque exclusivement Marseille et Port-Vendres, le premier principalement, qui envoient ou reçoivent la majorité des passagers. Ils sont reliés à Alger par les services réguliers de trois compagnies de navigation : la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Société Générale des Transports Maritimes. Avec les ports français de l'Océan et de la Manche, il n'existe aucun service à passagers.

(3) Voir pages 137-138.

(4) La Compagnie Générale Transatlantique (voir page 241) avait obtenu, par la loi du 16 août 1879, la concession du service régulier: «la correspondance entre la France, l'Algérie et la côte des Barbaresques».

L'exploitation de la ligne ainsi créée entre la France et l'Afrique du Nord avait été intense dès le début: du 1er juillet au 3 décembre 1880, les paquebots en service effectuaient 311 voyages, transportant 83.647 passagers, 82.341 tonnes de marchandises; en 1882, le nombre de voyages des vapeurs de la compagnie s'était encore accru en Méditerranée, pour atteindre celui de 800.

C'est alors que, pour la première fois la compagnie s'intéressait au tourisme en Afrique du Nord, en organisant avec les compagnies de chemin de fer français, des billets circulaires qui eurent un réel succès et attirèrent un certain nombre de voyageurs dans les trois départements de l'Algérie.

L'évolution devait suivre son cours; on assistait à la modernisation de la presque totalité de la flotte affectée au service d'Afrique du Nord vers la dernière décade du XIXe siècle: en 1891, 10 paquebots voyaient leurs chaudières, l'appareillage électrique et la ventilation transformés; en 1894, 6 autres paquebots, en 1893, 3 derniers.

Les navires respectifs de ces deux compagnies (1) devaient accoster sur les côtés nord et sud du môle; les gros navires, de croisière en général, devaient être amarrés en pointe sur la face est.

Cette «gare maritime», au nom impropre (2), n'établissait pas cependant de liaison directe entre le bateau et le wagon.

Le 12 mars 1896, entrait en vigueur une convention postale, conclue entre le Gouvernement, la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Société Générale des Transports Maritimes; au terme de cette convention étaient institués 20 départs postaux dont 13 étaient comptés à la Compagnie Générale Transatlantique, 6 à la Compagnie de Navigation Mixte et 1 à la Société Générale des Transports Maritimes. Ainsi était donné un nouvel essor en Méditerranée à la Compagnie Générale Transatlantique ; 44.734 passagers, 9.618 têtes de bétail, 39.660 tonnes de plus qu'en 1897, étaient transportés en 1898.

Malgré le non-renouvellement exprès de cette convention, la compagnie devait poursuivre son effort, interrompu seulement par les hostilités de 1914.

Au lendemain de la guerre, la compagnie n'avait pu reprendre immédiatement tous ses services, de très nombreuses unités de sa flotte méditerranéenne ayant été perdues ou détériorées.

Au 31 décembre 1929, sa flotte affectée au service de la Méditerranée comprenait les bâtiments suivants: Timgad, Président-dal-Piaz, Charles-Roux, Lamoricière, Duc-d'Aumale, Figuig, Mayenne, Gouverneur-Général-Chanzy, Gouverneur-Général-Jonnart, Gouverneur-Général-Gueydon, Gouverneur-Général-Grévy. Les services exploités alors étaient - quant à la ligne Marseille-Alger - de trois départs par semaine (pour les passagers et le fret).

Ces dernières années, pour parer aux pertes étendues subies par elle pendant la deuxième guerre mondiale, la Compagnie Générale Transatlantique n'a pas hésité à faire face, sur le plan financier aux lourdes charges de son programme de reconstruction et de reconversion de sa flotte, sur le plan commercial à une concurrence sérieuse, sur le plan touristique à un renouveau de ses conceptions et des réalisations.

De nos jours, les navires desservant le port d'Alger (par rotation) sont: Ville-d'Alger, Ville-d'Oran, Ville-de-Tunis, Gouverneur-Général-Chanzy, Charles-Plumier et Marigot.

---

(1) La Compagnie de Navigation Mixte (Voir page 241) a été créée à Marseille en 1850 par MM. Louis Arnaud et Touache frères, dans le but d'assurer des liaisons régulières entre la France et l'Algérie.

Cette compagnie doit son nom au nouveau système de propulsion mixte, associant la voile et la vapeur, adopté, dès 1850, par ses dirigeants.

Au cours de la guerre de 1914, la compagnie assistait à la destruction presque totale de sa flotte mobilisée.

Après une certaine période d'hésitations (mise en ligne de deux cargos de 10.000 tonnes sur l'Inde), la compagnie allait reporter, dès l'année 1923, tous ses efforts sur les lignes de la Méditerranée. De cette époque date l'amélioration de son exploitation.

Après l'achat d'occasion de quelques navires, la mise en service de l' «El-Goléa», paquebot de 115 mètres de long et d'une vitesse de 20 nœuds, ouvrait l'ère prospère des paquebots rapides et confortables; les trois «Els», enfin, - «El Kantara», «El Mansour», «El Djezaïr» -, dont le succès devait être considérable, attiraient rapidement une nombreuse clientèle sur les lignes exploitées de Port-Vendres ,lignes courtes et plus abritées.

La guerre de 1939 devait encore détruire la majeure partie de cette nouvelle flotte; les trois «Els», après une brillante campagne, étaient coulés pendant l'occupation allemande; à la fin des hostilités, la compagnie ne disposait plus que de trois navires dont deux déjà âgés, le «Gouverneur-Général-Lépine» et le «Moutte».

En 1950, après un effort méritoire, la flotte de la compagnie était en état de faire face à ses besoins croissants. C'est ainsi que l'«El Mansour» et le «Président-de-Cazalet», susceptibles de transporter chacun 900 passagers, avaient été mis en service en 1948; en 1949, c'était au tour du paquebot mixte «Djebel-Dira» offrant au total 160 couchettes; enfin, en août 1950, le paquebot de luxe «Kairouan» venait parachever, avec ses grandes capacités de transport et de vitesse (1370 passagers à la vitesse commerciale de 24 nœuds), l'œuvre de rénovation de cette compagnie.

Un nouveau paquebot, l'«El Djezaïr», actuellement en construction aux Chantiers de la Seyne, sera livré à la compagnie en 1952.

Signalons qu'en plus de ces paquebots, la Compagnie de Navigation Mixte possède six cargos effectuant des services réguliers entre les divers ports métropolitains et nord-africains. Ces cargos sont dotés d'installations spéciales à l'économie nord-africaine: cuves à vin, cales frigorifiques, aménagement pour le transport de toutes espèces de bétail sur pieds, bigues de chargement pour le transport des colis lourds.

(2) Voir page 137, note 3.

Cette lacune, comme aussi la vétusté et les nombreuses défectuosités des bâtiments qui abritent encore de nos jours la tête de ligne ferroviaire algéroise, avaient inspiré l'idée d'un projet de **gare synthétique** à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Renaud, directeur du port, ainsi qu'à l'architecte Cassan (1).

Il s'agissait de construire dans l'ancien port, au sud du môle Al Djefna, un môle trapézoïdal long de 300 mètres environ où l'accostage serait particulièrement facile, et, qui se prolongerait par les terre-pleins actuels, les plus larges de ce bassin. Sur chacune des faces latérales, les paquebots des lignes régulières France-Algérie (2) auraient disposé de deux postes. Par un vaste hall, pourvu de toutes les commodités désirables, les voyageurs seraient passés soit sur une grande place, soit dans la gare ferroviaire installée en souterrain, couverte en terrasses sur 22.500 m², où l'on aurait trouvé, avec toutes les adaptations de la technique moderne, l'accès le plus facile à un quai de tête, desservant sept voies. La place intermédiaire entre les deux gares, dominée par des jardins suspendus, aurait permis de gagner sans encombrement possible par de larges rampes, soit les quais, soit les boulevards du front de mer élargis et les voies urbaines. Une gare d'autobus, occupant les deux faces latérales, aurait disposé d'une surface de 10.000 m².

La gare maritime, qui ainsi aurait bien mérité son nom, devait en outre, abriter des marchandises dans des hangars couverts en terrasses et débouchant sur une cour intérieure desservie par des voies ferrées.

En 1937, était entreprise la **construction du môle de France,** achevée en 1941.

Mais l'accroissement rapide des exportations de fruits et de légumes par le port d'Alger, et surtout le développement considérable des cultures vivrières et fruitières des nouveaux périmètres irrigués à l'aval des grands barrages avaient conduit, comme nous l'avons vu, à s'orienter dès 1938 vers de nouvelles conceptions de l'équipement du môle en vue d'assurer le transit des fruits et des légumes tout autant que celui des voyageurs, ce qui nécessitait l'utilisation, pour le trafic maritime seulement, de la totalité des espaces libres du bassin de l'ancien port.

Ainsi se trouvait dissociée la question de la gare ferroviaire de celle de la gare maritime, l'accord s'étant réalisé avec l'Administration des chemins de fer pour l'amenée des trains de voyageurs près des quais.

(1) Voir pages 152 et 153.

(2) Il s'agit de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie de Navigation Mixte.

Le **nouveau projet** (1) **en cours de réalisation** prévoit donc la réception, le stockage et le traitement sous froid des fruits et des légumes - la réception et le stockage des marchandises diverses - des arrivées et des départs de passagers établis dans des conditions satisfaisantes.

Or, comme nous l'avons constaté précédemment, près de 90 % de ces passagers prennent normalement les bateaux de la Compagnie Générale Transatlantique ou de la Compagnie de Navigation Mixte (2) ; c'est par suite sur les minima de 250.000 passagers par an et 2.500 passagers par jour qu'il faut pratiquement compter pour les nouvelles installations de ces deux compagnies sur le nouveau môle du bassin de l'ancien port; la Société Générale des Transports Maritimes, qui est la seule autre compagnie de courriers (3) du port, reprendrait alors tout ou partie de leurs installations actuelles du môle Al Djefna (4).

La Direction du port «s'est donc finalement trouvée conduite à prévoir sur le Nouveau Môle du Bassin du Vieux-Port des installations à voyageurs sensiblement quadruples de chacune des deux installations actuelles du môle Al Djefna qu'on avait construites il y a 20 ans pour des pointes de l'ordre de 600 passagers par jour, capacité maximum des paquebots nord-africains à l'époque» (5).

Mais il se greffe, sur ce problème général des installations à voyageurs, d'importants problèmes de salles et de bureaux : les deux grandes compagnies de courriers sont en effet très à l'étroit dans leurs 1.900 m² actuels de bâtiments du môle Al Djefna (non compris les bureaux de ville) ; de plus, les services en relation avec la gare maritime sont complètement dispersés puisque la Santé maritime est au môle Lyvois, la Douane et le Contrôle phito-pathologique

(1) Voir pages 152-153, 172, 237-241.

(2) Compagnie Générale Transatlantique ..... 60 %, 5
Compagnie de Navigation Mixte ..... 28 %, 5
Société Générale des Transports Maritimes ..... 11 %

Ce pourcentage est calculé d'après le nombre global, établi par les compagnies, de 235.000 passagers payants, c'est-à-dire après exclusion des enfants en bas âge (moins de 4 ans).

(3) La Société Générale des Transports Maritimes, surnommée fréquemment jadis «la Compagnie des 4-mâts» à cause du type caractéristique et resté longtemps populaire de ses premiers navires, fut fondée en mars 1865 pour assurer sur Marseille et Sète l'exécution d'un contrat de transport de minerais des mines de Mokta El Hadid à Bône. La ligne de Bône fut ainsi la première organisée, mais presque aussitôt furent également créées celles d'Alger et d'Oran. En 1896, elle devenait compagnie postale sur Alger avec la Compagnie Générale Transatlantique et la Compagnie de Navigation Mixte. A la veille de la première guerre mondiale, cette société assurait chaque semaine le départ de deux courriers sur la ligne Alger-Marseille. Assez éprouvée par les hostilités, la Société Générale des Transports Maritimes œuvrait activement pour reconstituer et moderniser sa flotte qui ainsi, en 1930, représentait un tonnage brut de 140.000 tonnes. Cet essor était interrompu par le déclenchement de la deuxième guerre mondiale. De nos jours, deux navires, mis respectivement en service en 1949 et en 1950, le « Sidi-Mabrouk » et le « Sidi-Ferruch » (navires de même type pouvant transporter 60 passagers en première classe, 40 en troisième et 400 sur le pont), assurent le service Alger-Marseille deux fois par semaine.

(4) Il s'agirait des bâtiments occupés actuellement par la Compagnie de Navigation Mixte.

(5) M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, J. Larras, directeur du port d'Alger. *Equipement du Nouveau Môle du bassin du Vieux-Port. Avant-Projet.* Notice explicative, p. 16.

à l'arrière-port de l'Agha, la Police spéciale et les P.T.T. à l'entrée du môle Al Djefna, le service des changes et certains transitaires au boulevard de la République, etc...

La Direction du port a de ce fait «prévu, en dehors des installations de voyageurs proprement dites, quelques 3.500 m² de planchers pour les services des deux grandes Compagnies de courriers et quelques 4.500 m² de planchers pour l'ensemble des autres services en relations avec les usagers du Môle de façon à procurer au public sur ce Môle des commodités d'affaires bien en rapport avec sa destination» (1).

La vie populaire apparait avec tout son pittoresque dans cette scène de pêche à la ligne et au filet découverte à Leptis Magna de Tripolitaine

(1) M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, J. LARRAS, directeur du port d'Alger. Op. cit.

CHAPITRE V

ALGER, PORT DE PÊCHE

SECTION I

GENERALITES SUR LES CONDITIONS DE LA PECHE

§ 1. — Influence des facteurs hydrologiques et géographiques sur les répartitions des espèces ichthologiques et leurs déplacements

Les mers sont étudiées d'une manière scientifique depuis très peu de temps.

On a ainsi découvert que **la production d'êtres vivants marins est fonction de la richesse des eaux en sels minéraux, en plancton animal ou végétal.**

Il s'est avéré exact aussi que «le mouvement est source de vie»; le professeur Bernard (1) exprime ainsi cette pensée: «Les eaux trop calmes (Sargasses, Méditerranée en général) ont peu de poissons. Terre-Neuve est favorisée par le mélange du fort courant froid du Labrador avec le Gulf-Stream chaud. Les êtres de chacun de ces courants sont tués par le changement de température et de salinité, d'où de nombreux cadavres dont les bactéries tirent des substances utiles à la multiplication des animaux. La Mauritanie et le Sénégal reçoivent des eaux froides venues des grandes profondeurs et leur mélange avec les eaux tropicales abaisse la température de surface de 4° à 10°».

Il faut enfin des échanges de matières entre le fond et la surface; l'apport de substances par les fleuves et les vents est aussi à considérer.

(1) Professeur de zoologie à l'Université d'Alger. Directeur du Centre de recherches.

Or, la Méditerranée n'est pas une mer libre. Son niveau ne se maintient que grâce à l'apport massif des eaux de l'Océan par le seuil de Gibraltar, ainsi que par celui des eaux douces, en mer Noire, des grands fleuves qui s'y déversent.

Cela explique que les eaux du littoral algérien, des côtes sud d'Espagne et de Grèce soient relativement plus fertiles que celles des autres parties du bassin.

Le flux atlantique crée ainsi un courant riche en phosphates et nitrates, courant s'épanouissant le long de nos côtes algériennes sur une trentaine de milles de large et 200 mètres de profondeur pour disparaître au delà des côtes de Tunisie.

Par ailleurs, **la structure physique des côtes nord-africaines, et particulièrement celles voisines de notre grand port, n'est pas précisément favorable à la pêche maritime.**

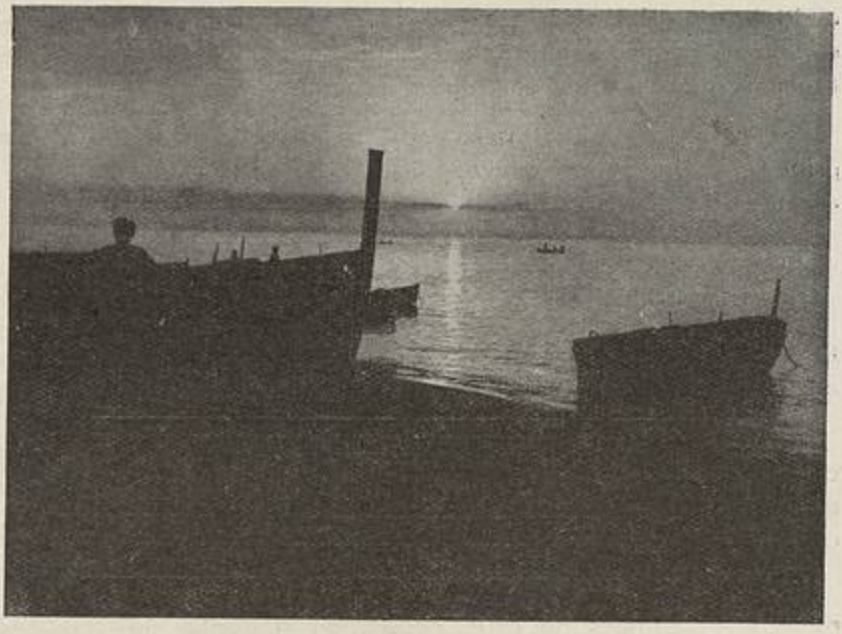
Le docteur C. Viguier, dans son ouvrage *«Sur les Conditions de la Pêche en Algérie»* (1), écrivait à ce propos en 1906: «Au point de vue orographique, la côte d'Algérie, surtout entre les golfes d'Arzew et de Bône, est certainement l'une des moins favorisées. Sa direction générale l'expose aux vents de Nord, sans qu'aucune indentation soit assez profonde ou sineuse pour mettre une partie de ses rivages à l'abri des deux vents dominants: Nord-Ouest et Nord-Est. Il n'y a même pas de havres petits, mais sûrs par tous les temps. C'est, comme au temps de Salluste, le rivage sans ports naturels, *littus importuosum;* et les navires ne trouvent un mouillage sûr que dans les ports construits à grands frais, et d'un coûteux entretien...».

Le docteur C. Viguier déplorait aussi l'étroitesse de la plateforme littorale, ce qui restreignait le domaine des espèces sédentaires recherchées pour la consommation ainsi que le champ d'exploitation de la pêche côtière: «Quand à la profondeur, c'est devant Alger,... que la courbe de 1500 brasses (2,743 m 50) se trouve le plus près du rivage (2). Elle s'en écarte, à l'Est comme à l'Ouest; mais celle de 1000 brasses (1,829 mètres) se maintient à peu près parallèle au rivage; et celle de 100 brasses la suit de fort près...». Il n'est donc pas étonnant que la ligne limitative, de la faune sédentaire du «poisson blanc» et de la zone accessible aux filets traînants des barques de pêche non munies d'un outillage perfectionné, courre à peu près parallèle au dessin général de la côte et à une très faible distance (3).

(1) Dr C. Viguier. *Sur les Conditions de la Pêche en Algérie.* Paris, A. Challamel, 1906, pages 1 à 34.

(2) La cote 2.970 mètres est sur la ligne allant de Matifou aux Baléares (carte 3.105 de la Marine, signalée par le Dr C. Viguier, op. cit., p. 14, note 1).

(3) Les distances extrêmes relevées sur le littoral du quartier d'Alger sont: en face de Tipasa (13 km), de Maison-Carrée dans la baie d'Alger (9 km, 5): par ailleurs, à 2 km, 6 en face de la Pointe-Pescade, on trouve 300 mètres de profondeur, à 3 km, 9 du cap Matifou, 390, à 1 km, 6 du cap Bengut, 320 mètres, à 3 km du cap Tedlès, 550 mètres.



Bateaux de pêche, halés à terre

La productivité des mers - sous la réserve à faire au sujet des poissons migrateurs - est, en effet, en rapport avec l'étendue des fonds (1) que peuvent atteindre les engins traînants, de même que - pour employer la comparaison du docteur C. Viguier - «la productivité d'un pays d'élevage est en rapport avec l'étendue des paturages dont il dispose» (2).

Aucune comparaison n'est donc faisable avec les conditions qui se présentent sur nos côtes de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord; aucune non plus, même avec celles du bassin occidental de la Méditerranée - sauf celles comprises entre Saint-Tropez et la Spezia - mieux exposées et présentant de nombreux abris.

Heureusement, en Algérie, certaines conditions physiques, entre autres **la température et la luminosité, favorisent le séjour et la**

(1) Appelée «surface accessibles» dans l'ouvrage du Dr. C. VIGUIER (op. cit., p. 14) et «surface piscifères» dans celui du Dr. J. P. BOUNHIOL (*L'Algérie Maritime Economique*. Etudes de Biologie appliquée. Tome III. *Les Terrains de Pêche*. Paris, Hôtel des Sociétés Savantes, 1908, p. 10).

(2) La faible et étroite plate-forme littorale est constituée par des fonds rocheux, coupés de crevasses et de falaises abruptes difficilement exploitables : ce qui a pu faire écrire au docteur Dieuzeide, directeur de la Station expérimentale d'aquiculture et de pêche de Castiglione, inspecteur technique des pêches en Algérie : « la variété et la finesse des espèces qu'elle contient est grande, ce qui compense une abondance inférieure aux autres mers ».

multiplication des espèces errantes (1) **de la catégorie du «poisson bleu»,** dont la sardine, l'allache et l'anchois sont les représentants les plus communs et les plus recherchés.

Cela procure, pour la prospérité de la pêche et de son monde pratiquant, une source très appréciable de richesse, malheureusement pas encore assez exploitée, comme nous le constaterons.

§ 2. — La population maritime en Algérie

Cette population est composée d'éléments ethniques forts différents, émigrés italiens, maltais ou espagnols, fréquentant les côtes algériennes bien avant l'arrivée des Français.

Sous la période turque, cette population rude et laborieuse, achetait en effet aux maîtres de la côte le droit de venir y pêcher, ainsi du reste que celui de recueillir le corail et les éponges en Tunisie.

L'installation des Français en Algérie modifia cependant lentement les habitudes de cette population flottante, qui, au dire d'Augustin Bernard, «prenait sans rien donner en échange» (2).

Celle-ci eut tendance à se fixer sur nos côtes pacifiées et à se franciser. La loi du 1er mars 1888, qui interdisait désormais aux étrangers la pêche dans nos eaux territoriales, accentua encore ce mouvement, les intéressés n'ayant plus alors d'autre alternative que de rentrer dans leur pays d'origine, ou de solliciter la nationalité française - après avoir justifié des conditions exigées par le sénatus-consulte du 14 juillet 1865 (bonne conduite, séjour ininterrompu de trois années sur nos côtes, etc.).

De nombreux essais d'implantation en Algérie de pêcheurs métropolitains avaient été faits entre temps; mais ils avaient tous échoué. «Tour à tour, Bretons, Languedociens et Corses arrivés pleins d'espoir durent être rapatriés, découragés et déçus. Mal du pays, méconnaissance complète par les Bretons des conditions de navigation et de pêche dans les eaux algériennes, telles furent les raisons

(1) On a pu dire en effet sans exagération que la sardine était devenue sur nos côtes « un animal permanent dans les eaux superficielles ». Voir en ce sens, par exemple : *La contribution maritime à la production économique de l'Algérie*, par le docteur J.-P. Bounhiol (Alger, 1921, p. 9-10).

(2) « Les Etrangers : Espagnols, Maltais, Italiens, etc.., précise M. Augustin Bernard, venaient périodiquement sur leurs barques exercer leur industrie pendant la saison favorable et regagnaient ensuite leurs Patries dès qu'ils avaient fait leur plein. Les produits de la pêche susceptibles de conservation n'entraient en Algérie que pour y subir la dessication au soleil, la marination en saumure, la salaison, puis, on les dirigeait sur les marchés de l'Europe du Sud où leur écoulement était d'avance assuré... *Cette population flottante prenait sans rien donner en échange:* chacun arrivait avec ses engins, le sel nécessaire, le riz, etc., et rentrait en Italie, en fin de campagne, avec le produit intégral de sa pêche» L. LACOSTE. *La Colonisation Maritime en Algérie.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Larose, 1931, p. 22-23.

invoquées pour expliquer ces échecs. En réalité, il semble bien qu'ils ne furent qu'une conséquence de la concurrence des étrangers...» (1).

La population maritime actuelle, forte de 5.275 pêcheurs (2), garde, suivant son origine, son caractère et ses méthodes natales, ce qui a entraîné du reste la formation de centres de pêche fort différents. Elle constitue un élément sain et actif, mais on peut lui reprocher d'être restée «extrêmement individualiste et rebelle à toute association. Il lui échappe que l'ère de l'artisanat est révo-

«Belouga» au large d'Alger...

(1) Docteur R. Dieuzeide, directeur de la Station expérimentale d'aquiculture et de pêche de Castiglione, inspecteur technique des pêches en Algérie.

(2) Chiffre fourni par l'Inscription maritime.

lue» (1). C'est contre cet état de choses que s'élèvent principalement les responsables de l'avenir de la pêche en Algérie. A cet individualisme se mêle, quelquefois, un grand conformisme. Alors que le pêcheur espagnol, plus perméable au progrès, améliore les méthodes et se plie facilement aux exigences nouvelles, l'italien, extrêmement conservateur et attaché à ses traditions, se borne a exploiter les points facilement accessibles sans manifester, semble-t-il, la moindre velléité d'innover.

L'élément musulman gagne d'année en année sur l'élément européen; cela est un fait nouveau, parce que «l'indigène, il faut bien le reconnaître, - à l'exception peut-être du kabyle - est peu porté vers les professions maritimes: il brave plus volontiers les fatigues et les dangers du désert que la colère des flots» (2).

A Alger (3), plus particulièrement, les pêcheurs étaient presque tous originaires de la province de Naples. Actuellement, la majorité de ceux-ci sont originaires de Salerne (Cetera). L'élément musulman, fort en 1906 de 50 pêcheurs, en comprend de nos jours 100 environ, aux qualités professionnelles croissantes.

SECTION II

ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE LA PECHE

§ 1. — L'Inscription maritime

Les pêcheurs sont soumis au régime de l'Inscription maritime.

a) Ce qu'est l'Inscription maritime:

Il faut remonter bien loin dans les siècles passés pour trouver les origines de cette institution qui, de nos jours, est la **liaison entre la marine nationale et la marine marchande tout en assurant l'administration générale de tous les gens de mer.**

Elle est l'œuvre de Colbert qui avait voulu instituer un système de recrutement permettant d'armer les navires royaux. Lentement

(1) Rapport de M. l'administrateur en chef PASCAL (Inscription maritime - Quartier d'Alger) en date du 10 mars 1950.

(2) L. LACOSTE. *La Colonisation Maritime en Algérie.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Larose, 1931, p. 19. - On relève dans les Documents algériens (Série économique - n° 47 - 8 mai 1948 - *La Pêche Maritime en Algérie*): «Les musulmans, qui s'étaient pendant assez longtemps tenus à l'écart des choses de la mer, s'y intéressent maintenant d'une façon active. A Collo, à Béni-Saf, à Nemours, nombreux sont les musulmans patrons de pêche et propriétaires de bateaux. Etant donné leur malléabilité, la fréquentation des écoles d'apprentissage maritime doit leur permettre d'acquérir les connaissances techniques nécessaires au renouvellement et à la modernisation des méthodes de pêche en ce pays.

(3) 264 pêcheurs au lamparo;
136 pêcheurs au chalut;
38 pêcheurs aux petits-métiers.

cette idée prit forme et s'imposa. En 1670, était établi le service obligatoire pour tous les gens de mer recensés par les commissaires de la Marine.

L'ordonnance du 3 brumaire An IV créa définitivement le nom depuis conservé de «l'Inscription maritime».

De nos jours, les **dispositions** de cette institution, codifiées par la loi du 24 décembre 1890, refondue elle-même par la loi toujours en vigueur du 13 décembre 1932, se résument ainsi:

- Tous les individus de nationalité française exerçant la profession maritime sont l'objet d'un enregistrement qui permet de les suivre;
- Un système corrélatif de ces enregistrements assujettit d'une manière spéciale au service de la marine nationale une partie du personnel inscrit.

Les **attributions** de l'Inscription maritime peuvent se répartir ainsi:

- Sur le plan national:
  1 - Recruter le personnel nécessaire à la marine nationale et à l'administration.
- Sur le plan social:
  1 - Assurer la couverture du risque professionnel des marins (lois de 1898 - 1905) par la voie de la Caisse de prévoyance, rattachée à l'Etablissement des Invalides. Cette Caisse développée en 1931 et 1938 garantit à présent les marins contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité ainsi que leurs familles en cas de maladie et de maternité;
  2 - Faire appliquer et respecter les règles à suivre en matière de sécurité du navire et de l'expédition maritime (lois de 1907 - 1933);
  3 - Faire appliquer les lois de 1926 créant le code du travail maritime, code disciplinaire et pénal de la marine marchande.
- Sur le plan économique:
  1 - Coordonner les diverses activités de la marine marchande et exploiter les richesses de la mer;
  2 - Administrer les inscrits;
  3 - Surveiller les conditions de la pêche et faire observer tous les règlements qui la régissent (rôles des bâtiments de pêche, police de la pêche, etc...) dans le but évident d'éviter le dépeuplement de certains fonds.

b) L'Inscription maritime en Algérie.

«L'Inscription maritime en Algérie y a l'âge de la France», nous a confié M. l'administrateur général Vilarem, directeur de l'Inscription maritime en Algérie.

«En pénétrant dans les ports de la côte, la marine de 1830 amenait avec elle les commissaires qui répandirent les bienfaits de son système appelant aussitôt les marins, sans distinction d'origine ou de religion, au bénéfice du régime social des marins inscrits maritimes métropolitains, très en avance sur le régime social de l'ensemble des travailleurs des industries terrestres».

«C'est ainsi que le régime de l'Inscription maritime a participé pour une très grande part à la formation de cette splendide race du Français d'Algérie... Les demandes de naturalisation affluent: 34 pêcheurs sont naturalisés en 1885, 251 en 1886, 547 en 1887 et 601 en 1888. Avec eux sont également naturalisés leurs nombreux enfants et voilà créée une nouvelle race de pêcheurs français, dont la descendance nombreuse, débordant le cadre de la pêche, va rapidement se propager dans toutes les branches de l'activité algérienne...».

La côte algérienne est divisée en quatre quartiers: ceux d'Oran, d'Alger, de Philippeville et de Bône. A la tête de ces quatre quartiers d'Inscription maritime se trouve un administrateur général (1) siégeant à Alger et portant le titre de *Directeur de l'Inscription maritime*. Chaque quartier est lui-même dirigé par un *Administrateur principal* (2) ayant sous ses ordres les *Syndics des gens de mer*, les *Gardes maritimes* ainsi que des *Inspecteurs* chargés de la police de la pêche.

Le quartier d'Alger comprend les ports d'Alger, Ténès, Castiglione, Cherchell, Dellys, Tipasa, Sidi-Ferruch, Guyotville, Jean Bart, Courbet.

c) Faut-il supprimer l'Inscription maritime ?

Certains soutiennent que cette institution est une institution surannée qui freine l'essor de notre population maritime.

Cette assertion est facile mais non probante. Et, «si l'expérience ne réussissait pas, comme a pu l'écrire le Cdt Clément Carabin, conseiller technique maritime du gouvernement général de l'Algérie, si notre marine marchande s'appauvrissait, si le nombre de nos marins diminuait avec elle, ce ne serait pas seulement une expérience économique et commerciale qui aurait été manquée, ce serait un coup irréparable porté à la puissance de la France».

Que gagneraient les inscrits et les armateurs à ce nouvel état de choses? - Rien -

(1) Monsieur VILAREM qui a exercé les fonctions de chef des quartiers de Philippeville pendant 8 ans, d'Oran pendant 6 ans, d'Alger pendant 2 ans, est directeur de l'Inscription maritime en Algérie depuis le 1er juin 1944 et a été promu administrateur général en janvier 1950.

(2) Quartier d'Oran : administrateur en chef, PLUSQUELLEC;
Quartier d'Alger :administrateur en chef, CAILLIBOTE;
Quartier de Philippeville : administrateur principal, ZALI;
Quartier de Bône : administrateur principal, BOLLOPION.

Les uns y perdraient une foule d'immunités et de privilèges qui leur sont acquis depuis plus de deux siècles ainsi que la haute puissance tutélaire qui veille sur eux avec une sollicitude toute maternelle, les autres seraient entravés par des embarras de tous les genres et paralysés dans leurs mouvements.

Nous restons donc persuadés que l'institution de l'Inscription maritime doit subsister.

§ 2. — L'organisation professionnelle des pêches maritimes

Le décret-loi du 24 mars 1938, applicable à la métropole et prévoyant l'idée d'entente professionnelle de pêcheurs, ne fut applicable en Algérie que quatre ans plus tard (arrêté du 25 mars 1942) par l'acte dit loi du 13 mars 1941. Une corporation algérienne des pêches était ainsi constituée, groupant obligatoirement tous les gens de la profession.

Le 8 novembre 1942, tous les organismes corporatifs en général étaient supprimés (arrêté du 27 décembre 1943).

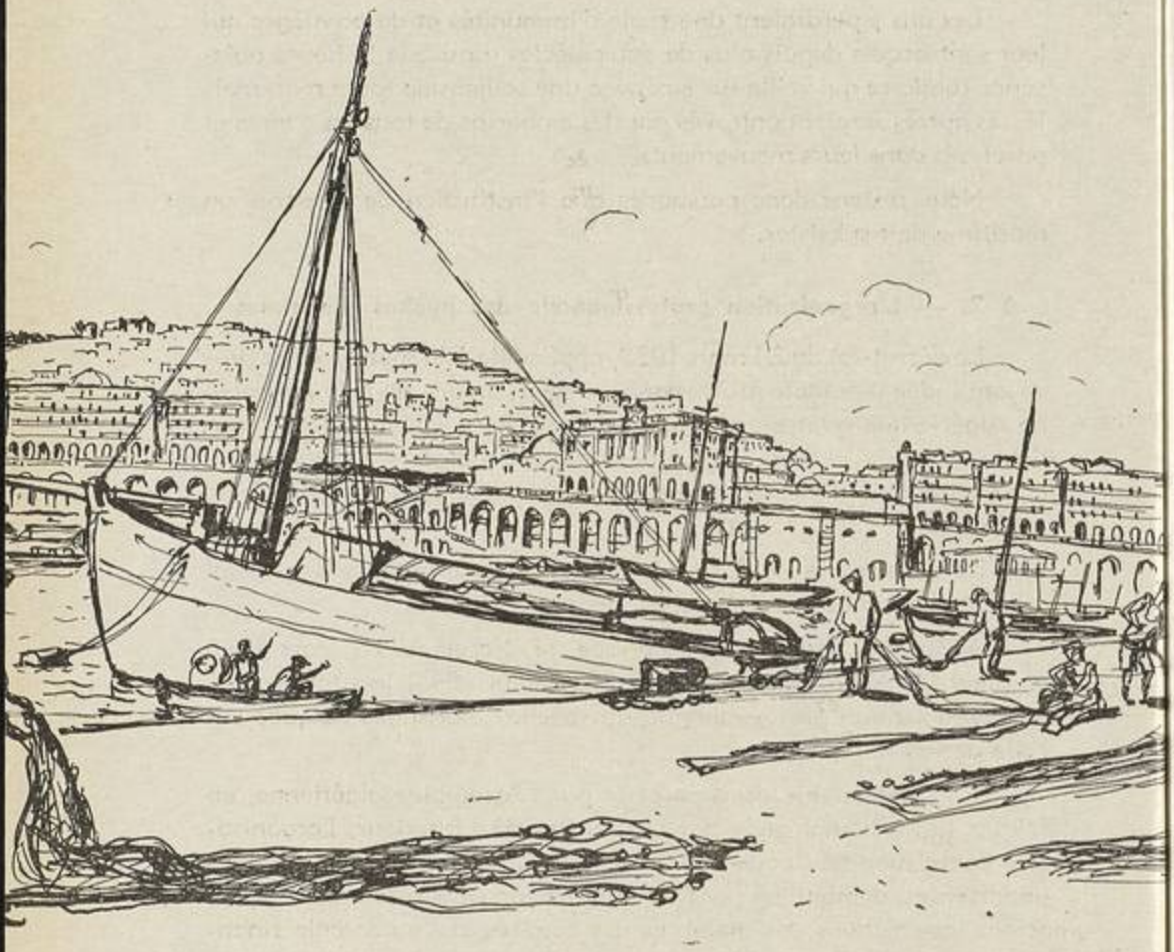
Après une assez longue période, le décret du 18 mars 1946 étendait à l'Algérie l'ordonnance du 14 août 1945, instituant ainsi une organisation professionnelle des pêches maritimes calquée sur celle de la métropole.

A la suite d'une décision prise par l'Assemblée algérienne, en février 1950, homologuée par le ministre de l'Intérieur, l'organisation a été modifiée pour permettre l'application de deux réformes importantes, demandées par tous les pêcheurs; ces réformes comportaient les élections des membres des comités et l'autonomie financière des comités régionaux.

L'arrêté gubernatorial du 5 juillet 1949 avait fixé les modalités de la nouvelle organisation qui comprend:

- Un comité central interprofessionnel des pêches maritimes, composé de 27 membres représentant toutes les catégories d'armateurs, pêcheurs et industriels, divisé en trois sections interprofessionnelles:
  - Section du chalut;
  - Section du poisson bleu;
  - Section des petits-métiers.
- Quinze comités régionaux de pêche de 12 membres chacun, ayant leur siège dans les principaux ports de pêche.

L'administration du **comité central interprofessionnel des pêches maritimes en Algérie** est installée à Alger et ses bureaux se trouvent sur la place de la Pêcherie, à proximité de la halle au poisson.



Dessin de C. Brouty

Ses membres, sous la haute et vigilante présidence du capitaine de frégate (R), Marcel Costagliola, se sont vu confier de nombreuses attributions:

- Etudier toutes les mesures d'ordre général intéressant l'ensemble de la production, armateurs et pêcheurs, et d'en poursuivre la réalisation auprès des pouvoirs publics et des organismes privés intéressés,
- De coordonner et de régulariser l'action des comités régionaux et locaux;
- De prendre ou de provoquer de la part des administrations ou organismes compétents, les mesures tendant à améliorer les procédés d'exploitation des navires, les méthodes de pêche, les moyens d'écoulement et les modalités de vente des produits de la pêche;

- De proposer aux autorités maritimes l'institution et la délivrance des cartes professionnelles et licences d'armement à la pêche, exigibles des entreprises de pêche ou de vente des produits de la mer;
- De proposer le montant des prélèvements sur toutes les transactions qui pourront être opérées sur les produits de la mer pour couvrir les dépenses d'administration de l'organisation professionnnelle ainsi que celles d'améliorations.
- D'une manière générale, toutes les mesures de son ressort pour le développement de l'industrie de la pêche.

Dans la limite de ses attributions, le comité central prend des décisions en présence des représentants de l'Inscription maritime et des directions du gouvernement général.

Ces décisions sont obligatoires et exécutoires pour tous les membres des professions représentées au sein des comités de pêche, après approbation du Gouverneur général.

SECTION III

INSTALLATIONS DESTINEES AU DEVELOPPEMENT DE LA PECHE

§ 1. — Généralités sur la situation des stations de pêche algériennes

En suivant le littoral algérien, on constate avec étonnement la **quasi-absence d'aménagement des stations de pêche.**

Seuls, trois ou quatre ports de pêche, dont Alger, sont abrités et aménagés; et encore, uniquement parce qu'ils sont englobés dans les grands ports de commerce.

Les autres stations de pêche, pourtant plus importantes au point de vue apports de poissons - Bouzadjar, Les Habitas, Chiffalo, Bou-Haroun, Sidi-Ferruch, Courbet-Marine, Mansouriah, Collo, Stora, La Calle -, bien que abritées naturellement d'un côté, l'est par exemple, sont ouverts à tous les vents (1) de l'autre côté, disons

(1) Il n'est qu'à citer, à titre d'exemple, la tempête des 28-29 janvier 1951 qui provoqua de véritables désastres.

Le président du comité central interprofessionnel des pêches maritimes en Algérie écrivait à ce sujet: «La région de Castiglione et les ports de Bou-Haroun et Chiffalo en ont particulièrement souffert. C'est une véritable calamité qui vient encore de s'abattre sur cette population maritime. Nous avons visité cette région et nous avons pu nous rendre compte des dégâts importants qui viennent de plonger tous les pêcheurs dans un chômage forcé qui ne fera qu'aggraver la situation déjà désastreuse dans laquelle ils se trouvent, à la suite des mauvaises campagnes de pêche. Embarcations totalement détruites ou sérieusement endommagées, magasins de pêche saccagés, engins et matériel de pêche, filets, rechanges de moteur, le tout emporté par les vagues et disséminé en pauvres épaves le long de la plage, tel est le bilan de ce désastre... A Bouzadjar, les six dernières embarcations armées ont été démolies ou sérieusement endommagées au cours de cette même tempête; on assiste ainsi au désarmement total de cette station qui était composée uniquement de pêcheurs musulmans».

vers l'ouest ou vice-versa. De plus, leur aménagement est si précaire que le président du comité central interprofessionnel des pêches maritimes en Algérie a pu nous déclarer: «Même par beau temps, on voit les pêcheurs de ces stations dépourvues de quai d'embarquement et à l'accès périlleux se jetter dans l'eau jusqu'à la ceinture, transporter leurs casiers de poissons à la plage et hisser enfin leurs embarcations ainsi allégées sur la rive... Cela en 1951 est inconcevable...! De plus, souvent comme à Courbet-Marine (1) cette tâche harrassante a lieu à la lueur des phares d'autos».

On peut donc être assuré que ces stations de pêche sont vouées à la faillite, si les crédits nécessaires pour financer la réalisation des ports-abris et installations matérielles à terre ne sont pas accordées, et si - comme nous le verrons plus loin - un crédit important n'est pas affecté à un financement par prêts à long terme aux armateurs, patrons pêcheurs, usiniers, pour faire face aux frais d'exploitation et de mauvaises campagnes de pêche. Il serait vraiment regrettable de voir disparaître à jamais l'appoint substantiel qu'apporte l'industrie de la pêche à l'économie algérienne.

La station de pêche du port d'Alger comprend un môle de pêche, une halle au poisson, des chambres froides, ainsi que diverses installations pour les pêcheurs et l'organisation de la pêche.

§ 2. — Môle de pêche - Halle au poisson

Un petit môle destiné uniquement à l'accostage des chalutiers avait été construit entre 1926 et 1928 (2).

En 1932, la Chambre de Commerce d'Alger décidait de le faire modifier et prolonger pour construire sur cet emplacement la halle au poisson actuelle (3), d'une superficie totale de 3.260 m².

Cette halle, ouverte en juillet 1939 pour la vente du poisson à la criée, est dotée de tables de vente, d'un bassin à compartiments pour le lavage des casiers, de bureaux pour les services de contrôle et les mandataires des armateurs de chalutiers.

§ 3. — Chambres froides

Pour la conservation du poisson, la halle est dotée d'une chambre frigorifique de 160 m³, d'une capacité de 20 t. Elle entretient une température de + 2° à + 4°. Avec le petit frigorifique de Bou-Haroun, c'est la seule installation intéressante du quartier d'Alger et de toute l'Algérie.

(1) Courbet-Marine compte cependant 15 lampares et 4 conserveries. La construction d'un petit quai de débarquement est en cours, pour permettre aux bateaux d'y décharger leurs casiers de poissons, avant de tirer à terre leurs embarcations ainsi allégées.

(2) Voir page 139.

(3) Voir page 153.

En face de la chambre froide, citée plus haut, se trouve une plus petite chambre de 60 m³. Offrant une possibilité de stockage de 20 t de poisson congelé, elle est exploitée par la Coopérative des pêcheurs algériens (1) qui a installé pour la crevette un système de congélation susceptible d'être appliqué en outre au poisson, ce qui permettrait de constituer un stockage.

Or, un volume de 20 t de stockage environ est suffisant lorsque le poisson doit être vendu le lendemain.

Mais, pour palier les à-coups inévitables que subissent les apports de pêche et régulariser la consommation, pour stocker le poisson en attendant son expédition vers l'intérieur ou son exportation, il fallait transformer et élargir les installations primitives. M. Paggiolo avait dans ce but amélioré la chambre de 160 m³. Elle peut recevoir dès lors 60 t de poisson à condition qu'il soit congelé. Pour cela, il faudrait adjoindre des bacs spéciaux de préréfrigération sans glace, par inclusion dans un bain de saumure à — 12° ou — 14° selon la grosseur et la qualité du poisson et pour une conservation pendant 10 à 20 jours; réfrigéré à —18° ou — 20°, le poisson pourrait être congelé «à cœur» afin d'être conservé plus longtemps. Le poisson blanc préréfrigéré ou congelé serait transporté ensuite dans des cadres isothermes ou réfrigérants selon la distance.

Donc l'industrie de la pêche dispose de deux systèmes frigorifiques:

- Un petit frigorifique exploité primitivement par M. Paggiolo et actuellement par la Coopérative des pêcheurs algériens, réservé principalement à la pasteurisation et à la congélation de la crevette en vue de son expédition;

- Un grand frigorifique réservé au stockage du poisson blanc (2).

§ 4. — Installations pour les pêcheurs et l'organisation de la pêche

La Chambre de Commerce, soucieuse d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs, fut amenée à construire, sur le môle de pêche et dans le prolongement de la halle au poisson, un bâtiment spécial divisé en cases individuelles, d'une superficie totale de 1.212 m². Terminées en juin 1939, ces cases furent aussitôt mises à la disposition des armateurs de chalutiers et des petits patrons pêcheurs pour entreposer et réparer leurs engins professionnels. Une coopéra-

(1) Raison sociale, Paggiolo.

(2) Ces frigorifiques sont largement suffisants actuellement, vu les faibles apports de poissons. Cela par contre ne serait plus vrai si étaient réalisés le développement et l'amélioration de l'outillage des chalutiers et des lampares. Ne faudrait-il pas alors prévoir aussi le logement du poisson blanc des centres de pêche au chalut voisins qui trouverait à Alger de parfaites conditions d'entrepôt pour l'expédition ou l'exportation ?

tive et un petit refuge - bien modestes - pour les pêcheurs, ainsi qu'une teinturerie pour les filets, furent aussi prévus.

Mais ces constructions s'avérèrent vite trop exiguës, ce qui était fort regrettable, le développement de la pêche étant principalement subordonné au logement des pêcheurs et de leurs engins: filets, câbles, moteurs.

Les services des Ponts et Chaussées dressèrent donc, après la guerre, un avant-projet d'agrandissement comportant trois nouvelles cases de part et d'autre de l'axe de la cour du bâtiment des pêcheurs. Au cours d'une séance tenue le 24 avril 1945, la Chambre de Commerce émettait un avis favorable relatif à ces constructions qui furent incluses dans les dépenses d'outillge public concédé du port. La Chambre de Commerce à la même époque autorisait l'édification, au voisinage de la halle au poisson, d'un bâtiment provisoire pour le logement des services du comité central interprofessionnel des pêches algériennes. Ce bâtiment est toujours occupé par le même service.

«L'agrandissement idéal» préconisé par l'administration est actuellement l'affectation des hangars I et même II de la Chambre de Commerce à l'industrie de la pêche; cela, dès que les travaux de la nouvelle gare maritime du môle de France y permettront le transfert des compagnies actuellement affectataires. Ce projet administratif réserve aussi la nappe d'eau correspondante aux bâtiments de pêche.

Mais tel n'est pas «le projet idéal» soumis par le comité central interprofessionnel des pêches algériennes. Cet organisme représentatif des intérêts des usagers propose la création d'un «véritable petit port de pêche» entre le môle Lyvois et le môle de pêche, le môle Lyvois et le bâtiment actuellement occupé par les services de la Santé maritime (1) étant consacrés au monde de la pêche. Le môle Lyvois rendrait possible l'accostage à de plus nombreux bateaux; le bâtiment de la Santé maritime permettrait de loger, services administratifs, pêcheurs et engins de pêche. En outre, une extension vers le quai d'Arcachon du monde de la pêche, selon les projets administratifs, n'est pas repoussée, sous certaines conditions cependant (2).

(1) Ces services trouveraient alors à se loger auprès de la nouvelle gare maritime et seraient au centre de leurs activités propres.

(2) Le comité central interprofessionnel des pêches souhaite une délimitation très nette entre la portion de quai qui serait consacrée à la pêche et celle consacrée au commerce - délimitation envisagée même à l'aide d'un môle perpendiculaire au quai d'Arcachon et formant un nouveau bassin de pêche avec le quai sud du môle de pêche.

SECTION IV

MATERIEL DE PECHE - RESULTATS OBTENUS

La pêche sur les côtes algériennes présente une remarquable unité. Elle donne lieu à trois genres principaux de pêche:

- La pêche au chalut, pratiquée sur des fonds de 150 à 250 mètres;
- La pêche aux palangres, sur les bords côtiers, pour la pêche au «poisson blanc»;
- La pêche aux lamparos pour le poisson de surface ou «poisson bleu».

§ 1. — LA PECHE AU CHALUT ET AUX PALANGRES

Alger est le premier port de pêche au chalut et aux palangres du quartier, tant au point de vue quantités de poissons pêchées qu'à celui de l'importance de l'armement.

La pêche au «poisson bleu»

A) Quantités de poissons pêchées au chalut et aux palangres dans les divers ports du quartier d'Alger :

Alger	559.254	kg;
Cherchell	488.510	»
Bou-Haroun	297.100	»
Ténès	281.368	»
Dellys	86.811	»
Castiglione	77.385	»
Guyotville	30.901	»
Jean-Bart	20.595	»
Sidi-Ferruch	8.981	»
Tipasa	6.367	»
Chiffalo	3.366	»
Courbet	2.335	» .

Cela fait pour le quartier d'Alger un apport global de 1.863.725 kg, contre 3.972.140 pour celui d'Oran, 1.210.989 pour celui de Bône et 841.365 pour celui de Philippeville.

B) Armement à la pêche au chalut et aux palangres :

1°) La pêche au chalut.

En 1938, le port d'Alger comptait 11 chalutiers; en 1946, il n'en comprenait plus que 8, ce qui n'était qu'une simple conséquence de la guerre.

Mais le chalutage était redevenu, après 1946, une industrie très prospère - le poisson blanc trouvant sur place facilement preneur. On vit s'accroître dès lors rapidement le nombre des chalutiers. Il était à craindre cependant, ce qui s'est produit, que cette augmentation du tonnage ne fût pas suivie d'un accroissement proportionnel des quantités mises à terre; l'étroitesse des bandes chalutables conduisant en effet à une exploitation exagérée des fonds engendrant le dépeuplement.

L'industrie du chalutage en Algérie, si elle veut donc continuer à prospérer, devra abandonner l'exploitation des navires de quelques tonneaux, qui, en raison de leur rayon d'action limité, pêchent trop près des côtes et sont les principaux auteurs du dépeuplement. Il faudra, tout en recherchant de nouvelles zones de pêche (1), arriver à l'utilisation de plus en plus étendue de navires d'une cinquantaine de tonneaux (2) munis de moteurs puissants, de cales isolées et re-

(1) «Les fonds pêchants ont été prospectés. Les premiers éléments établis ont à peu près détecté tout ce qui était accessible, probablement au détriment de bien des engins. Ceux-ci atteignent actuellement des prix prohibitifs et l'on peut dire qu'à une ou deux exceptions près, les armateurs ou patrons ne se risquent jamais que dans des fonds connus. On ne peut évidemment le leur reprocher».

Rapport de M. l'administrateur en chef PASCAL (Inscription maritime - Quartier d'Alger) en date du 10 mars 1950.

(2) L'arrêté gubernatorial du 7 octobre 1948 impose la construction de chalutiers d'un tonnage de 30 tonneaux et d'une puissance de 100 chevaux au moins - les chalutiers de conditions nautiques inférieures devant disparaître par extinction -.

froidies, permettant de ce fait l'exploitation des fonds jusqu'ici peu fréquentés en raison de leur éloignement des ports de pêche.

En somme, ces dernières années ont vu le nombre des chalutiers s'accroître, mais non leurs possibilités de pêche. Cela explique, en partie, la grave crise que subit l'industrie du chalutage et sa nette régression actuelle:

Ports	Nombre de bateaux		Tonnage Total		Total des effectifs	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950
Alger	20 (1)	17 (1)	574	440	170	136
Ténès	5	5	73	73	40	32
Castiglione	12	12	107	107	80	80
Cherchell	8	7	207	129	74	45
Dellys						
Tipasa						
Sidi-Ferruch						
Guyotville	2	2	26	26	12	12
Jean-Bart						
Courbet						

Il serait, en conséquence, très opportun et nécessaire de créer à Alger, parallèlement à la flotte côtière existante, une flotte hauturière qui irait prospecter les bancs lointains. Cela permettrait

(1) Le port de pêche d'Alger vient au deuxième rang des ports d'Algérie, après Beni-Saf (quartier d'Oran).

Ports	Nombre de bateaux		Tonnage total		Total des effectifs		
	1949	1950	1949	1950	1949	1950	
Béni-Saf	28	29	631	720	290	300	n° 1
Alger	20	17	574	440	170	136	n° 2
Castiglione	12	12	107	107	80	80	n° 4
Arzew	13	12	342,25	299,83	112	81	n° 3

d'accroître la pêche si rémunératrice des crevettes très abondantes sur les bancs de Mauritanie (1), et de provoquer un renouveau d'exportation de poisson blanc (2).

2°) La pêche aux palangres.

Cette pêche, dite aussi pêche «aux petits-métiers», est assez importante à Alger.

Elle est pratiquée sur les bords côtiers rocheux, où, par conséquent, les chalutiers ne peuvent draguer. Lorsque les fonds rocheux sont éloignés des centres d'habitation, ils constituent de véritables zones de repeuplement où les poissons de roche, mérous, dentus, pagres, pageots, daurades, rougets se développent au point d'atteindre des proportions peu communes. Ces zones de repeuplement alimentent les zones de pêche pour le grand bien des petits pêcheurs palangriers.

Le beau poisson que débarquent ces artisans est, en raison de sa finesse, d'un écoulement facile et d'une vente particulièrement rémunératrice, surtout dans les grands ports comme Alger et Oran (3).

Cette pêche, malgré la régression des bâtiments qui la pratiquent (4), n'est donc pas dans une situation critique, comparable à celle du chalutage.

(1) En 1938, Alger était avec Mostaganem le port le plus important de cette industrie. Il apportait 253 tonnes aux 1.000 pêchées dans toute l'Algérie. En 1950, Alger a pêché 177.149 kg sur 476.435 pour tout le quartier d'Alger et 1.706.583 pour toute l'Algérie. Les apports pour le quartier d'Alger se répartissent ainsi : Alger (177.149 kg), Ténès (13.100), Castiglione (31.700), Dellys (1.370), Cherchell (131.200), Tipasa (néant), Bou-Haroun (116.000), Chiffalo (néant), Sidi-Ferruch (900), Guyotville (5.016), Jean-Bart (néant), Courbet (néant).

(2) En particulier sur Marseille où le poisson méditerranéen de qualité jouit d'une faveur toute spéciale. Certains essais de transport rapide par avions ont donné des résultats extrêmement encourageants.

(3) Dans les centres de moindre importance où la vente est moins aisée, les marcyeurs avaient été amenés, avant la guerre, à rechercher des marchés susceptibles de recevoir des poissons de choix et il existait un courant d'exportation vers la France, en particulier sur Marseille. Ce trafic n'a pas repris.

(4)

Ports	Nombre de bateaux		Tonnage total		Total des effectifs	
	1949	1950	1949	1950	1949	1950
Alger	40	36	65	52	43	38
Ténès	12	13	21	20	24	27
Castiglione	30	22	56	47	39	25
Cherchell	9	11	16	18	12	19
Dellys	17	14	30	26	28	31
Tipasa	6	4	12	8	7	5
Sidi-Ferruch	11	9	20	16	15	11
Guyotville	3	3	4	4	5	5
Jean-Bart	12	10	20	17	12	13
Courbet	1	1	2	2	2	2

§ 2. — LA PECHE AUX LAMPAROS

Les eaux algériennes sont particulièrement riches en poissons migrateurs. Ce sont: sardines, allaches et sardinelles, anchois, maquereaux, thons et bonites.

De ce fait, la pêche au poisson bleu est la plus importante de l'Algérie.

485 bateaux d'un tonnage total de 1.851,43 tonneaux et montés par 3.218 pêcheurs s'y adonnent.

Le quartier d'Alger a enregistré en 1950 des apports estimés à 5.402.272 kg, ce qui le place au deuxième rang derrière celui d'Oran avec 11.911.814 kg (1).

Ces apports se répartissent ainsi par ordre décroissant:

Alger	1.495.162	kg
Courbet	1.340.260	»
Chiffalo	743.520	»
Ténès	444.543	»
Dellys	374.940	»
Sidi-Ferruch	282.640	»
Guyotville	206.408	»
Cherchell	141.069	»
Castiglione	124.445	»
Bou-Haroun	115.580	»
Tipasa	103.525	»
Jean-Bart	29.600	»

Le port d'Alger comprend 43 bateaux de pêche au poisson bleu d'un tonnage total de 124 tonneaux pourvus d'un équipage de 264 pêcheurs.

Les apports s'élevant à 1.495.152 kg sont ainsi départagés:

Maquereaux	68.816	kg
Sardines et allaches	1.406.360	»
Bonites	19.976	»

A) Matériel employé

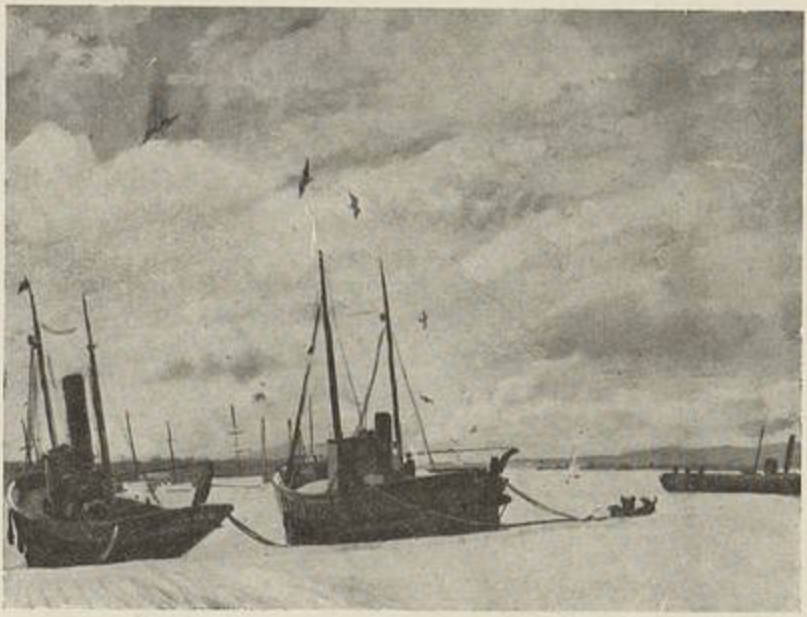
La pêche au poisson bleu peut être pratiquée par des navires de quelques tonneaux, car les bancs sont à proximité de la côte. Les «clupes» sont généralement capturés par les «lampares» (2), bateaux non pontés d'une dizaine de mètres environ, pointus aux deux extrémités, légers et calant peu d'eau pour leur permettre d'arriver sur le sable sans heurter le fond, propulsés enfin par des moteurs de 15 à 20 CV.

(1) Quartier d'Oran ..... 11.911.814 kg
Quartier d'Alger ..... 5.402.272 kg
Quartier de Philippeville ..... 1.663.342 kg
Quartier de Bône ..... 242.356 kg

(2) Les pêcheurs des côtes oranaises utilisent un genre d'embarcation d'origine espagnole plus grande, pontée, dite «popa-mona».

Les filets employés pour cette pêche (1) sont le «lamparo» et le «sardinal».

Le «lamparo» est en quelque sorte une senne tournante dont la ralingue inférieure, beaucoup plus courte que la ralingue supérieure, forme une poche destinée à recueillir le poisson qui a été encerclé. Cet engin, de provenance italienne, est formé d'une partie centrale plus élevée, et de deux ailes latérales formant une nappe de filet unique. La ralingue supérieure, qui porte des lièges, a une longueur d'environ 180 à 200 mètres; quant à la ralingue inférieure munie de plomb, elle ne mesure que 120 à 130 mètres et force ainsi la partie intérieure du filet à se replier en dedans en formant une sorte de cuvette circulaire d'autant plus large qu'elle est plus près du centre. Cette partie centrale porte les mailles les plus petites (11 millimètres généralement) et les plus robustes car c'est elle qui supporte le poids du poisson capturé.



Chalutiers à l'ancre

Le «sardinal», qui tend à disparaître, est un filet en fil très fin, formé par un certain nombre de pièces (4 en général) qui, au moment de le caler, sont ajustées bout à bout de façon à former une nappe dont la longueur varie de 80 à 120 mètres sur une hauteur de 20 mètres environ. La ralingue supérieure porte des lièges de distance en distance, tandis que l'intérieur porte des

(1) Le thon, le maquereau et la bonite sont pêchés «à la traîne» par les lampares.

bagues de plomb plus ou moins allongées, enfilées dans la corde. Sur la ralingue supérieure sont en outre fixés un certain nombre de flotteurs de liège à l'aide d'orins dont la longueur varie suivant qu'on veut pêcher en surface, entre deux eaux ou près du fond. Enfin, aux deux extrémités, sont fixées des ailes en filet, dont la partie terminale porte aussi un orin avec, d'un côté, une bouée de reconnaissance, et de l'autre, le bateau auquel une petite aussière est attachée.

B) La capture du poisson

La pêche au poisson bleu est pratiquée par nuits sombres avec l'aide d'une lumière puissante, d'où le nom de «pêche au feu».

L'origine de cette «pêche au feu» remonte loin dans les temps. Les Grecs avaient imaginé la pêche au flambeau; les Romains allumaient une torche de bois de pin ou une lampe dans une lanterne de corne amincie. Lentement cette pêche se modernisait, et l'on arrivait à l'utilisation des lampes à acétylène, à essence de pétrole et enfin électriques.

Chaque lampare est dotée d'une petite embarcation annexe, dite porte-lampe et pourvue d'un ou plusieurs réflecteurs électriques ainsi que d'une batterie d'accumulateurs. Les bancs de poissons une fois repérés, le porte-lampe se détache de la lampare et allume ses feux qui les attirent en surface. Pendant ce temps, la lampare, après avoir mis à l'eau une extrémité du filet sur bouée et grappin, contourne le bateau-lampe pour encercler le banc et revenir à la première extrémité; le filet est ensuite halé à bord, les deux extrémités ensemble. Pendant le halage, le poisson, dont une partie peut s'échapper par dessous, se rend vers la poche où il s'entasse; le filet est ensuite hissé sur le bateau (1).

Les apports de poisson bleu ne sont pas surabondants; mais on est cependant contraint de les règlementer pour diverses raisons et particulièrement l'irrégularité qui donne des arrivages tantôt minimes, tantôt massifs et successifs.

On note par exemple à Alger, de septembre à décembre 1950, les apports irréguliers suivants:

Septembre:	51.750 kg	de sardines	et allaches	
Octobre:	195.450 kg	»	»	
Novemb.:	189.750 kg	»	»	
Décemb.:	53.350 kg	»	»	(2).

(1) Voir « *La Pêche au feu sur les côtes d'Algérie et le Transport du poisson bleu dans l'intérieur de l'Algérie* » par Louis Boutan, ancien directeur du laboratoire de Castiglione. (Alger, Jules Carbonnel, 1927).

(2) Les prix suivent l'influence de la prospérité de la pêche. C'est ainsi qu'en septembre, le kilogramme de sardine était à 25 francs, en octobre à 10, en novembre à 20 et en décembre à 25.

Lorsque les apports sont trop considérables, la capacité d'absorption des ateliers de salaison est insuffisante. En outre, le surplus qui doit être mis en vente le jour même, faute d'entrepôts frigorifiques, ne peut être écoulé.

C) Possibilités de développement

La pêche au poisson bleu, poisson migrateur à la fécondité proverbiale, offre de sérieuses possiblités de développement.

En effet, si, en raison de la situation physique des fonds, le chalutage ne peut être développé qu'avec prudence et dans certaines conditions, et, si le poisson de roche est susceptible d'une vente plus développée tout en ne demeurant qu'un produit de luxe, **il semble par contre que la capture du poisson bleu puisse être considérablement accrue en même temps que seraient développées et améliorées les industries de transformation.** Une faible partie seulement des quantités débarquées est en effet consommée en frais, la majeure partie étant destinée à la conserverie et à la salaison.

Le sort de cette pêche est donc étroitement lié au développement de l'industrie de la conserve.

Or cette industrie est grandement gênée dans son développement :

- Par l'irrégularité des apports;
- Par la mauvaise qualité du poisson débarqué;
- Par la dispersion des ateliers, souvent mal outillés et réalisant des prix de revient trop élevés.

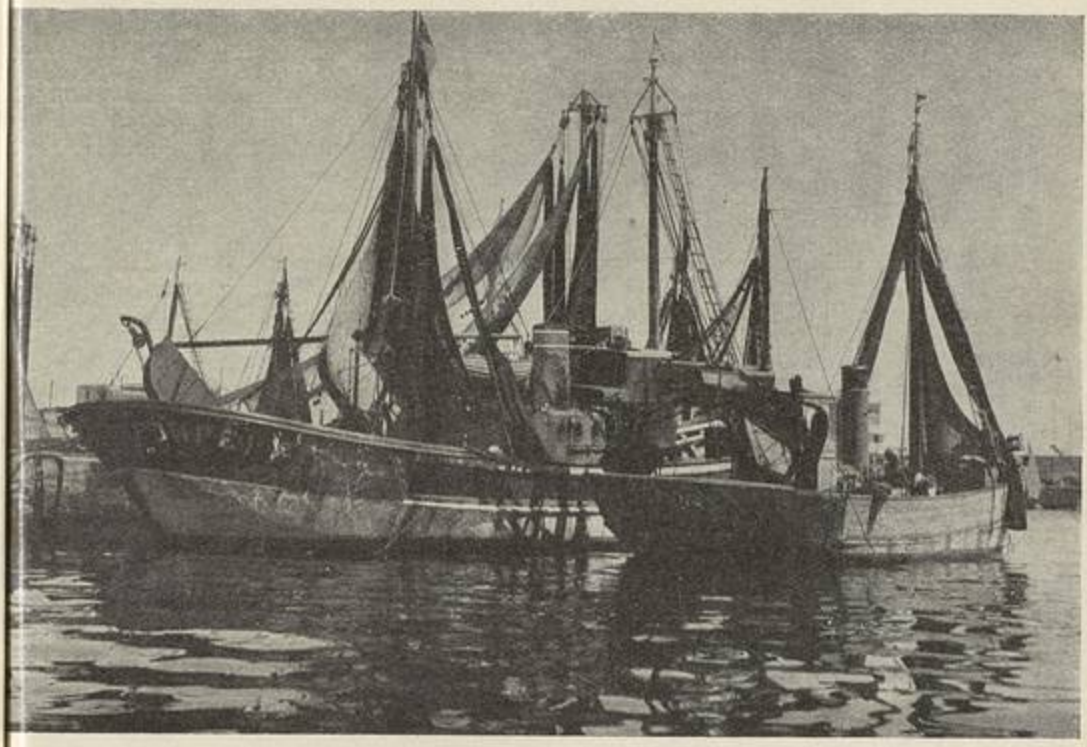
Il faudrait y remédier:

1°) *L'écueil de l'irrégularité des apports qui rend délicate la situation de l'usinier et aléatoire le rendement*, serait évité par une augmentation de la production et l'institution des prévisions:

a) L'augmentation de la production peut être immédiate.

Il suffit évidemment d'utiliser les filets actuellement prohibés, et en particulier ceux du type «ring-net» d'un rendement, tant au point de vue qualité que quantité, bien supérieur au lamparo, engin peu pêchant et qui écrase le poisson capturé. De tels filets ont fait leur preuve dans les grands centres de pêche des Etats-Unis, du Portugal, du Maroc...; jusqu'ici, leur introduction s'est heurtée à l'hostilité des pêcheurs qui redoutent l'influence déprimante des «pêches miraculeuses» sur les prix.

Ce n'est pas trahir un secret, en effet, de dire que si une certaine stabilisation des prix s'établit sur les marchés - au profit des intermédiaires - les cours de la pêcherie sont essentiellement variables, toujours minima -. Les pêcheurs n'ont par suite aucun intérêt à augmenter les apports suivis automatiquement d'une baisse en flèche des prix à la première vente.



Chalutiers dans le port...

Le résultat immédiat, trop connu pour être commenté, est que la population maritime ne recherche qu'un minimum et, la chance aidant, la qualité.

Il ne faut cependant nullement blâmer l'usinier qui, en l'absence de tout organisme de coordination, n'a pas à jouer au philanthrope.

Mais les résultats patents sont, une situation chancelante des fabricants de conserves dont la production est quelquefois critiquable en qualité, une situation difficile du pêcheur toujours sacrifié, un mécontentement du consommateur qui paie cher, sans pour cela que l'économie algérienne en bénéficie.

b) Est-il possible d'établir des «prévisions»?

M. le docteur Dieuzeide, directeur de la station d'aquiculture et de pêche de Castiglione, a pu écrire à ce sujet: «Jusqu'ici, malgré de nombreuses études publiées dans ces dernières années, il paraît bien difficile de prévoir comme on l'a fait ailleurs pour certains poissons saisonniers. Le thermomètre à lui seul en Méditerranée ne donne pas la clef du problème. Ce dernier est extrême-

ment complexe. L'abondance ou la pauvreté du plankton, son étude systématique, les principes de biométrie appliquée à l'étude de la sardine peuvent éclairer la question... Tout cela est un ensemble de recherches à résultats plus ou moins éloignés» (1).

Il faut donc donner à la station expérimentale de Castiglione les moyens matériels maxima pour lui permettre de travailler utilement en ce sens.

2°) Remédier à la *mauvaise qualité du poisson débarqué* est aussi une nécessité.

En premier lieu, le poisson est détérioré lors de sa capture. Il est pressé et écrasé dans la poche du filet lamparo; il est ensuite entassé, sans aucun ménagement au fond des lampares.

Pour y remédier, il faudrait généraliser l'utilisation de navires pontés de 10 tonneaux environ, tels ceux déjà utilisés dans la région de Beni-Saf et de Nemours (2); cela faciliterait l'emploi du filet «ring-net» plus volumineux que le filet «lamparo».

Ensuite, la consommation ayant augmenté et les produits de première qualité allant seuls sur le marché, il faudrait prévoir l'utilisation des sous-produits, rejettés le plus souvent à la mer actuellement.

Il est possible et facile en effet d'extraire de ceux-ci des éléments de premier ordre, profitables à l'économie algérienne: huiles de poisson, farines, tourteaux et engrais.

Le pêcheur de poisson bleu actuellement pêche peu car il n'a aucun intérêt à pêcher beaucoup. L'usinier ne lui prend en effet que le meilleur de sa pêche et le pêcheur hésite souvent à la lui céder parce que c'est exactement celle qu'il vend le mieux. C'est un cercle vicieux.

Le jour où l'usinier absorbera la totalité de sa production sans restriction, le patron pêcheur n'hésitera pas à utiliser les moyens les plus propres à accroître les apports et le problème sera renversé. Il sera «renversé en ce sens qu'il aura par la quantité sa *matérielle* assurée. Le contrat qu'il aura passé représentera pour lui un *salaire de garantie*. Les poissons les plus beaux seuls, et en quantité suffisante, iront sur les marchés et leur vente constituera si l'on peut dire *un casuel* dont les meilleurs ouvriers tireront le meilleur profit» (3).

3°) Il serait enfin souhaitable de *voir* se grouper *les ateliers de transformation*, d'assister à la modernisation de leur outillage et de leur technique, afin qu'ils puissent *absorber la production ainsi accrue*.

(1) 1940, n° 1, p. 72.

(2) Les «popa-mona» d'origine espagnole.

(3) Rapport de M. l'administrateur en chef PASCAL (Inscription maritime - Quartier d'Alger) en date du 10 mars 1950.

Ici nous abordons une question vitale pour l'avenir de l'industrie de la pêche en Algérie: celle de son financement.

Aucun effort matériel réel n'a été fait «pour permettre de mener de pair la modernisation des engins et méthodes de pêche (1), l'écoulement de la production et le développement des usines» (2).

Dans cette branche, la comparaison avec le Maroc est frappante; elle est résumée dans ces chiffres: en Algérie, la production annuelle de sardines s'est élevée en 1950 (3) à 30 millions 600 mille boîtes ce qui représente un tonnage de poissons mis en conserve de l'ordre de sept mille huit cents tonnes (4). Le nombre d'usines qui était de 21 en 1939 est passé à 27 en 1948, 39 en 1950 et est actuellement de 43 (5). Au Maroc, la production annuelle de sardines a progressé pour arriver au chiffre stupéfiant de 175 millions de tonnes de poissons en 1950; le nombre d'usines s'est développé parallèlement pour atteindre le chiffre de 180 en 1950.

Certes, on n'insistera jamais assez sur l'exemple vivant de l'effort sardinier du Maroc. Lors du Congrès des produits de la mer dans l'Union française, organisé par l'Institut colonial de Marseille du 11 et 15 octobre 1950, M. Furnestin, docteur ès-sciences, directeur de l'Institut scientifique des pêches au Maroc, a insisté particulièrement sur cet effort couronné de succès - grâce à une politique d'encouragements financier et matériel de la Résidence générale. C'est ainsi que le nombre d'usines de conserve, s'élevant à 8 en 1926, passa à 44 en 1927, 87 en 1948 et... 180 en 1950.

Or en Algérie, cette industrie, d'un apport si précieux à l'économie marocaine, est abandonnée, laissée à l'état empirique. Certes, il y a bien l'organisation du Crédit maritime mutuel; mais ses résultats sont restés inopérants parce que c'est un organisme de la métropole, subventionné au compte-gouttes pour la métropole seulement. Privé des moyens financiers du budget algérien, ne s'adressant d'autre part qu'à la seule catégorie des inscrits maritimes, il n'a pu apporter d'aide aux armateurs et aux industriels.

(1) Bateaux pontés et filets du type « ring-net ».

(2) Exposé du président du comité central interprofessionnel des pêches maritimes en Algérie.

(3) En 1946: 8 millions 190 mille boîtes;
En 1947: 10 — 650 — —
En 1948: 24 — 700 — —
En 1949: 22 — — —
En 1950: 30 — 600 — — , dont,
15 millions 100 mille dans le département d'Alger;
13 millions dans le département d'Oran:
2 millions 500 mille dans le département de Constantine.

(4) C'est-à-dire un chiffre d'affaires de l'ordre d'un milliard trois cent cinquante millions sur la base du cours moyen pratiqué à mi-février 1951.

(5) 21 pour le département d'Alger,
15 pour le département d'Oran,
7 pour le département de Constantine.

L'unité de la pêche étant réalisée au sein de l'organisation professionnelle entre armateurs, pêcheurs, usiniers, il est indispensable de se décider à créer le Crédit mutuel de la pêche maritime à l'image du Crédit agricole mutuel algérien. C'est au prix de cette première mesure financière que le développement de la pêche algérienne pourra se manifester.

Aucune industrie dérivée de la pêche n'existe à Alger même. Les conserveries et les ateliers de salaison se sont en effet groupés dans les environs des petits ports de pêche. Notre étude ne portant que sur l'activité du port d'Alger, nous nous bornerons à signaler ce fait et à dresser une liste des conserveurs et des saleurs du département d'Alger.

- Adhérents conserveurs du département d'Alger:

Adragna Joseph, Castiglione;
Amabile frères, Courbet-Marine;
Ampart Yves, Bou-Haroun;
Berma, Hussein-Dey;
Conserveries Algéro-Marocaines, Ténès;
Coopérative de l'Avenir, Chiffalo;
Coopérative de Sardinerie, Bou-Haroun;
Falcone frères, Courbet-Marine;
Ferrante François, Castiglione;
Ferrigno Dominique, Courbet-Marine;
Idéales Conserves, Castiglione;
La Peachem, Chiffalo;
Liguori frères, Guyotville;
Macaluso Sauveur, Chiffalo;
Mercurio Dominique, Chiffalo;
Pêcheries Saint-Pierre, Dellys;
Salsano et Apicella, Courbet-Marine;
Sarthon, Castiglione;

Société Falcone Pierre aîné et fils, Chiffalo;
Société Le Trident, Castiglione.

- Adhérents saleurs du département d'Alger (1) :
  Adragna Gaëtan, Bou-Haroun;
  Caccuittolo Augustin, Ténès;
  Aimé Robert, Alger;
  Crescenzo Vincent, Alger;
  Liguori Alphonse, Bou-Haroun;
  Mercurio François, Alger;
  Salvo Paul, Ténès;
  Vaccaro Arthur, Chiffalo.

*
**

TABLEAU DES APPORTS DE POISSONS AU COURS DE L'ANNEE 1950

	POISSON BLEU					POISSON BLANC				
	Maquereaux	Sardines et Alachas	Anchois	Thons	Bonites	Langoustes	Crevettes	Divers	Fouqets	Merlans
ier		83.850					16.716	31.500	2.603	3.420
ier		67.750					25.928	27.764		
		108.300					21.952	28.799		
		94.750					14.980	35.696		
		197.810			4.700		20.920	21.540		
		114.875			1.935		2.737	9.110		
et		79.975			750		20.902	7.750		
	1.806	168.750			3.933		13.594	3.860		
	63.425	51.750			3.798		3.840	11.039		
bre	2.625	195.450			2.214		11.396	95.171		
		189.750			1.386		15.764	61.865		
	960	53.350			1.260		8.400	41.988		
taux.	68.816	1.406.360			19.976		177.149	376.082	2.603	3.420

(1) Tous les adhérents conserveurs sont aussi saleurs.

(2) Statistiques établies par le Comité central interprofessionnel des pêches maritimes en Algérie.

Un coin du carré du «Sport Nautique» d'Alger
Au fond le «club house» du «Rowing Club» d'Alger

CHAPITRE VI

ALGER, PORT INDUSTRIEL

La fonction industrielle est sans aucun doute la moins avancée de toutes les fonctions du port d'Alger, quoique en nette progression.

Certes, dans Alger et sa banlieue existent des fabriques de pâtes alimentaires, des minoteries-semouleries, des biscuiteries et des confitureries, des manufactures de tabacs, des tonnelleries, une importante fabrique d'allumettes, des usines de transformation du liège (bouchonneries) et de l'alfa (papeterie), des tuileries-briqueteries, des usines à chaux et à ciments, des tanneries, des usines pour le crin végétal...

Mais toutes ces industries sortent du cadre de notre étude limitée aux activités du port.

Seules nous interesseront, donc, les activités des ateliers de réparations de navires, des chantiers de construction de canots et d'allèges en bois, de la fabrique d'agglomérés de poussiers de charbon de la Société Prosper-Durand et Cie, de la centrale thermique du port de l'E.G.A., et enfin des diverses huileries-raffineries-savonneries du port.

SECTION I

LES ATELIERS DE REPARATIONS
LES CHANTIERS DE CONSTRUCTION

§ 1. — EVOLUTION PROGRESSIVE DES ATELIERS DE REPARATIONS

Alger était doté, dès **1869,** de deux formes de radoub (1), ce qui permit alors à des ateliers de se spécialiser dans les réparations navales.

(1) Voir pages 104-105, 152, 155, 163-164, 194.

Les unités, au début, étaient de faible tonnage; les moyens des ateliers étaient peu développés de ce fait; mais déjà la main-d'œuvre et sa maîtrise s'accoutumaient à ce genre de travail qui réclame tout de même une longue pratique.

Pendant la guerre de **1914-1918**, le port d'Alger a de ce fait pu venir en aide à la cause commune en réparant des navires avariés par l'ennemi et leur évitant ainsi la perte totale. De même, il a contribué à l'équipement de certaines unités pour les besoins de la guerre.

Après que le remous créé par la première guerre mondiale eut été à peu près atténué, c'est-à-dire vers **1920,** les chantiers d'Alger n'avaient comme clients que de petites unités locales (navires côtiers, engins de port) et quelques réparations d'avaries plus ou moins problématiques, toujours limitées en importance.

C'est alors que l'armement local prit de l'ampleur; pour lutter à armes égales avec les concurrents, il s'équipa en unités de plus gros tonnage. Ces nouveaux bâtiments ayant leur port d'attache à Alger, les réparateurs comprirent la commodité pour l'armateur d'avoir ses navires remis en état sur place; c'est grâce à cette nouvelle et fidèle clientèle que les réparateurs purent augmenter leurs moyens dont peuvent bénéficier actuellement tous les navires faisant escale au port.

«A ce moment, nous signale M. l'ingénieur J. Alric (1), l'effectif main-d'œuvre travaillant aux réparations navales était de l'ordre de 500 en comprenant la mécanique, la chaudronnerie, la fonderie, le charpentage. Cet effectif ne pouvait évidemment prétendre mener simultanément plusieurs grosses réparations, mais pouvait s'attaquer à n'importe quel travail; c'est ainsi que plusieurs transformations en chauffe au mazout ont été réalisées alors, et qu'un navire avarié put trouver à Alger des ateliers capables de lui confectionner et remplacer tout un bloc cylindre M.P. (2) pour une machine de 1.500 CV».

En **1937,** le ministère de la Marine décida d'envoyer certains travaux à Alger pour adapter les chantiers civils aux besoins des réparations de la marine militaire.

C'est ainsi qu'«un premier essai sur un torpilleur fut un véritable succès au point de vue prix et délai. La façon de traiter les travaux qui consistait à répartir sur un même navire diverses réparations de même spécialité entre différents chantiers fut une innovation pour le port d'Alger et eut pour effet de remplacer les rivalités des ateliers par une émulation» (3).

(1) J. Alric, ingénieur E.C.P. Journal de la Marine Marchande. *Alger, Port de Réparation* (Jeudi, 27 mai 1948, n° 1.484, p. 915).

(2) Moyenne Pression.

(3) J. Alric. Op cit., p. 915-916.

Pendant la première phase de la seconde guerre mondiale (1), les ateliers, forts de cet essai, purent aider les ports métropolitains par la mise en carénage à Alger de torpilleurs, tous du même type, et cela, d'une façon très régulière. Divers aménagements, ébénisterie marine, service sanitaire, électricité, jusque là négligés, furent alors entrepris.

L'armistice de **juin 1940** vint mettre un terme momentané à cet essor. Le port d'Alger fut obligé de se replier sur lui-même; un certain contingent de petites unités de guerre stationnées en Afrique du Nord permit tout de même de conserver une certaine activité. La flotte de commerce était inerte et les matières manquaient pour entreprendre de grosses réparations éventuelles. Malgré cela, une transformation d'un cargo en navire-citerne de 10.000 hl, put être réalisée.

Le débarquement des Alliés, le **8 novembre 1942,** rendit évidente l'efficacité de l'aide que les ateliers de réparations allaient pouvoir accorder à l'effort de guerre. Alger, étant donné le déroulement des opérations militaires, ne devenait-il pas en effet le port de réparations de première urgence de la Méditerranée occidentale?

Les ateliers de réparations, sous la direction technique des Constructions navales et des services techniques alliés, créèrent des annexes sur le port et purent ainsi en peu de temps doubler le potentiel des ateliers spécialisés.

Il fallait accomplir des travaux rapides et divers. La rapidité était exigée par les circonstances; c'est ainsi que les ateliers furent appelés à réparer plus de 2.000 navires en un an. L'effectif de la main-d'œuvre s'adonnant à ces activités atteignait, il est vrai, 1.500 ouvriers qualifiés, sans compter les nombreux manœuvres journaliers occupés aux travaux de nettoyage, piquage ou manipulation. Les réparations étaient diverses allant de la fabrication d'un tuyau de treuil à l'obturation ou la reconstitution de coques ayant des déchirures d'une superficie supérieure à cent mètres carrés.

Dès la **fin de la guerre,** cette fébrilité des travaux de réparations navales s'atténua. Les ateliers, qui occasionnellement s'étaient au cours de la période 1942-1945 orientés vers ces réparations, reprirent en effet leurs anciennes activités, certains cependant conservant quelques équipes dans cette spécialité. La remise en état des navires de commerce français nécessitait en effet un effort encore appréciable: d'une part, exécution de gros travaux d'entretien et de reclassification qui avaient dû être différés jusque là par suite des circonstances, d'autre part, remise en état de navigabilité et d'exploitation commerciale, après refonte complète, de navires renfloués grâce à l'appui de la marine marchande.

(1) De 1939 à 1940.

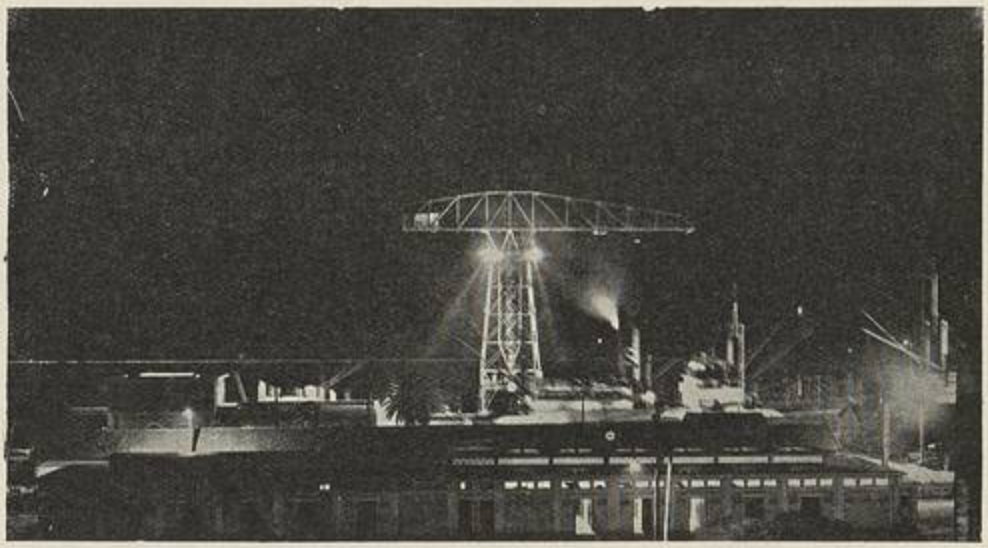
§ 2. — MOYENS DONT DISPOSENT LES ATELIERS DE REPARATIONS

Les moyens dont disposent actuellement les ateliers de réparations du port sont légèrement supérieurs à ceux d'avant la guerre (1).

A. - Moyens communs à tous les ateliers

1) Deux formes de radoub exploitées par la Chambre de Commerce:

- Une petite, permettant de recevoir les chalutiers, les engins de port et les navires côtiers;
- Une plus grande pouvant contenir des navires de 8.000 tonnes.



Travaux de nuit aux bassins de radoub

2) Des plans inclinés ayant une cinquantaine de mètres de long où l'on répare les chalands et les vedettes, situés au voisinage des formes de radoub. Sur un de ces plans avait été installé, quelques années avant la guerre, un chariot de 20 tonnes, hissé par un treuil électrique et qui permettait principalement la mise à sec des yachts. Pendant la guerre, les Alliés ont remplacé ce chariot par un autre plus fort, afin de hisser les vedettes rapides de haute mer et même des unités d'une centaine de tonnes.

3) Un quai - quai d'Abidjan - où sont effectuées les réparations à flot.

(1) Le port d'Alger n'ayant subi aucune destruction aérienne importante et ayant bénéficié des efforts de guerre.

4) Une grue marteau de 10 tonnes permettant une manipulation aisée des tôles des deux bords d'un navire en cale sèche et atteignant l'axe d'un navire amarré au quai d'Abidjan.

5) De l'air comprimé fourni par la Chambre de Commerce; puissance totale de 100 CV.

6) Un courant alternatif de 220, 100 et 24 V.

Tous ces moyens qui ne sont pas tellement surpuissants ont le grand avantage d'être concentrés à un même endroit où voisinent les ateliers. Cette position facilite considérablement la surveillance et en augmente le rendement.

Mais tous ces moyens communs sont complétés par des moyens particuliers à chaque atelier tels que postes de soudure et compresseurs autonomes. Cet outillage permet ainsi d'effectuer les petites réparations des navires qui sont en opérations commerciales.

B. - Moyens propres à chaque atelier

L'énumération des principaux ateliers de réparations peut se résumer ainsi:

1) TERRIN - Spécialités: Mécanique, Chaudronnerie, Fonderie et Electricité;
2) D. ESPOSITO - Spécialités: Chaudronnerie, Forge;
3) F.A.M.P.A. (1) - Spécialités: Fonderie et Mécanique;
4) DURAFOUR - MARINE - Spécialités: Chaudronnerie et Emaillage;
5) GRISA - Spécialité: Chaudronnerie.

A l'outillage normal des ateliers de chaudronnerie et de mécanique, s'ajoutent quelques machines spécialisées tels que poinçonneuse avec chariot à deux déplacements rectangulaires pour le poinçonnage des tôles, tour de 8 mm entre-pointe pour arbres porte-hélice, tour en l'air de 10 tonnes et de 6 mètres de diamètre, four de grande dimension pour émaillage, marteau-pilon de 2 tonnes.

Les fonderies peuvent couler des pièces de 10 tonnes en fonte et de près d'une tonne en bronze.

§ 3. — POSSIBILITES D'ACTION DES ATELIERS DE REPARATIONS

A. - Enumération de réparations effectuées

- Refonte complète de navires.
- Rectifications et équilibrages dynamiques d'arbres de turbines (trois ont été effectués pendant la guerre).
- Fabrication d'un cylindre M.P. et son changement sur une machine de 1.500 CV d'un navire entré en avarie.

(1) Fonderie et Ateliers Mécaniques du Port d'Alger.

- Reconstruction pendant la guerre de tout le dessous d'une chaufferie d'un torpilleur endommagé par une bombe. Cette réparation a été effectuée d'après dessins relevés à bord; 22 jours après, le navire était de nouveau à flot.
- Remplacements d'étambots de navires de 6.000 tonnes.
- Transformations en chauffe au mazout.
- Construction de flotteurs de renflouement.
- Constructions - pendant la guerre - d'appareils auxiliaires tels une butée genre Mitchell, un escarbilleur ou un ventilateur de chauffe.

Dans l'élaboration de ces réparations, les ateliers subirent après la guerre - pendant un an et demi - une pénurie de matières premières telle que les armateurs, qui étaient désireux de faire réparer leurs navires à Alger, y amenaient leurs tôles, boulons et rivets nécessaires. De nos jours, les arrivages suivent un cours normal (1).

B. - Quelques essais de constructions navales

Outre les réparations, les chantiers se sont périodiquement demandés si l'entreprise de certaines constructions ne serait pas susceptible d'augmenter leur débouché.

C'est ainsi qu'après la guerre de 1914-1918 fut décidée la création d'un chantier de constructions navales, à quelques kilomètres au fond du golfe. Il faut croire que ce projet avait été dicté par l'euphorie habituelle qui règne après les guerres, et qui, lorsqu'elle n'est pas limitée - ce qui fut le cas en l'espèce - pousse à des réalisations qui ne sont pas à l'échelle des réalités. Les murs de ce chantier n'ont pu être terminés.

Tout autre a été un essai tenté par les ateliers Terrin, qui ont pu obtenir la commande de petites vedettes de port, grâce à l'appui d'armateurs locaux. Deux unités, «l'Hirondelle III» et «l'Hirondelle IV» ont été ainsi réalisées donnant complète satisfaction à leur usager (2); mais la guerre est venue interrompre ce timide essai.

Il est à signaler aussi que des ateliers de mécanique et de chaudronnerie se sont quelquefois chargés d'équiper les coques en bois de chalutiers, coques construites sous leurs directives par divers entrepreneurs de charpentage (3). Mais la réputation de ces constructions n'est pas encore solidement établie et est limitée dans l'espace.

(1) Pendant la guerre, les Alliés amenèrent à Alger un stock important de tôles et de profilés; mais, avec la fin des hostilités, la situation des ateliers de réparations devint critique: les chantiers n'étaient en effet plus reliés au réseau des Comités d'Organisation de Constructions Navales (C.O.C.N.), les comités d'organisation ayant été supprimés en Algérie peu après le débarquement du 8 novembre 1942, par le Gouvernement provisoire de la République.

(2) E.A.R. - Entreprise d'Acconage et de Remorquage.

(3) Par ordre d'importance, les principaux sont : Ménéla Thomas, Ménéla Louis, Scotto et Cie, Cavallo...

Alger n'est donc pas un port spécialisé dans la construction, même de petites unités. Il a su néanmoins satisfaire quelques clients locaux et, quoique n'étant pas équipé pour dépasser ce stade, peut encore rendre de grands services.

§ 4. — LA CLIENTELE RESTE FONCTION DES POSSIBILITES DES ATELIERS

Le port d'Alger, au point de vue réparations navales, a su se développer et se maintenir au diapason des nécessités.

Mais, depuis quelques années, un lourd handicap - celui des dimensions insuffisantes de sa grande forme de radoub - pèse sur lui (1). Des navires le fréquentant régulièrement, tels le «Ville-d'Alger» ou le «Kairouan», ainsi que les cargos de construction récente ne peuvent pas en effet y accéder. Cette situation a failli lui être néfaste pendant la guerre. Certes, les Ponts et Chaussées ont bien en projet la construction d'une autre forme de 190 m, mais elle ne sera pas commencée avant bien longtemps. Cet état de choses a pu faire écrire justement, en mai 1948, à M. l'ingénieur Alric (2) : «Donc les ateliers seront amenés à rester ce qu'ils sont sans prendre de développement. Le volume des réparations à Alger subira le sort des chantiers métropolitains, c'est-à-dire, sera en décroissance dans le proche avenir par suite de la diminution des navires en refonte après renflouement; par la suite, si les prévisions sont vraies, le rééquipement de la plus grosse partie de la flotte française en navires neufs vers 1949, diminuera l'entretien».

Une solution d'attente a été favorablement accueillie par la Chambre de Commerce (3) ; elle vise à un allongement de cinq mètres de la grande forme, par modification de sa tête amont. Cela rendra possible, par exemple, l'accès de navires du type «Liberty» au nombre de 2.600 actuellement sur les mers, représentant environ le tiers du tonnage mondial et du type «Empire», presque aussi nombreux.

Une clientèle appréciable pour les ateliers de réparations et de carénage serait - ce n'est malheureusement qu'une vue d'avenir - celle des pétroliers venant des ports du Nord et particulièrement du Havre en direction du Moyen-Orient et du golfe Persique. Ces navires une fois déchargés sont en effet dans l'obligation, pour subir des réparations, de présenter un certificat «freegas», c'est à dire de dégazification. Celle-ci demande trois à quatre jours pendant

(1) Voir ce qui en a été dit précédemment, page 194.

(2) Journal de la Marine Marchande. *Alger, Port de Réparation* (Jeudi 27 mai 1948 - N° 1.484, p. 918).

(3) Séance du 4 décembre 1950. *Mise en concours des travaux pour l'allongement de la grande forme.* Les travaux seront entièrement à la charge de la Chambre de Commerce et terminés avant la fin de l'année en cours.

lesquels il est très coûteux aux navires d'attendre à quai. Or, un pétrolier, ayant déchargé au Havre n'est pas dégazé, passant devant Cherbourg et devant Brest; aller à Bordeaux ou ensuite à Marseille serait faire un long crochet inutile. Le port d'Alger semble donc tout indiqué pour accueillir ces bâtiments. Il est regrettable que leurs dimensions très grandes, pouvant aller jusqu'à 180 mètres de long, ne leur permettent pas de pénétrer dans la grande forme actuelle, même une fois agrandie. Ces gros pétroliers se déroutent donc au plus court, vers Palerme principalement.

***

En tout état de cause, il y a donc une grande incertitude pour l'avenir d'Alger en tant que port de réparations, ses possibilités étant limitées, comme nous l'avons vu, par les moyens mis à sa disposition.

USAGE DES CALES DE CARENAGE EN 1950

(Chiffres de la Chambre de Commerce)

Nombre de Bateaux ou Chalands passés sur cales		Nombre de Journées d'occupation	Produit de la Taxe de location
Cales	71	1.105	472.300
Slip	66	287	254.100
	137	1.392	676.400

MOUVEMENT DES BASSINS DE RADOUB EN 1950

(Chiffres de la Chambre de Commerce)

Désignation de la Forme	Navires de commerce, Remorqueurs et Chalands			Navires de l'Etat			Nombre de jours d'occupation	Taxes perçues non compris les taxes accessoires
	Nombre de		Tonnage	Nombre de		Tonnage		
	Passages	Navires		Passages	Navires			
Grande forme	24	38	32.635	»	»	»	120 j.	4.162.590 frs
Petite forme	51	88	14.466	6	6	739	213 1/2 j.	
Total	75	126	45.101	6	6	739	333 1/2 j.	4.162.590 frs

Nombre de jours pendant lesquels la manœuvre des portes aurait été impossible ou dangereuse: 39 jours de ressac.

SECTION II

FABRIQUE D'AGGLOMERES DE POUSSIERS DE CHARBON DE LA SOCIETE PROSPER-DURAND ET Cie (1)

Une seule fabrique de briquettes ,la société Prosper-Durand et Cie, s'est créée sur le port d'Alger pour utiliser les poussiers de charbon de Cardiff.

Cette société, à qui le port doit cette installation, n'a pas hésité à acquérir, à l'époque, l'outillage moderne susceptible de donner à cette entreprise une plus grande extension.

L'usine, sise quai de Bizerte, peut fournir jusqu'à 450 tonnes de briquettes par jour.

Un transbordeur métallique effectue mécaniquement toutes les opérations de déchargement et de manutention, stockant les poussiers jusqu'à une grande hauteur. Il permet une utilisation plus efficace de la surface occupée et résout le problème de plus en plus critique de la main-d'œuvre: les chalands étant accostés à quai, les bennes du transbordeur viennent puiser les charbons qu'elles répartissent ensuite selon leur qualité; la reprise au stock pour l'usine se fait de la même manière. Enfin, un dispositif opère la sortie des briquettes.

La production de cette entreprise est absorbée en totalité par les compagnies de chemin de fer.

SECTION III

LES RAFFINERIES - HUILERIES - SAVONNERIES

§ 1. — La société des huileries Lesieur-Afrique

En 1939, le gouvernement français demandait à la Chambre syndicale des huiliers de France de s'intéresser à l'industrialisation du bloc africain; mais ce groupement consulté ne donnait pas de suite à la requête, prétendant que les huileries métropolitaines pouvaient fort bien satisfaire les besoins des colonies (2).

Les événements s'étant précipités, le gouvernement interrogeait à nouveau la Chambre syndicale en 1940. Celle-ci maintenait son point de vue. Cependant, un de ses membres, Georges-Lesieur et ses fils, demandait à étudier les possibilités africaines avant de

(1) Voir page 191.

(2) L'esprit du «pacte colonial» qui veut que les possessions d'outre-mer soient le débouché naturel des produits manufacturés métropolitains semble avoir inspiré cette réponse.

L'usine «Lesieur» d'Alger

donner une réponse. C'est pourquoi ,le 22 novembre 1940, partait un groupe d'ingénieurs de cette entreprise, conduit par M. Lemaigre-Dubreuil. Après enquête, cette mission décidait que la trituration des graines devait être faite sur les lieux de production, c'est-à-dire à Dakar, et le raffinage des huiles brutes entreposées, à Casablanca et à Alger (1).

La création d'usines à Dakar, Casablanca et Alger était alors décidée. L'usine de Dakar commencée en 1941 pouvait fonctionner

(1) Des raisons techniques militaient, en effet, de l'avis des ingénieurs de cette société, pour qu'une semblable solution fut adoptée. Elle permettait en effet de diminuer les pertes, d'améliorer les produits, et se révélait supérieure aux autres méthodes qui consistaient à - transporter les graines depuis l'A.-O.F. et triturer au Maroc et en Algérie, ou - triturer et raffiner en A.-O.F.

Le transport en graines décortiquées, s'il est simple, n'est cependant pas très avantageux. En décortiquant les graines, il arrive, en effet, que certaines soient abîmées, ce qui provoque un commencement d'acidification. La neutralisation de cette acidité s'accompagne de pertes; il convient donc que le degré d'acidité soit le plus faible possible afin de minimiser les pertes. Or en triturant sur place et en transportant l'huile brute, l'acidification, et par conséquent la perte, est moins importante. Cette méthode, plus économique, était donc préférable.

En outre, la trituration, le raffinage sur les lieux de production, puis le transport de l'huile raffinée présentent aussi des inconvénients. L'huile raffinée craint en effet les changements brusques de température; les heurts et les secousses la «cassent».

C'est pourquoi la société Lesieur-Afrique a choisi de triturer à Dakar et de raffiner à Casablanca et à Alger.

dès 1943. Son matériel ultra-moderne d'extraction au solvant lui permettait de traiter annuellement 120.000 tonnes de graines d'arachides en coques, soit 37.000 tonnes d'huile brute et 45.000 tonnes de tourteaux. La raffinerie mise en service en 1944 à Casablanca pouvait produire 24.000 tonnes d'huile raffinée par an.

Le gouvernement général de l'Algérie et la Chambre de Commerce ayant donné leur accord, la construction de l'usine algéroise commencait en avril 1942. Les hostilités interrompaient les travaux qui étaient repris seulement en 1946; poursuivis activement, ils permettaient d'entreprendre, en mars 1948, le premier essai et en mai de la même année de produire 70 tonnes par jour.

Située sur les terre-pleins de l'arrière-port de l'Agha (1), l'usine Lesieur, intégrée au plan d'industrialisation entre temps (2), s'étend sur 17.000 m² dont près de 10.000 sont couverts. La capacité de production est de 24.000 tonnes d'huile par an et de 15.000 tonnes de savon.

Un embranchement rejoint au sud la voie de chemin de fer, tandis qu'au nord un pipe-line relie l'usine au quai d'Herbillon. L'approvisionnement et l'expédition sont ainsi facilités (3).

La capacité de stockage en huile compacte d'olives provenant de Kabylie ou de Tunisie est de 1.500 tonnes réparties en quatre réservoirs. - Celle de stockage en huile d'arachides ou de graines est de 2.500 tonnes contenues dans 7 réservoirs. - Le stockage du savon se fait dans deux réservoirs de 350 m³ et 6 réservoirs de 40 m³. - Le matériel de livraison comprend environ 10.000 fûts, 6.000 bidons de 50 kg et 4.000.000 de bouteilles en circulation (4).

L'entreprise s'est spécialisée dans le raffinage de l'huile brute, pour en assurer l'exportation (5) principalement. Le raffinage s'opère en continu, la production étant de 70 à 80 tonnes par 24 heures. Au cours des différentes opérations auxquelles elle est soumise, l'huile effectue un parcours de 16 kilomètres dans les tuyauteries qui l'amènent aux différents appareils dans lesquels elle fait un stage pour être ensuite reprise et acheminée vers d'autres centres opératoires.

La savonnerie qui fait suite à l'huilerie, dont elle utilise un certain nombre de produits ou de sous-produits, a une capacité de production de plus de 25 tonnes par jour de savon, brevet «Mon Savon».

(1) Il a fallu asseoir les fondations dans un terrain particulièrement mauvais, sur une véritable forêt de pieux Franki foncés dans un sol stable.

(2) Le 15 novembre 1948.

(3) Le pipe-line, en particulier, permet le déchargement rapide des «tankers» et évite une manutention toujours onéreuse.

(4) Il faut y ajouter 35.000 casiers 15 trous pour la livraison en litres aux épiciers.

(5) Voir pages 216 et 245-246.

Pour les diverses opérations qui s'accomplissent dans l'usine, il est employé mensuellement:

7 à 8.000 m³ d'eau de ville;

80 à 90.000 m³ d'eau de mer;

80 à 90.000 kW de force électrique;

300 tonnes de fines lavées de Djerada et de Kenadza pour la production de 2.100 tonnes vapeur.

L'usine occupe environ 270 personnes dont 70 européens.

§ 2. — Huileries et Savonneries d'Algérie - H.S.A.

Cette usine, installée sur l'arrière-port de l'Agha (1), agréée au plan d'industrialisation par arrêté du 15 octobre 1946 (2) réalise une production annuelle, répartie ainsi selon ses spécialités:

Trituration de graines	:	30.000 tonnes
Raffinage des huiles	:	12.000 tonnes
Savonnerie	:	6.000 tonnes (3)

L'usine algéroise des «Huileries et Savonneries d'Algérie»

(1) Sur un terrain de 22.000 m² loué à la Chambre de Commerce.

(2) La création date d'août 1940; détruite le 16 juillet 1943 par une violente explosion (voir p. 168, note 2); reconstruite par ses propres moyens.

(3) Savon à 72 %.

§ 3. — Société anonyme Mustapha Tamzali

Cette société, située sur les terre-pleins du nouveau port (1), est la maison la plus ancienne, spécialisée depuis plus d'un siècle dans l'exportation des huiles d'olives raffinées.

Agréée au plan d'industrialisation, par arrêté gubernatorial du 15 octobre 1946, cette usine s'est adjoint un matériel moderne d'extraction de graines oléagineuses, de raffinerie et de savonnerie (2).

Les établissements de la société «Mustapha Tamzali»

Elle a ainsi permis le raffinage sur place de la quasi-totalité des huiles de Kabylie, dont 80 % sont des lampantes qui devaient aller, auparavant, se faire triturer à Marseille ou dans les ports italiens. De plus, elle a prouvé que nos usines d'Algérie sont, tout aussi bien que celles de la France et du Maroc, capables de triturer et de raffiner les graines et les huiles brutes d'arachides importées directement d'A.-O.F. ou des Indes, au grand bénéfice de l'économie générale du pays.

La réalisation d'huileries et de savonneries importantes en Algérie contribue donc non seulement à accroître l'autonomie économique du pays, mais aussi à améliorer sa balance commerciale.

(1) 72, quai Nord.

(2) Les bâtiments modernes de stockage permettent un logement de 3.000 tonnes; ceux de la raffinerie permettent des opérations portant sur 5.000 tonnes d'huile d'olives ou de graines. Les installations de presse continue rendent possibles des opérations portant sur 12.000 tonnes de graines d'arachides et celles de savonnerie sur 7.000 tonnes de savon annuellement.

Signalons qu'en plus de la production d'huiles d'olives et de grignons d'olives, l'usine traite toutes les graines oléagineuses et les sous-produits. La production oscille autour de 6.000 tonnes.

SECTION IV

LA CENTRALE THERMIQUE DU PORT

Les installations multiples de la Société Algérienne d'Eclairage et de Force (S.A.E.F.) (1) ne furent alimentées jusqu'en 1931 que par l'usine d'Hussein-Dey (2) construite en 1912 et devenue rapidement insuffisante pour se prêter aux extensions qu'exigeaient les besoins croissants du réseau.

Ces considérations ont conduit cette société à construire une nouvelle usine génératrice conçue de manière à réserver largement l'avenir en ce qui concerne sa puissance maximum d'équipement.

La centrale thermique du port a été ainsi édifiée sur les terre-pleins en arrière du quai de Dunkerque, et couvre, installations diverses comprises, une superficie de 2 ha (3).

L'alimentation de l'usine en eau est assurée par l'installation d'une prise en profondeur située quai de Dunkerque.

La manipulation du combustible, le charbon uniquement primitivement, se fait selon le principe suivant (4) : « Le déchargement (des bateaux ou chalands) s'effectue par une grue pivotante et roulante d'un débit de 100 t à l'heure située sur un portique pouvant se déplacer le long du quai (quai de Dunkerque). - Le combustible est amené par cette grue dans une trémie en tôle d'une capacité de 50 t située en porte-à-faux à l'extrémité arrière de ce portique. Au droit de celui-ci peut se placer le portique de reprise qui roule sur les murs de soutènement du parc. Il est muni d'une benne roulante d'une capacité de 50 t dans laquelle vient se déverser le combustible emmagasiné dans la trémie du portique de déchargement. Lorsque la trémie roulante est pleine, on l'amène au-dessus du point choisi pour le stockage. - La reprise est effectuée par une grue pivotante et roulante placée à la partie supérieure du portique de reprise. Cette grue remplit la trémie roulante que l'on amène ensuite au-dessus d'une trémie fixe en béton située à l'intérieur du parc au droit de la tour des élévateurs placée contre le pignon «Est» de la chaufferie du côté sud. Le charbon est ensuite concassé au calibre 0-10. Il est amené par un distributeur à palettes sur un

(1) Actuellement, depuis sa nationalisation, Electricité et Gaz d'Algérie (E.G.A.).

(2) «Cette usine est située en effet au bord d'une petite rivière au régime torrentiel fournissant aux condenseurs une quantité d'eau de circulation à peine suffisante pour la charge distribuée pendant la saison d'été» J. Bellisson, ingénieur en chef de la Cie Centrale d'Energie Electrique. *La Société Algérienne d'Eclairage et de Force et sa Centrale Thermique du Port.* Société des Ingénieurs civils de France, 1932.

(3) Superficie disposée suivant un rectangle de 160 m de longueur sur 125 m de largeur. Le petit côté est parallèle au quai de Dunkerque, à 18 m de son arête.

(4) Voir page 192.

tapis roulant orientable vers le pied de celui des deux élévateurs qui est en service. Tous les organes de reprise ont été étudiés pour un débit horaire de 50 t» (1).

Les plans de la centrale avaient été établis pour permettre, par simple adjonction d'unités nouvelles, de porter sa puissance effective à 60.000 kW (2).

Cette prévoyance n'était pas injustifiée si l'on tenait compte, d'une part, de la nécessité d'assurer au fonctionnement de la distribution une sécurité parfaite, ce qui exige la disponibilité constante d'unités de secours et par suite une puissance installée sensiblement supérieure à la puissance demandée, et, d'autre part (3), de l'augmentation rapide des besoins de la zone desservie.

De nos jours, parallèlement à l'accroissement des possibilités matérielles (4) de la centrale thermique du port, se discute un projet de création d'une nouvelle centrale destinée à la compléter, puis à la remplacer (5).

Les études effectuées ont en effet démontré que la nouvelle centrale devait, dans son stade définitif, comporter quatre groupes «turbo alternateurs de type standard» de 50.000 kW de puissance unitaire. A ce stade, la centrale pourrait fournir annuellement 750.000.000 de kWh correspondant à une consommation de charbon dépassant quelque peu 350.000 tonnes.

L'emplacement choisi, dans le bassin de Mustapha, par Electricité et Gaz d'Algérie semblerait être imposé, d'après cet organisme, par certaines considérations: «

1°) Nécessité de disposer d'un débit continu d'eau de circulation pour la réfrigération des condensateurs de l'ordre de 12 m³/seconde;

2°) Possibilité de manutentionner journellement, dans des conditions raisonnables de prix de revient, 1.000 tonnes environ de combustible depuis un parc à charbon principal jusqu'aux silos des générateurs de vapeur;

3°) Possibilité d'assurer la fourniture locale d'énergie sans avoir à établir des liaisons trop importantes exigeant des investissements très élevés: pour fixer les idées, au moment où la nouvelle

(1) J. Bellisson. Op. cit., p. 18-19.

(2) «En outre, les services généraux et les caractéristiques des ouvrages principaux ont été prévus pour permettre par l'extension ou le doublement des bâtiments, l'installation d'une puissance de 100.000 kW» Ibid., p. 52.

(3) Et surtout.

(4) Electricité et Gaz d'Algérie vient d'y installer une chaudière livrée par la «Cie de Fives-Lilles», présentant les caractéristiques suivantes: — Pression: 38 kg par cm²; — Température de la vapeur surchauffée: 425° centigrades; — Vaporisation totale: supérieure à 137 tonnes à l'heure.

Cette chaudière renforce la puissance de la centrale de 12.000 à 14.000 kW, sans en modifier le fonctionnement. Elle est équipée pour consommer indifféremment du charbon pulvérisé ou du mazout lourd.

(5) Ainsi que la centrale du Hamma, dont le matériel principal a été aussi mis en service vers 1930.

centrale atteindra son stade définitif d'équipement, il est à prévoir que la puissance demandée par la région algéroise dans la zone Maison-Carrée/Pointe-Pescade dépassera 100.000 kW;

4°) La nouvelle centrale devant être réalisée par étapes (1) ...il apparaît désirable d'édifier cette nouvelle centrale auprès de l'une des anciennes, ces dernières pouvant en effet être utilisées quelque temps encore après la mise en service des deux premiers groupes «turbo alternateurs» de 50.000 kW; un certain groupement des ouvrages de production est de nature à éviter d'une part la construction de liaisons provisoires tant pour l'évacuation de l'énergie que pour l'alimentation en combustible, d'autre part les doubles emplois de personnel; un tel groupement permet d'ailleurs de réduire au minimum les surfaces affectées aux ouvrages de production anciens et nouveaux pendant la période au cours de laquelle les centrales pourront se trouver simultanément utilisées» (2).

***

Tels sont les nouveaux projets d'extension établis par Electricité et Gaz d'Algérie. Certes, par suite de l'existence du réseau actuel d'interconnexion à très haute tension, les nouveaux moyens de production thermique d'énergie électrique profiteraient à l'ensemble du département; mais encore, ne faut-il pas, pour cela, sacrifier les intérêts des usagers du port.

(1) Les époques et les consistances de celles-ci étant déterminées compte tenu de la nécessité d'éviter des investissements prématurés, d'après les prévisions d'accroissement des consommations.

(2) Rapport présenté à la Chambre de Commerce par Electricité et Gaz d'Algérie, en date du 30 janvier 1951.

CONCLUSION

CRÉATION D'UNE ZONE FRANCHE PORTUAIRE (1)

Bien que la terminologie internationale ne soit pas rigoureusement arrêtée, **on peut définir la zone franche portuaire** comme *«un espace restreint, disposant d'installations portuaires, considéré, au point de vue douanier, comme étranger au pays dont il dépend à tous autres égards ,dans lequel aucune habitation n'est autorisée, mais dans lequel sont autorisées un plus ou moins grand nombre d'opérations commerciales ou industrielles»* (2).

La zone franche ainsi comprise se différencie nettement du port franc qui comprend une ville entière ou même un territoire plus vaste.

Elle se différencie beaucoup moins nettement de certaines institutions comportant suspension de droits de douane, notamment de l'entrepôt. Seul le nombre des opérations autorisées diffère: en sorte que certaines zones franches à règlementations restrictives (3) ne sont pas autre chose que des entrepôts dont les régimes sont assez tolérants.

Les zones franches sont couramment distinguées en zones franches commerciales et en zones franches industrielles et commerciales, selon la nature des opérations qui y sont autorisées.

Dans les premières sont seulement autorisées un certain nombre d'opérations non spécifiquement industrielles (mélanges, torréfaction, pulvérisation...). Dans les secondes, par contre, un plus ou moins grand nombre de fabrications sont admises. Mais, il n'y a pas d'exemple, même dans la conception la plus large, que n'importe quelle industrie puisse s'établir librement en zone franche.

(1) Il n'est pas indispensable que la franchise soit accordée au port tout entier. Il est même préférable que cette franchise ne s'étende qu'à une zone du port: si, en effet, le port retire de grands avantages de ce régime libéral, son incorporation au territoire national présente pour lui un intérêt primordial.

(2) Commission de l'Economie Nationale du Conseil économique. *Enquête sur les zones franches portuaires.* Paris, 3 août 1949, p. 2.

(3) «Deposito franco» de Gênes.

La question des zones franches maritimes et fluviales, question de nos jours encore d'actualité, a fait l'objet de multiples débats et controverses tant au Parlement que dans les Chambres de Commerce et les groupements économiques.

C'est en 1899 qu'étaient présentées les premières propositions de loi relatives à leur création. Presque aussitôt, le mouvement d'opinion en leur faveur prenait une telle ampleur que le gouvernement présentait spontanément un projet de loi. Ce projet n'aboutissait pas en face de l'opposition de certains milieux industriels et agricoles. La Chambre des députés, à l'instigation de sa commission des douanes, préconisait alors en 1910 une formule de conciliation qui résidait dans l'amélioration du régime de l'entrepôt. La **loi du 29 décembre 1917** devait la réaliser.

Les aspirations des partisans de la création des zones franches semblaient avoir été satisfaites, puisque la question de leur création sommeilla jusqu'au 28 juin 1927, époque à laquelle le Parlement était à nouveau saisi par M. Candace, député de la Guadeloupe, d'une proposition en ce sens (1).

La discussion reprenait alors une certaine actualité pendant plusieurs législatures. Il n'est pas douteux que si le débat était resté sur une terrain purement parlementaire, le principe des zones franches ne serait pas entré, avant longtemps, dans la législation douanière. La meilleure preuve en est fournie par le vote de la question préalable posée par les adversaires de la réforme au cours de la séance du 16 novembre 1935 de la Chambre des députés. Le débat se trouvait ainsi ajourné sine die... Mais, devant l'insistance des partisans des zones franches, et malgré cette indication très nette de l'hostilité parlementaire, le gouvernement n'hésita pas, quelques années plus tard, à utiliser les pouvoirs exceptionnels qui lui avaient été conférés par le Parlement pour introduire par voie de décret le principe des zones franches dans la législation française.

***

Le **décret-loi du 24 mai 1938** sur les zones franches maritimes et fluviales ne devait cependant pas tarder à apparaître comme singulièrement décevant à ceux qui avaient combattu pour la réforme. «Pour assurer le triomphe du principe des zones franches, ses défenseurs parlementaires avaient en effet très largement tenu compte, dans les propositions de 1927 et dans tous les textes ultérieurs, des objections soulevées par leurs adversaires. Les précautions qu'ils avaient prises pour désarmer les préventions ont été retenues et renforcées par le décret-loi de 1938, à tel point qu'on a pu pré-

(1) Proposition de loi, n° 4.679 du 28 juin 1927.

tendre que le texte inséré dans la législation douanière faisait plus de concessions aux adversaires des zones franches qu'à leurs partisans. A la conception relativement simple et claire d'une zone exterritorialisée au regard de la douane, dans laquelle toutes les marchandises seraient admises librement, et où les opérations commerciales et même industrielles les plus diverses pourraient s'effectuer sans être soumises à aucun contrôle, restriction ou formalité, était substituée une conception hybride et fort complexe dans laquelle les zones apparaissaient comme hérissées d'interdictions, de sujétions, de contrôles et où ne pouvait s'effectuer qu'un nombre limité d'opérations dans les conditions les plus précaires et les moins favorables au développement des entreprises commerciales» (1).

Sans entrer dans la controverse, il est donc permis de constater qu'en fait le décret-loi du 24 mai 1938 n'a eu aucune portée pratique (2).

***

Pendant la période d'occupation ,l'étude de la question des zones franches fut reprise, dès 1942, par le Centre national du commerce extérieur qui procéda à une enquête auprès des Chambres de Commerce et de divers organismes. Ces travaux furent utilisés après la libération dès que la reconstruction de nos ports permit d'en envisager le développement.

Ils ont gagné en actualité le jour où les textes de Bretton Woods, de Genève, de la Havane ainsi que les accords relatifs à l'aide Marshall ont permis d'envisager le retour à des échanges multilatéraux. Le même climat de normalisation du commerce rendait leur vigueur aux zones franches étrangères. Des concessions avaient été obtenues dans la zone franche de Lisbonne pour le café brésilien et les automobiles américaines. De même, dans la zone franche de Copenhague un centre de redistribution de marchandises argentines à destination des pays de l'Europe du Nord-Ouest était en voie d'établissement.

La menace de ces concurrences nouvelles explique le dépôt du **projet de loi n° 7.233** dont le texte devrait se substituer au décret-loi de 1938.

(1) Chambre de Commerce de Paris. *Enquête du Centre national du commerce extérieur sur les zones franches, maritimes et fluviales.* Rapport présenté, le 21 décembre 1944, au nom de la Commission du Commerce et de l'Industrie, par M. Jacques André et dont les conclusions ont été adoptées par la Chambre de Commerce de Paris dans sa séance du 1er janvier 1945.

(2) Seuls deux établissements portuaires, celui de Sète et celui de Saint-Louis-du-Rhône ont manifesté, après maintes hésitations, le désir d'utiliser les possibilités qui leur étaient offertes. Il est infiniment probable que même si les hostilités n'avaient pas empêché la réalisation des projets, ceux-ci n'auraient jamais pu prendre, dans le cadre de la législation de 1938, le développement qui avait été autrefois envisagé par les défenseurs des zones franches.

La comparaison de ces deux textes conduisit ainsi M. Rigollet, vice-président de la Chambre de Commerce d'Alger, aux constatations suivantes (3) : «La règlementation prévue par le projet de loi est souvent plus simple, plus souple et plus précise que ne l'était le décret-loi. Nous n'aurons d'observations à présenter que sur deux points seulement.

— 1°) Règlementation plus simple, plus souple, plus précise. Citons les exemples suivants:

a) Les opérations de manipulation à l'intérieur de la zone franche seront autorisées d'office; un décret préalable ne sera plus nécessaire.

b) Dans les ports non autonomes, le Conseil d'Administration aura pouvoir, dans la limite des maxima déterminés par le cahier des charges, de fixer les taxes d'usages; il ne sera plus nécessaire de passer par la procédure de l'arrêté ministériel.

c) Le Ministre aura davantage de latitude pour déterminer les produits dont il convient d'interdire l'importation en zone franche.

d) Un arrêté ministériel, au lieu d'un décret, suffira pour déterminer les conditions d'habitation et de consommation dans les zones franches.

e) La durée de concessions est précisée: 30 ans à 90 ans.

f) L'Etat prendra en charge tout ou partie des dépenses à engager pour la réalisation de grands travaux.

Ces différentes dispositions ne peuvent que recevoir notre approbation.

— 2°) Observations.

a) Observations relatives à l'administration de la zone franche.

L'article 9, 2°, du projet de loi dispose: La zone franche est placée sous l'autorité d'un Conseil d'Administration dont le Président est nommé par le Ministre des Finances et dont la composition est fixée par règlement d'administration publique.

Dans les ports algériens, nous pensons que c'est M. le Gouverneur général qui, par délégation, fixera la composition de ce Conseil d'Administration.

Bien entendu aussi, la composition de ce Conseil - et cette remarque vaut pour la métropole comme pour l'Algérie - doit être telle que la Chambre de Commerce concessionnaire ait la majorité et que le Conseil soit présidé par le Président de la Chambre de

(1) Chambre de Commerce d'Alger. Séance du 29 juin 1949 relative aux questions douanières, aux zones franches et au projet de loi n° 7.233. L. Rigollet, vice-président, rapporteur.

Commerce. On ne concevrait pas en effet que la Chambre de Commerce ait la responsabilité d'une gestion dont elle n'aurait pas la direction.

b) Observations relatives aux installations industrielles.

L'article 3 du projet envisage l'installation, sur simple arrêté ministériel, d'entreprises industrielles à l'intérieur de la zone franche, alors que le décret-loi du 24 mai 1938 ne visait que des opérations commerciales avec, tout au plus, la possibilité de certaines manipulations et mélanges.

Nous estimons donc que, pour les ports algériens, ce serait au Gouverneur général à autoriser l'installation d'entreprises industrielles, après enquête préalable auprès de la Chambre de Commerce et du Conseil d'Administration de la zone franche».

La constitution d'une zone franche à Alger, réclamée par la Chambre de Commerce depuis plus de cinquante ans et souhaitable de par la situation géographique privilégiée de notre port, nous apparaît donc facilement réalisable. Les emplacements assignés seront le môle n° 2 à construire du bassin de Mustapha (1) ou un môle dans le futur bassin du Hamma ou encore la jetée de Mustapha qui, élargie, pourrait constituer un emplacement ou fraction de môle utilisable.

Il est désirable donc que cette création de zone franche soit réalisée au plus tôt, afin de permettre à notre économie de disposer, grâce au trafic nouveau ainsi suscité, des devises étrangères si nécessaires à l'économie du pays (2).

***

Par le développement rapide de ses différentes fonctions, le port d'Alger a donné la mesure de sa vitalité. Il est la source d'une activité commerciale, et même industrielle, qui ne demande qu'à se multiplier, pourvu qu'on lui en fournisse les moyens.

(1) Voir page 130.

(2) La création d'une zone franche à Alger ferait de notre port le point de transit idéal des marchandises du Levant qui pourraient ainsi être manipulées et conditionnées, pour leur réexportation ultérieure dans le monde entier. De plus, une pareille innovation aurait l'heureux effet de provoquer la création d'industries de transformation de produits étrangers et même locaux qui tireraient profit de l'exemption des droits d'entrée sur les matières premières et les combustibles. Nous verrions alors se développer la véritable fonction industrielle du port. — Sur toute cette question, voir H. Baeza, *Le rôle économique du port d'Alger*. Thèse, 1924, p. 128 à 142.

ANNEXES

I - TABLEAUX

DES PRINCIPAUX SERVICES MARITIMES DESSERVANT LE PORT D'ALGER

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Cie des Bateaux à Vapeur du Nord Siège Social: PARIS, 9, r. Jacques Bingen Inspection générale et agence d'Alger. Grand Môle Louis-Morard, ALGER. Tél.: 301-40	Ligne Anvers-Dunkerque-Brest-Algérie-Tunisie	Sce hebdomadaire	Marchandises
Union Maritime Siège Social: ROUEN, 14, quai Gaston Boulet. Consignataire: Sté Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes Grand Môle Louis-Morard, ALGER. Tél.: 301-40	Ligne Rouen-Brest-Algérie-Tunisie	Sce hebdomadaire	Marchandises
Cie Franco-Africaine de Navigation «Francafrica» Siège social: PARIS, 9, r. de Montchanin, 17e. Pour l'Algérie et la Tunisie: Sté Nord-Africaine d'Entreprises Maritimes	Ligne Rouen-Brest-Algérie-Tunisie	Sce hebdomadaire	Marchandises
Cie Générale Transatlantique Directeur de l'Agence: Monsieur BONDU Gare Maritime, ALGER Passages: 1, r. de Strasbourg Tél.: 303-30	a) Ligne Alger-Marseille b) Ligne Bougie-Alger-Marseille c) Ligne Alger-Tunisie	2 sces p. semaine 1 sce p. semaine départ vendredi 2 sces environ par mois	Passagers et marchandises

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Cie Générale d'Armement Maritime Agent: Cie Générale Transatlantique	Ligne Afrique du Nord-Bordeaux-St Nazaire-Nantes-Lorient-La Pallice	3 sces par mois environ	Marchandises
Union Industrielle et Maritime Agent: Cie Générale Transatlantique	Ligne Alger-Marseille-Nice-Port St Louis du Rhône	Sce irrégulier	Marchandises
Armement Bérengier Agent: Cie Générale Transatlantique	Ligne Alger-Marseille-Nice-Port St Louis du Rhône	Sce irrégulier	Marchandises
Société «Les Cargos Algériens» Agents Généraux pour l'Algérie: MM. J. COUDRAY et Fils, Gare Maritime, ALGER Tél.: 204-41 (4 l.)	Ports algériens-Brest-Rouen	Service hebdomadaire	Marchandises diverses, vin en vrac, primeurs
Cie de Navigation Mixte Agents: MM. J. COUDRAY et Fils	a) Ligne Alger-Marseille b) Ligne Alger-Palma et Palma-Marseille c) Ligne Alger-Port-Vendres	Sce bi-hebdomadaire Service hebdomadaire Sce bi-hebdomadaire	Passagers et marchandises Passagers et marchandises Passagers et marchandises
Cie des Messageries Maritimes de Paris Agents: MM. J. COUDRAY et Fils	a) Ligne directe Alger-Port-Saïd-Singapour-Saïgon-Hong-Kong-Shanghaï-Kobé-Yokohama b) Ligne directe Alger-Port-Saïd-Djibouti-Saïgon-Tourane-Haïphong	Service bi-mensuel Service bi-mensuel	Marchandises »
Les Chargeurs Réunis Agents: MM. J. COUDRAY et Fils	Ligne Alger-Indochine	Service irrégulier	Marchandises

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Cie Nouvelle de Navigation BUSCK Agents: MM. J. COUDRAY et Fils	Ligne Alger-Marseille-Sète	Service hebdomadaire	Marchandises, vin en vrac
Cie Charles Le Borgne 97, avenue des Champs-Elysées, Paris Succursale d'Alger: M. BOURCY, Grand Môle Louis-Morard, Quai de Sète Tél.: 303-16	Ligne Alger-Marseille Ligne Alger-Sète-St Louis Ligne Alger-St Louis Sète Ligne Alger-Bougie-Philippeville-Bône-Tunis	Service hebdomadaire » Service bi-mensuel »	Marchandises » » »
MM. J. Chastellain et Cie 27 bis, r. de Buffon, Rouen Consignataire: Cie Ch. Le Borgne, Alger	Ligne Alger-Mostaganem-Oran-Boulogne-Dunkerque	Service bi-mensuel	»
Armement Français à Moteur 86, Quai de la Fosse, Nantes. Consignataire: idem	Ligne Alger-Sète	Sce irrégulier	»
Sté Maritime des Vins - Fedalah Avenue Galliéni. Consignataire: idem	Ligne Alger-Sète	»	»
Ets Maurel et Prom 18, rue Porte Dijeaux, Bordeaux. Consignataire: idem	Ligne Alger-A.-O.F.	»	»
Cie Nouvelle de Navigation BUSCK Marseille Directeur de la Succursale: M. EKELUND 28, Bvd Carnot, Alger Tél. 301,67-68-69	Ligne Marseille-Sète-Alger	Service hebdomadaire	Marchandises

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Louis Dreyfus Paris Consignataire: Cie Venture-Weir, 2, Bvd Laferrière, Alger Tél.: 337, 26-27	Toutes lignes	Services irréguliers	Marchandises
Soflumar Paris Consignataire: Cie Venture-Weir	Cabotage international	Services irréguliers	Produits pétroliers
Armement Léon Mazella et Cie Oran Agents: R. Penna (Agence Maritime R. Penna) 21, Bvd Baudin Tél.: 332-74	Ligne Algérie-Bayonne-Nantes-Brest	Service bi-mensuel	Marchandises
Cargos Fruitiers Chérifiens Agents: E. Mérigot et Cie, 21, Bvd Carnot, Alger Tél.: 341-11	Ligne Alger-Marseille	Sce régulier hebdomadaire	Primeurs, marchandises diverses
Sté Tunisienne d'Armement et d'Affrètement Tunis Agents: E. Mérigot et Cie	Ligne Brest-Rouen et Ports méditerranéens	Service bi-mensuel	Vins
Sté Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord Ch. Schiaffino et Cie Quai Nord, Alger Tél.: 298-20 (10 lignes)	LIGNES DE LA MEDITERRANEE a) Alger-Sète b) Alger-Sète c) Bougie-Alger-Sète-St Louis d) Alger-St Louis LIGNES DU NORD a) Alger-Mostaganem (facultatif)-Oran-Dunkerque b) Alger-Mostaganem (facultatif)-Oran-Brest c) Alger-Mostaganem (facultatif)-Oran-Rouen	Tous les Mardis et Samedis Tous les 5 jours Décadaire Tous les Samedis Service hebdomadaire » »	Vin en vrac, marchandises Vin en vrac Marchandises Vin en vrac, marchandises » » »

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Sté Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord Ch. Schiaffino et Cie Quai Nord, Alger. Tél : 298-20 (10 lignes)	LIGNES DU NORD (suite) d) Bône-Philippeville-Djidjelli (facultatif)-Bougie-Alger (facultatif)-Dunkerque	Service bi-mensuel	Vin en vrac, marchandises
	e) Bône-Philippeville-Djidjelli (facultatif)-Bougie-Alger (facultatif)-Brest	»	»
	f) Bône-Philippeville-Djidjelli (facultatif)-Bougie-Alger (facultatif)-Rouen	»	»
Sté de Navigation à Vapeur Daher et Cie Agent: Ch. SCHIAFFINO et Cie, Quai d'Arcachon, Alger.	Ligne Marseille-Alger sur l'Egypte et la Syrie	Sce mensuel	Marchandises
Sté Franco-Tunisienne d'Armement Agent: Sté Algérienne d'Agence Maritime et Commerciale 9, Bvd Carnot, Alger Tél. : 392,49 - 347,90	Ligne Marseille-Alger-Oran-Dakar-Kaolack-Ziguinchor-Douala-Abidjan	Sce régulier, tous les 20 jours	Passagers et marchandises
Sté Générale de Transports Maritimes à Vapeur de Paris Agent: M. MAURIN, Quai Nord Passages: 1, rue de Constantine, Alger. Tél.: 302-64	Ligne Alger-Marseille	Sce bi-hebdomadaire Mardi et samedi	Passagers et marchandises
Sté Maritime et Routière Rue de Brignolles, Marseille Agent: Agence Maritime Algéro-Scandinave, 19, Bvd Carnot, Alger Tél. : 325,22 - 23 - 24	Ligne Alger-Toulon Marseille	Service hebdomadaire	Marchandises

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Sté Navale Delmas-Vieljeux Paris Agent: Sté Navale Delmas Vieljeux 20, Bvd Carnot, Alger Tél. : 341-30 662-92	Ligne Nantes-La Rochelle-La Pallice Bordeaux-Oran-Mostaganem-Alger-Côte Est et Tunisie	Sce irrégulier	Marchandises diverses
Sté Navale Caennaise Caen Agent: Sté Navale Delmas-Vieljeux	Ligne Caen-Oran-Alger	Sce mensuel	Vin en vrac Marchandises diverses
Cie France Navigation Paris Agent: Sté Navale Delmas-Vieljeux	Ligne Rouen-Dunkerque-Brest-Oran-Mostaganem-Alger-Côte Est et Tunisie Ligne Sète-Marseille-Alger	Sce tri-mensuel Service hebdomadaire	Vin en vrac Marchandises diverses Vin en vrac Primeurs et marchandises diverses
Sté Navale de l'Ouest Paris Agents: MM. P. Cherfils et Fils 4, Bvd de la République, Alger Tél.: 271-70 Inspection générale Algérie-Tunisie : Grand Môle Louis-Morard, Alger.	a) Ligne Ports algériens-Brest-Rouen b) Ligne Tunisie-Algérie-Brest-Rouen-Anvers	Service hebdomadaire Service bi-mensuel	Marchandises Marchandises
Armement Nord-Africain d'Oran Agents: MM. P. Cherfils et Fils	a) Ligne Alger-Philippeville-Bône-Ports d'Oranie b) Ligne Ports du Midi-Sète-St Louis du Rhône-Marseille-Canne-Nice-Bône-Philippeville-Bougie Alger-Ténès	Service hebdomadaire »	Marchandises Marchandises
Sté Algérienne d'armement Zagamé Agents: MM. P. Cherfils et Fils	Ligne Alger-Sète-La Nouvelle-Alger	Service hebdomadaire	Marchandises Vin en vrac

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Sté Nouvelle d'Affrètement Consignataire: Entreprises d'Acconage et de Remorquage Voûte 74, Quai Nord, Alger Tél.: 275, 50-51	Cabotage international	Services irréguliers	Charbons, pondéreux en vrac
Sté Nouvelle des Chemins de Fer Consignataire: Entreprises d'Acconnage et de Remorquage	Cabotage international	Services irréguliers	Charbons, pondéreux en vrac
Soflumar Paris Agent: Transit Africain 19, Bvd Carnot, Alger. Tél.: 320-48	Ligne Algérie-Sud France	Services irréguliers	Marchandises diverses
Sté Havraise de Transports et de Transit Le Havre Agent: Transit Africain	Ligne Algérie-Sud France-Atlantique-Manche	Services irréguliers	Marchandises diverses
Sté Cherbourgeoise de Cabotage. Le Havre Agent: Transit Africain	Ligne Algérie-Sud France-Atlantique-Manche	Services irréguliers	Marchandises diverses
France Afrique Union Française, Paris Agent: Transit Africain	Ligne Algérie-Sud France-Atlantique-Manche	Services irréguliers	Marchandises diverses
Le Grand Frères, Paris Agent: Transit Africain	Ligne Algérie-Sud France-Atlantique-Manche	Services irréguliers	Marchandises diverses

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Soflumar Agent: Sté Africaine de Gérance Maritime 19, Bvd Carnot, Tél.: 320-48 330-92	Ligne Alger-Rouen Marseille	Service occasionnel tous les 15/18 jours	Vins
Worms et Cie Paris Agent: Worms et Cie 7, Bvd de la République, Alger Tél.: 211-00 (8 lignes)	a) Ligne Alger-Côte Est-Marseille Toulon-Nice b) Ligne Alger-Toulon-Marseille c) Ligne Alger-Southampton-Cherbourg-Le Havre-Angers	Service bi-mensuel Service hebdomadaire Service bi-mensuel	Passagers et marchandises Marchandises Passagers et marchandises
Cie Marseillaise de Navigation Gianoni, Marseille Agent: Worms et Cie	Ligne Oranie-Algérie-Sud France	1 navire tous les 20 jours	Passagers et marchandises
Nouvelle Cie Havraise péninsulaire de Navigation Paris Agent: Worms et Cie	Ligne Anvers-Rouen-Le Havre et vice versa sur Oran et Alger-Port Saïd-Djibouti Madagascar-Les Comores-La Réunion-L'île Maurice	Service bi-mensuel	Passagers et marchandises
Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest Nantes Agent: Worms et Cie	Toutes destinations	Service bi-mensuel	Pondéreux et grains
Cie Maritime des Chargeurs Réunis Paris Agents généraux toutes lignes sauf navires de charge ligne Indochine touchant Alger à l'aller Agent: Worms et Cie	Ligne Indochine	Service bi-mensuel	Passagers et marchandises

NOMS DES COMPAGNIES	LIGNES DESSERVIES	NOMBRE DE SERVICES	OBSERVATIONS
Cie de Navigation Cyprien Fabre (Fabre line) Marseille Agent: Worms et Cie	a) Ligne USA-Côte atlantique-Portugal-Maroc-Algérie b) Ligne Golfe du Mexique-La Havane-Maroc-Algérie c) Ligne USA-Algérie-Proche-Orient	Service mensuel » »	Passagers et marchandises
Services Africains combinés des Compagnies de Navigation Fabre et Fraissinet Marseille Agent: Worms et Cie	a) Ligne postale Algérie-C.O.A. b) Ligne bananière Côte d'Ivoire-Guinée c) Ligne-Côte d'Ivoire d) Ligne Sénégal-Guinée-Togo-Dahomey-Cameroun e) Ligne Cameroun-Gabon-Moyen Congo	Service mensuel Service bi-mensuel Service bi-mensuel	Passagers et marchandises
American Président Lines Consignataire : Sté Rigollet et Cie 25, Bd Carnot, Alger Tél.: 353-11	Ligne San-Francisco-Algérie-Etats-Unis-Extrême-Orient	Services réguliers	Passagers et marchandises

II - TAXES LOCALES - FRAIS DE PORT - TARIF D'OUTILLAGE (1)

A. — TAXES SUPPORTEES PAR LE NAVIRE AU 1er JANVIER 1951

I. — DROITS DE QUAI

Ces droits sont depuis le 1er janvier 1949 fixés par les articles 270 à 279 du Code des Douanes refondu par le décret n° 48-1985 du 8 décembre 1948, articles modifiés par le décret n° 48-2017 du 31 décembre 1948 (J. O. de la République Française du 4 janvier 1949), pris en application de l'article 8 de la loi n° 48-1973 du 31 décembre 1948.

Ces droits sont les suivants (2) :

Taxes sur les navires (art. 271). — Il est perçu par tonneau de jauge nette, dans chaque port, une taxe calculée ainsi qu'il suit:

A l'entrée

Navires débarquant des passagers ou des marchandises embarquées dans les ports autres que ceux de France ou d'Algérie situés:

— au delà des limites du cabotage international: 29 francs;

— en deçà de ces limites: moitié de la taxe ci-dessus.

A la sortie

Navires embarquant des passagers ou des marchandises à destination des ports autres que ceux de France ou d'Algérie situés:

— au delà des limites du cabotage international: 29 francs;

— en deçà de ces limites: moitié de la taxe ci-dessus.

Escales (art. 272). — Pour les navires faisant escales successives, exclusivement dans les ports de France ou d'Algérie, les taxes ci-dessus sont perçues, s'il y a lieu, à l'entrée dans le premier port et à la sortie du dernier. Toutes les autres entrées ou sorties donnent lieu à la perception d'une taxe de 4 fr 60 par tonneau de jauge.

Lignes régulières (art. 273 et 274). — Pour les navires faisant le service des lignes régulières mises à la disposition du public, suivant les itinéraires et à des dates fixés à l'avance, la tête de ligne étant en France, les taxes ci-dessus sont perçues, s'il y a lieu, à l'entrée dans le port tête de ligne et à la sortie de ce port. La taxe à percevoir dans les ports d'escale est réduite à 2 fr 30 par tonneau de jauge pour chaque entrée ou sortie.

(1) Renseignements fournis par la Chambre de Commerce et le service de l'Exploitation du port.

(2) Ils ont été modifiés depuis, par l'article 3 du décret n° 51-33, du 9 janvier 1951 (J.O.R.F. du 10-1-51) et par le décret n° 51-325 du 14 mars 1951 (J.O.R.F. du 15-3-51).

Tout navire faisant le service d'une ligne régulière mise à la disposition du public, suivant un itinéraire et à des dates fixés à l'avance, la tête de ligne étant en France ou à l'étranger, bénéficie comme auparavant de réduction variant de 30 à 70 %, selon le nombre des départs par mois.

Maximum de perception (art. 275). — Le maximum des taxes à percevoir sur les navires pour une opération d'entrée et de sortie, par application des articles 271 à 274 ci-dessus, est fixé à la somme du décuple des taxes perçues en vertu de l'article 277 et du double des taxes perçues, par application de l'article 278 ci-après.

Exemptions (art. 276). — Sont exempts des taxes prévues ci-dessus:

A l'entrée, les navires n'ayant fait des opérations commerciales, au cours de leur voyage, que dans les ports de France et d'Algérie, et ceux qui ne déchargent ni passagers ni marchandises;

A la sortie, les navires qui ne doivent faire d'opérations commerciales, au cours de leur voyage, que dans les ports de France et d'Algérie, et ceux qui n'embarquent ni passagers ni marchandises;

Les navires effectuant des transports réservés au pavillon français, en vertu de l'article 257 du Code des Douanes, et ayant fait escale à l'étranger pour y laisser des marchandises sans en embarquer;

Les navires entrant sur lest, alors même qu'ils prennent du fret de sortie;

Les remorqueurs, même entrés avec un navire à leur remorque;

Les bâtiments destinés à être dépecés;

Les navires de guerre;

Les navires affectés à la pose et à l'entretien des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins;

Les bateaux de plaisance;

Les navires pêcheurs, y compris les navires chasseurs chargés exclusivement du produit de pêches françaises et d'objets mobiliers à l'usage personnel des pêcheurs;

Les navires excursionnistes n'embarquant ou ne débarquant définitivement aucun passager;

En temps de guerre, les navires hospitaliers remplissant les conditions prescrites par les articles 1er, 2 et 3 de la convention signée à La Haye le 1er octobre 1947.

Taxes sur les marchandises (art. 277). — Il est perçu sur chaque navire, d'après le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées, et quel que soit le régime douanier qui leur est assigné, une taxe calculée ainsi qu'il suit:

a) Marchandises en provenance ou à destination du long cours (par tonne métrique ou fraction de tonne):

	1re Catégorie	2e Catégorie
Au débarquement	40 francs	80 francs
A l'embarquement	14 —	28 —

b) Marchandises en provenance ou à destination des ports compris dans la limite du cabotage international, autres que ceux de France et d'Algérie (par tonne métrique ou fraction de tonne):

	1re Catégorie	2e Catégorie
Au débarquement	20 francs	40 francs
A l'embarquement	7 —	14 —

(Voir nomenclature des deux catégories de marchandises dans la loi).

c) Marchandises en provenance ou à destination des ports de France ou d'Algérie: exemption.

Taxes sur les passagers (art. 278). — Il est perçu pour chaque passager embarqué ou débarqué une taxe calculée ainsi qu'il suit:

a) Passagers en provenance ou à destination du long cours:

— 740 francs par passager de cabine ou appartement de luxe;
— 420 francs par passager de 1re classe;
— 320 francs par passager de 2e classe;
— 160 francs par passager de 3e classe;
— 53 francs par émigrant.

b) Passagers en provenance ou à destination des ports autres que ceux de France ou d'Algérie, situés dans les limites du cabotage international.

Passagers en provenance ou à destination des Iles Britanniques, des Iles Anglo-Normandes, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Tunisie et du Maroc:

— 160 francs par passager de cabine ou appartement de luxe;
— 80 francs par passager de 1re, 2e et 3e classes;
— 27 francs par émigrant.

Passagers en provenance ou à destination de pays autres que ceux qui sont dénommés à l'alinéa précédent:

— 370 francs par passager de cabine ou appartement de luxe;
— 210 francs par passager de 1re classe;
— 160 francs par passager de 2e et 3e classes;
— 53 francs par émigrant.

Les passagers embarqués sur réquisition des autorités ou bénéficiant d'un tarif spécial réduit, imposé par les contrats passés entre l'Etat et les compagnies maritimes, ne donnent lieu à aucune perception de taxe.

Dispositions spéciales à l'Algérie (art. 279). — Les taxes prévues aux articles 271, 272, 273, 277 et 278 ne sont perçues dans les ports d'Algérie qu'à l'entrée, en tenant compte seulement des voyageurs et des marchandises débarqués.

Toutefois, le maximum des droits à percevoir sur les navires d'après l'article 275, est limité comme auparavant au décuple des droits prévus par l'article 277 et non pas fixé, comme pour les ports métropolitains, à la somme de ce décuple et du double des droits prévus par l'article 278.

Les réductions du tarif à 160, 80 et 27 francs ne s'appliquent pour les voyageurs, qu'à ceux qui viennent de l'Espagne, de l'Italie, de la Tunisie et du Maroc.

II. — BREVET DE FRANCISATION

Les droits de francisation des navires prévus par la loi du 28 avril 1816, art. 19, ne sont pas perçus en Algérie (art. 4 de l'ordonnance du 16 décembre 1843). On ne perçoit en Algérie que le prix du brevet de francisation (12 fr pour les navires de commerce et 18 fr pour les bateaux de plaisance).

III. — DROITS DE PASSEPORT ET DE CONGE

L'article unique de la décision n° 50-010 de l'Assemblée Algérienne, homologuée par décret du 14 janvier 1950, a supprimé les droits de congé et de passeport institués en Algérie par les articles 5 et 6 de l'ordonnance du 16 décembre 1843.

L'Administration a décidé, par ailleurs, le 25 janvier 1950, de suspendre jusqu'à nouvel ordre la formalité du passeport pour les navires étrangers et du congé pour les navires français.

IV. — DROITS DE VISITE ET DE SECURITE DE LA NAVIGATION

Ces droits sont perçus en application de la loi du 17 avril 1907, modifiée par le décret du 15 novembre 1911, la loi du 19 décembre 1926, celle du 16 juin 1933 et la loi de Finances du 23 décembre 1946.

Les diverses visites prescrites par la présente loi donnent lieu à la perception des droits ci-après (1) :

1°) **Visites avant mise en service et visites annuelles :**

Navires armés au long cours :

	Par tonneau de jauge brute
a) Dans un port de France ou des colonies	2 francs
b) Dans un port étranger	4 francs
Tous autres services:	
a) Dans un port de France ou des colonies	1 fr 20
b) Dans un port étranger	2 fr 40

Pour les navires dont la jauge brute n'est pas supérieure à 250 tonneaux, il est perçu un droit fixe établi comme suit:

a) Navires armés au cabotage ou à la pêche, n'ayant pas une jauge brute supérieure à 100 tonneaux: 160 francs;

b) Navires armés au cabotage et à la pêche, dont la jauge brute est comprise entre 100 et 250 tonneaux, et navires armés au long cours d'une jauge brute de 100 tonneaux et au-dessous: 240 francs;

c) Navires armés au long cours dont le tonnage brut est compris entre 100 et 250 tonneaux: 400 francs.

2°) **Visites en partance et visites exceptionnelles :**

Tous les navires armés au long cours et navires armés au cabotage international, d'une jauge brute de 2.000 tonneaux et au-dessus: 800 francs.

Navires armés au cabotage international, d'une jauge brute inférieure à 2.000 tonneaux, et navires de grande pêche: 640 francs.

Tous autres navires: 400 francs.

Lorsqu'il s'agit d'une visite exceptionnelle passée dans un port étranger, le droit est doublé.

3°) **Visites des navires d'une jauge brute inférieure à 25 tonneaux:**

Les bâtiments de moins de 25 tonneaux payeront, pour les visites auxquelles ils sont assujettis, un droit fixe établi comme suit et qui n'est exigible qu'une fois par an:

— Jusqu'à 10 tonneaux.....	80 francs
— De 10 à 25 tonneaux.....	120 —

Nota. — Ces droits ont été majorés d'un décime et demi pour cent à compter du 1er février 1951, en application de la loi n° 48-1973, du 31 décembre 1948.

(1) Ils ont été modifiés depuis, par l'article 2 de la loi n° 51-238 du 28 février 1951 (J.O.R.F. du 1-3-51).

V. — DROITS SANITAIRES

Décision n° 29 de l'Assemblée Financière de l'Algérie, homologuée par décret n° 46-2943, du 23 décembre 1946.

Les droits sanitaires sont à la charge de l'armement.

Article unique. — Les droits sanitaires, perçus en Algérie par application des dispositions du titre XIII du décret du 8 octobre 1927 portant règlement de police sanitaire maritime, sont fixés ainsi qu'il suit:

α. — Droits de reconnaissance à l'arrivée :

1° Navire naviguant au cabotage national:

a) Dans la même mer (Méditerranée): exempt;

b) D'une mer à l'autre (Méditerranée d'une part, et Océan, Manche ou Mer du Nord, d'autre part), par tonneau de jauge nette: 0 fr 90.

2° Navire naviguant au cabotage international, par tonneau de jauge nette: 1 fr 80.

3° Navire naviguant au long cours, par tonneau de jauge nette: 2 fr 70.

Les navires qui, sans quitter les limites du cabotage national, entrent successivement dans plusieurs ports français de la Méditerranée, ne payent le droit de reconnaissance qu'une seule fois au port français ou algérien de première arrivée.

β. — Dérogations :

a) Navires venant d'un port étranger dans un port algérien, si la durée habituelle et totale de la navigation n'excède pas douze heures. Par tonneau de jauge nette: 0 fr 90.

b) Navires affectés à des voyages d'excursion sur les côtes d'Algérie, ne débarquant ni n'embarquant de marchandises. Par passager se trouvant à bord à l'arrivée du navire: 1 fr 80; par passsager embarqué ou débarqué: 18 francs.

c) Navires faisant escale sur les côtes d'Algérie pour embarquer ou débarquer des voyageurs, sans se livrer à aucune opération de commerce. Par voyageur embarqué ou débarqué: 18 francs.

γ. — Mesures sanitaires :

Les opérations de dératisation, désinfection, désinsectisation, ou autres, ordonnées et contrôlées par l'autorité sanitaire, sont pratiquées aux frais et à la diligence de l'armement, par des entreprises privées agréées par le Service Sanitaire Maritime de l'Algérie, selon les tarifs acceptés par le Gouverneur Général et publiés au *Journal Officiel de l'Algérie*.

En cas exceptionnel d'opérations effectuées par le Service Sanitaire Maritime, soit en raison de l'urgence absolue, soit dans l'impossibilité pour l'armement ou le capitaine de faire appel à une entreprise privée, la Douane, après liquidation par le Service Sanitaire, poursuivra le recouvrement des frais engagés (fourniture, main-d'œuvre, transport, etc.), à l'encontre de l'armement, en ce qui concerne le navire. S'il s'agit de chiffons et de drilles, la dépense est selon l'usage, au compte de la marchandise.

δ. — **Exemptions :**

Sont exempts des droits sanitaires de reconnaissance prévus au paragraphe A ci-dessus:

1° Les bâtiments de guerre et ceux appartenant aux divers services de l'Etat, ainsi que ceux visés à l'article 20 du décret du 8 octobre 1927;

2° Les bateaux de pêche français ou étrangers, y compris les transports ramenant le poisson dans les ports algériens, pourvu que ces différents bateaux ne fassent pas d'opérations de commerce;

3° Les bâtiments allant faire des essais en mer ou venant désarmer, sans se livrer à des opérations de commerce.

Les militaires et marins des armées françaises de terre, de mer et de l'air, les enfants au-dessous de 7 ans, les indigents embarqués aux frais du Gouvernement, ou d'office par les consuls, sont dispensés des droits sanitaire afférents aux personnes.

En application de l'arrêté gubernatorial du 6 août 1949, les droits sanitaires applicables aux navires transportant des émigrants ou des pélerins voyageant en vertu d'un contrat, sont acquittés par l'armement.

Les bâtiments en relâche forcée dans les ports algériens sont exonérés du payement des taxes sanitaires, en vertu dudit arrêté, lorsqu'ils ne donnent lieu à aucune opération sanitaire et qu'ils ne se livrent dans le port qu'à des opérations de ravitaillement ou d'approvisionnement en charbon ou carburants.

VI. — DROITS SPECIAUX POUR BATIMENTS DE PECHE ET PLAISANCIERS :

1° Taxes sur l'armement (art. 3, loi du 7 janvier 1920) :

Pour les bateaux d'un ton. supérieur à 10 tx et inférieur ou égal à 30 tx 1 fr

Pour les bateaux d'un tonnage compris entre 30 et 100 tx ..... 1 fr 50

Pour les bateaux d'un tonnage supérieur à 100 tx ..... 2 fr

2° Taxes sur l'armement des embarcations de plaisance se livrant à la pêche avec plus de 2 lignes (art. 11 de la loi du 3 septembre 1947) :

Bâtiment de 5 tx de jauge brute et au-dessous ..... 1.000 fr

Bâtiment au-dessus de 5 tx ..... 1.000 fr

Plus par tonneau ou fraction de tonneau ..... 50 fr

Nota. — Ces droits ont été majorés d'un décime et demi pour cent à compter du 1er février 1951, en application de la loi n° 48-1973, du 31 décembre 1948.

VII. — TAXES DE PEAGE ET DE SEJOUR

Taxes de péage. — Ces taxes sont fixées par l'arrêté interministériel du 4 octobre 1949 (1).

(1) Elles ont été modifiées depuis par l'arrêté gubernatorial du 6 juin 1951 (J.O.A. du 12-6-51).

1°) Taxes sur les marchandises

Les taxes sur les marchandises embarquées, débarquées ou transbordées dans le Port d'Alger et dans ses dépendances ont été fixées comme suit, pour chacune de ces opérations:

Désignation de la Marchandise	Numéro	Unité	Taux
			francs
A. — A L'IMPORTATION			
Première catégorie			
Sable	281	La tonne	4 50
Première catégorie bis			
Houilles admises en entrepôt de douane en vue de la réexport.	311 à 313	—	9
Deuxième catégorie			
Combustibles admis en entrepôt de douane en vue de la réexportation, à l'entrée:			
Huiles lourdes	336 A à 336 C	—	18
Fuel-oil	335 B et C	—	18
Gas-oil	335 A	—	18
Road-oil	340 A	—	18
Troisième catégorie			
Houille crue, carbonisée et agglomérée	311 à 313	—	27
Briques de construction en terre commune			
Pleines ou perforées	1194	—	27
Creuses			
Briques et pièces de construction réfractaires	1202 A et D	—	27
Chaux	287 A et B	—	27
Liants et ciments hydrauliques	288	—	27
Ouvrages en amiante et ciment, tuyaux, dalles couvertures, etc	1187 A et B	—	27
Ouvrages en béton, en pierre artificielle ou en agglom. de ciment	1185 A et B	—	27
En fibres végétales agglomérées de ciment	1186	—	27
Pavés pierre	1180	—	27
Pierres concassées p. l'empierrem.	279 A	—	27
Pierre ponce (gravelette)	Ex 283	—	27
Plâtre	285	—	27
Poteries de bâtiment et access. de couverture en terre commune.	1197	—	27
Tuyaux de drainage	1198	—	27
Carreaux de pavement	1199	—	27
Tuiles en terre commune	1196	—	27

Désignation de la Marchandise	Numéro	Unité	Taux
			francs
Noir d'os ..... Noir d'animal	354 C	La tonne	27
Pierres et terres servant aux arts et métiers	261 à 289	—	27
Minerai de soufre	240 A	—	27
Soufre non épuré	240 B	—	27
Talc brut et pulvérisé	262	—	27
Quatrième catégorie			
Fers, fontes et aciers	1278 à 1302	—	54
Alpiste	100	—	54
Amidon	108	—	54
Asphalte ..... Bitume	330	—	54
Bois commun	763 A, 765 A, 766 A, 767 A, 768, 769, 770 A et B, 771, 772, 776, 777, 778.	—	54
Bois exotiques	765 B, 766 B, 767 B	—	54
Céréales	93 à 100	—	54
Cuirs et peaux brutes	728 A à 729 I	—	54
Matières premières et autres produits bruts d'origine animale .	36 à 58	— —	54 54
Pelleteries brutes	759 A et B	—	54
Drèche	228	—	54
Drilles	1142	—	54
Emballages vides ayant déja servi (divers)	»	—	54
Engrais organiques	572 A et C	—	54
Farines (y compris le malt)	101 A à H et 107	—	54
Fourrages	121	—	54
Goudron minéral	318 A et B	—	54
Graines et fruits oléagineux ...	112 A et Q	—	54
Légumes secs et leurs farines ..	69 A à F, 103 A - B	—	54
Marbres	278 A	—	54
Mélasses	172, 175	—	54
Pommes de terre	67 E	—	54
Produits chimiques inorganiques.	345 à 452	—	54
Produits chimiques organiques .	466 à 566	—	54
Son	104	—	54
Soufre épuré	348	—	54
Sucres bruts et raffinés	167 A à 167 C	—	54
Tourbe	315	—	54
Tourteaux	229 A et 229 H	—	54
Cinquième catégorie			
Bière	212	—	72
Châtaignes et leurs farines	75 D, 103 D	—	72
Caoutchouc	710 A, 711 A	—	72

Désignation de la Marchandise	Numéro	Unité	Taux
			francs
Déchets de caoutchouc	713	La tonne	72
Eaux minérales	210	—	72
Essences végétales volatiles	616, 618	—	72
Fruits de table	71 A à 80 F	—	72
Glutens	111 D	—	72
Grains perlés ou mondés	Ex. 102 A et F	—	72
Bruaux	Ex. 102 A et F	—	72
Guttapercha	Ex. 710 B	—	72
Huiles lourdes	336 A à 336 C	—	54
Fuel-oil	335 B et C	—	A la sortie de l'entrepôt 72 fr déclarés direct. pour la consommation
Gas-oil	335 A	—	
Road-oil	340 A	—	
Huiles minér. brutes et raffinées	332, 334 A, B, C 334 E et G	—	72
Meules à moudre et à aiguiser	675 A et 675 C	—	72
Plomb	1376 A-B, 1377-78	—	72
Semoules	102 A	—	72
Tanin	584 A à 586 C	—	72
Teinture (matières colorantes)	588 à 592	—	72
Sixième catégorie			
Voitures automobiles neuves de tourisme	Ex. 1797	—	1.000
Voitures neuves automobiles, camions, châssis, fourgons, camionnettes, voitures pour transport de personnes, autres que de tourisme	Ex. 1797, 1798 A	—	500
Septième catégorie			
Marchandises non comprises dans les catégories ci-dessus	»	—	72
B. — A L'EXPORTATION			
Première catégorie			
Chlorure de sodium	238	—	18
Minerai de fer	290	—	18
Phosphates naturels de calcium	245	—	18
Minerai de plomb	295	—	18
Sulfates naturels	248, 258	—	18
Minerai de zinc	296	—	18
Deuxième catégorie			
Fers, fontes et aciers	1278 A à 1302	—	27
Alfa	131 D	—	27
Caroubes	119 C	—	27
Cornes de bétail	44	—	27

Désignation de la Marchandise	Numéro	Unité	Taux
			francs
Drilles	1142	La tonne	27
Briques de construction en terre commune:			
Pleines ou perforées Creuses	1194	—	27
Briques et pièces de constr. réfractaire	1202 A à D	—	27
Chaux	287 A et B	—	27
Liants et ciments hydrauliques	288	—	27
Ouvrages en amiante et ciment, tuyaux, dalles, couvertures, etc	1187 A et B	—	27
Ouvrages en béton, en pierre artificielle, agglomérés de ciment	1185 A et F	—	27
En fibres végétales agglomérées de ciment	1186	—	27
Pavés pierre	1680	—	27
P. concassées pour l'empierrement	279 A	—	27
Pierre ponce (gravelette)	Ex. 283	—	27
Plâtre	285	—	27
Poteries de bâtiments et accessoires de couverture en terre commune	1197	—	27
Tuyaux de drainage	1198	—	27
Carreaux de pavement	1199	—	27
Tuiles en terre commune	1196	—	27
Os de bétail	43	—	27
Sabots de bétail	45	—	27
Terre d'infusoire ou kielselguhr	261	—	27
Troisième catégorie			
Bois communs	763 A, 765 A, 766 A 767 A, 768, 769, 770 A et B, 771, 772, 776, 777, 778	—	54
Fruits de table	71 A à 80 F	—	54
Céréales	93 à 100	—	54
Crin végétal	132 B	—	54
Ecorce à tan	124 B	—	54
Emball. vides ayant servi (div.)	»	—	54
Embarcations	1817 A à 1822 1826, 1827	—	54
Farines	121	—	54
Fruits destinés à la distillerie	Ex. 119 A 119 A, 113 A à E	—	54
Graines	118 H	—	54
Graines et fruits oléagineux	112 A à Q	—	54
Huiles fixes pures d'olives, sauf les huiles en vrac	Ex 146 H, ex 146 O	—	54
Huiles de grignons	Ex 146 H, ex 146 O	—	54

Désignation de la Marchandise	Numéro	Unité	Taux
			francs
Légumes frais, salés ou conservés	67 A à M, 68 A à C, 189, 190	La tonne	54
Légumes secs et leurs farines ..	69 A à 69 F, 103 A et B	—	54
Lies de vin	231	—	54
Lièges brut, râpé ou en planches	814	—	54
Plomb	1376 A et B, 1377, 1378	—	54
Pommes de terre	67 E	—	54
Poteries en terre commune (vaiss. et ustensiles ménage et autres	1200, 1201	—	54
Son	104	—	54
Tartres bruts	231	—	54
Tourteaux de graines oléagineuses	229 A à H	—	54
Vins ordinaires (sauf vins vrac)	214	—	54
Zinc	1367 à 1368, 1371 à 1373	—	54
Quatrième catégorie			
Gruaux	Ex. 102 A à F	—	72
Huiles de grignons en vrac	146 H	—	72
Huiles fixes d'olive en vrac ...	Ex 146 H, ex 146 O	—	72
Pâtes alimentaires	183	—	72
Semoules en gruau	102 A	—	72
Vins en vrac	214	—	72
Cinquième catégorie			
Marchandises non comprises dans les catégories ci-dessus	»	—	72

La taxe est due pour les marchandises mises à terre ou embarquées de terre, soit directement par le navire à bord à quai, soit au moyen de gabares, le navire étant mouillé dans le port ou en rade.

Toutefois, les marchandises transbordées d'un navire sur un autre, soit directement, soit au moyen de gabares, soit après mise à terre lorsqu'il ne s'est pas écoulé plus de onze jours entre la date de mise à terre et celle de la déclaration de réembarquement et sous la réserve qu'elles soient restées sous la main de la douane, n'acquittent qu'une fois les taxes: ces taxes sont acquittées par le navire importateur. La même facilité est accordée aux marchandises placées sous le régime de l'entrepôt réel, fictif ou spécial.

Les marchandises transportées par containers (cadres frigorifiques) sont classées dans la catégorie inférieure à celle à laquelle elles appartiennent.

Pour les colis isolés dont le poids individuel est inférieur ou égal à 60 kilogrammes, la taxe par tonne métrique est remplacée par les taxes ci-après:

Colis pesant 10 kilogrammes au maximum ..... 2,70 francs
Colis pesant 15 kilogrammes au maximum ..... 6,30 »
Colis pesant 20 kilogrammes au maximum ..... 9,00 »
Colis pesant 60 kilogrammes au maximum ..... 13,50 »

Les taxes sur les colis isolés sont applicables aux colis assimilés, transportés par des particuliers.

En cas de groupage desdits colis assimilés, la taxe sera due par colis intérieur.

Exemptions de taxe sur marchandises. — Sont exemptes de toute taxe :

a) Les objets et marchandises appartenant à l'Etat ou destinés à son service;

b) Les marchandises reçues ou expédiées par cabotage entre les ports algériens;

c) A l'embarquement seulement, les combustibles et autres provisions affectés au ravitaillement des navires;

d) Les bagages personnels des voyageurs;

e) Les containers ou cadres frigorifiques vides;

f) Les colis postaux.

2°) TAXES SUR LES ANIMAUX

Désignation des Animaux	Prix par Tête
	Francs
Races chevaline, bovine, asine et cameline	27,00
Espèces ovine, caprine, porcine et canine	4,50

Nota. — Ces taxes sont dues pour tous les animaux: embarqués, débarqués ou transbordés, même si cette opération a lieu en dehors des limites des jetées.

3°) TAXES SUR LES VOYAGEURS

Désignation des Classes	Prix par Passager embarqué ou débarqué
	Francs
Cabine de luxe	300
Première classe ou première classe mixte	180
2e classe, classe intermédiaire paquebots type touriste..	120
3e classe	60
4e classe	30

N. B. — Pour les enfants, ces taxes sont réduites à la moitié ou au quart ou complètement supprimées lorsque des réductions semblables sont accordées par les compagnies de navigation sur les prix de passage. Pour les mutilés à 100 p. 100, ces taxes sont réduites de 70 p. 100.

Exemptions de taxe sur voyageurs :

Sont exempts de toute taxe:

a) Les militaires, fonctionnaires et autres personnes voyageant pour le service ou aux frais de l'Etat;

b) Les guides des mutilés à 100 p. 100;

c) Les voyageurs transportés par le cabotage entre les ports algériens;

d) Les passagers des navires des lignes régulières et les touristes débarqués ou rembarqués à Alger au cours de l'escale;

e) Les passagers reconnus clandestins et pour lesquels les compagnies de navigation ne sont pas en mesure de percevoir le prix de passage, ni le montant du péage, les passagers dont le débarquement a été refusé au port de destination et qui sont rapatriés gratuitement par les compagnies de navigation, sous réserve des justifications de refoulement à produire par celles-ci;

f) Les émigrants voyageant à bord des navires à croisière faisant escale à Alger, pour autant qu'ils restent à bord.

Les taxes ci-dessus sont applicables dans les mêmes conditions aux passagers, animaux et marchandises transportés par hydravions. Toutefois, la taxe minimum applicable aux voyageurs transportés par ces appareils sera uniformément celle appliquée aux voyageurs de 1re classe.

Les passagers transitant par hydravions et leurs bagages personnels sont exonérés de toute taxe.

Taxe de séjour :

(Arrêté gubernatorial du 31 mai 1943)

Cette taxe est perçue sur les navires en stationnement prolongé. Elle est fixée à 0 fr. 50 par tonneau de jauge brut et par semaine, au delà d'un mois de séjour. Pour les navires ayant leur point d'attache ou d'armement dans le port, la taxe est réduite de moitié et le délai de franchise porté à deux mois.

VIII. — USAGE DES FORMES DE RADOUB ET TAXES ACCESSOIRES

Utilisation des formes de radoub. — Les taxes pour usage de ces engins sont perçues en application du cahier des charges annexé au décret du 12 mars 1937, régissant la concession d'exploitation des engins de radoub, consentie à la Chambre de Commerce d'Alger et suivant des tarifs approuvés par la décision gubernatoriale du 29 juin 1935, modifiés par les décisions du Directeur du port des 23 décembre 1947, 28 juillet et 21 décembre 1948.

Elles sont fixées comme suit:

Désignation	Assèchement (1)	Occupation par Jour (1)	Observations
Grande forme :			
Jusqu'à 1.000 tonneaux	21.600	10.800	Par tonneau
De 1.001 à 3.000 tonneaux ..	7,20	3,60	au-dessus
Au delà de 3.000 tonneaux ..	3,60	1,80	de 1.000
Petite forme :			
Jusqu'à 500 tonneaux	10.800	5.400	Par tonneau
De 501 à 1.000 tonneaux ..	14,40	7,20	au-dessus
Au delà de 1.000 tonneaux ..	7,20	3,60	de 500

(1) Ces taxes ont été modifiées depuis, par décision préfectorale n° 409 A du 8 Mars 1951.

Les taxes d'occupation sont majorées de 25 p. cent du onzième au vingtième jour inclus, de 50 p. 100 à partir du vingt et unième jour et de 100 p. 100 au delà du trentième jour. Un abattement de 50 p. 100 est consenti aux usagers des dimanches et jours fériés s'il est prouvé qu'ils n'ont, ces jours-là, effectué aucun travail.

Assèchement et maintien à sec des formes de radoub pour la préparation d'un ber ou de tins spéciaux (1) :

Désignation	Assèchement	Par journée de maintien à sec	Observations
Grande forme	14.000	7.200	Quel que soit le tonnage du navire
Petite forme	7.200	3.600	

Emploi de la grue de cale :

Location d'une durée égale à une vacation sans interruption de jour ou de nuit ..... 3.600 francs

Location d'une durée d'une heure ..... 1.200 francs

Stationnement au quai de réparations à flot d'un navire, par jour (pour chaque tonneau) (1) :

Désignation	Jusqu'à 1.000 tonneaux	De 1.001 à 3.000 tonneaux	Au delà de 3.000 tonneaux
1er au 3e jour.....	0,36	0,18	0,09
4e au 6e jour.....	0,72	0,36	0,18
7e au 10e jour.....	1,08	0,54	0,27
11e jour au 20e jour.....	1,44	0,72	0,36
21e au 30e jour.....	2,16	1,08	0,54
Au delà du 30e jour	3,24	1,62	0,81

Minimum de perception correspondant: 240 francs par jour.

Ce tarif minimum est applicable aux chalands quel que soit leur tonnage.

(1) Ces taxes ont été modifiées depuis par décision préfectorale n° 40e A du 8 Mars 1951.

Utilisation des cales de carénage
(taxes de séjour par mètre carré et par jour) :

Désignation	Chômage	Travail
a) Réparations :		
Du 1er au 10e jour	3,60	0,60
Du 11e au 25e jour	4,80	2,40
Du 26e au 45e jour	7,80	6,00
Au delà du 45e jour	12,00	12,00
b) Démolitions :		
Du 1er au 30e jour	2,40	Néant
Du 31e au 50e jour	4,80	3,60
Du 51e au 75e jour	9,60	7,20
Au delà du 75e jour	12,00	12,00
c) Constructions nouvelles :		
1° Chalands et autres embarcations de même importance:		
Du 1er au 60e jour	3,60	1,20
Du 61e au 75e jour	7,20	2,40
Au delà du 75e jour	12,00	12,00
2° Remorqueurs, chalutiers et autres navires comparables:		
Du 1er au 60e jour	3,60	1.20
Du 61e au 90e jour	7,50	1,50
Du 91e au 120e jour	9,60	1,95
Du 121e au 150e jour	9,60	2,40
Au delà du 150e jour	12,00	12,00

Taxe de hissage et de mise à l'eau par treuil électrique:

La demi-journée	6.000 francs
L'heure	1.500 —
Avec maximum par navire de	7.500 —

Utilisation du berceau sur rails du bord sud de la cale sud

Taxe de hissage et de mise à l'eau:

Par navire ou embarcation de moins de 15 mètres	1.050 francs
Par navire ou embarcation de plus de 15 mètres	1.500 —

Taxe de séjour (par navire ou embarcation et par jour) :

Du premier au sixième jour	120 francs
Du septième au dixième jour	240 —
Du onzième au vingtième jour	480 —
Au delà du vingtième jour	1.200 —

IX. — DROITS DE PILOTAGE

Décrets des 7 août 1929, 5 septembre 1936, 1er juillet 1937 et 4 août 1938, arrêtés gubernatoriaux des 20 décembre 1940, 10 janvier et 24 juillet 1946, décret du 19 janvier 1947 et arrêté du 20 juin 1949.

Les navires de commerce à vapeur payent par tonneau de jauge nette:

A l'entrée: 2 fr 50; - à la sortie: 2 francs.

Les navires à voile payent le double du tarif ci-dessus avec minimum de 250 tonneaux.

Les changements de mouillage se payent à raison de 0 fr 80 par tonneau de jauge nette.

X. — DROITS DE COURTAGE MARITIME

L'arrêté du Ministre de la Guerre du 6 mai 1844 a institué en Algérie des courtiers maritimes qui, depuis le décret du 13 avril 1885, sont nommés par le Gouverneur Général.

La rétribution des courtiers maritimes est fixée par arrêtés des 26 décembre 1921, 28 juillet 1926, 20 juillet 1927, 29 mai 1937, 3 avril 1942, 19 mars 1945, 6 octobre 1947 et 27 décembre 1949.

XI. — AMARRAGE DES NAVIRES

Ces droits, perçus par le Service du Pilotage, ont été modifiés deux fois en 1950; la dernière modification résultant de la décision commune du Directeur du Port et du Directeur de l'Inscription maritime est du 30 juin 1950.

Les différents tarifs sont indiqués ci-après:

Désignation	1er et 2e trimestres	3e et 4e trimestres
	francs	francs
Navires côtiers algériens	550	525
Navires de 0 à 1.000 tonnes net	2.470	2.350
— de 1.001 à 2.000 tonnes net	2.850	2.700
— de 2.001 à 3.000 tonnes net	3.500	3.325
— de plus de 3.000 tonnes net	4.300	4.085

Les mouvements intérieurs donnent lieu aux perceptions des mêmes droits.

Ces opérations sont facultatives et les navires qui les effectuent par leurs propres moyens n'ont aucune redevance à payer.

XII. — EAU DOUCE POUR APPROVISIONNEMENTS

Exploitation	Dates d'application	Prix du Mètre Cube		Observations
		par bouche à quai	par bateau citerne	
Ville d'Alger	Du 1er Janvier au 31 Mai 1950	68	101	Arrêtés municipaux des 31 Octobre 1946, 26 Février 1948, 27 Janvier et 8 Août 1949.
	Juin 1950	69	103,50	
	Juillet 1950	69,50	104,50	
	Août 1950	71	106	
	Septembre 1950	71	106,50	
Société Charbonac	Du 1er Octobre au 31 Décem. 1950	83	117	Service concédé par la Ville d'Alger à la Société Charbonac (Convention du 16 Août 1950).

B. — TAXES SUPPORTEES PAR LA MARCHANDISE AU 1er JANVIER 1951

Droits de douane et taxes intérieures de consommation. — Ces droits sont différents et varient suivant l'espèce tarifaire des marchandises et leur origine.

Taxes intérieures de consommation et droits de circulation sur :

Alcools, boissons assimilées, produits à base d'alcool (Décision n° 49-013 de l'Assemblée Algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949 et modifiée par l'article 1er de la décision n° 50-029, homologuée par le décret du 4 mai 1950). Allumettes (Décision n° 49-013 de l'Asemblée Algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949 et modifiée par l'article 12 de la décision n° 50-029 susvisée).

Tabacs fabriqués (Décision n° 49-013 de l'Assemblée Algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949 et modifiée par les articles 9, 10 et 11 de la décision n° 50-029 susvisée).

Produits pétroliers (Décision n° 49-013 de l'Assemblée Algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949).

Surtaxe de compensation des alcools (Art. 8, 9, 10 et 34 du Code des Contributions Indirectes).

Taxe unique globale à la production. — Le taux de cette taxe, variable suivant les produits, a été fixé dans le texte annexé à la décision n° 8 des Assemblées financières, homologuée par le décret n° 45-023 du 31 décembre 1945, mis à jour par l'arrêté du 31 décembre 1946, modifié par le décret du 31 janvier 1948, l'arrêté du 2 novembre 1948, la décision n° 49-013 de l'Assemblée Algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949 et les articles 13 à 20 de la décision 50-029, homologuée par le décret du 4 mai 1950.

Taxe de désinfection des végétaux et fruits. — Un décret du 14 mai 1910 a homolgué une décision des Délégations financières, relative au recouvrement des frais occasionnés par la désinfection des végétaux et fruits. Le taux de ces frais est fixé par l'arrêté du 2 août 1948.

Taxe sur fruits frais et primeurs. — Une taxe spéciale instituée par arrêté gubernatorial du 24 juin 1942 et fixée à 0 fr 50 par kilogramme, par arrêté interministériel du 23 mai 1949, est perçue sur les fruits frais et primeurs exportés par le port d'Alger.

Frais de contrôle sur importation des semences fourragères :

Les semences fourragères importées en Algérie sont soumises au contrôle spécial et à l'analyse.

Les frais de contrôle des semences fourragères (autres que les semences de trèfle violet et de luzerne) sont fixés à 60 francs par 100 kilogrammes avec minimum de perception de 150 francs.

Les frais de vérification de la coloration et les frais de recherches de la cuscute dans les échantillons de semence de trèfle violet et de luzerne sont fixés à 100 francs par 100 kilogrammes avec minimum de perception de 150 francs (décret des 14 janvier 1911 et 26 juillet 1947).

Redevance OFALAC. — Un décret du 23 décembre 1936 ayant institué une redevance en vue de la standardisation obligatoire, il est perçu, à l'exportation, une taxe variable suivant les produits, au profit de l'OFALAC, dont les taux sont fixés par le décret n° 46-2944 du 23 décembre 1946 et l'arrêté gubernatorial du 9 avril 1947, complété par celui du 28 novembre 1947 et modifié par les arrêtés des 5 août et 27 novembre 1950.

Droits de visite sanitaire sur les animaux, viandes et produits d'origine animale. Les tarifs en sont fixés par le décret n° 48-81 du 31 décembre 1944.

Taxe à l'abattage. — Créée par l'ordonnance du 27 décembre 1943, modifiée par décret n° 46-2946 du 24 décembre 1946, au profit de la Commune d'Alger.

Le taux de ces taxes est fixé par l'arrêté gubernatorial du 12 juin 1948.

Viandes fraîches, frigorifiées, congelées, cuites, salées ou travaillées, provenant des animaux:

Equidés et camelins: le kilogramme de viande nette	3,75
Ovidés, caprins: le kilogramme de viande nette	4,50
Suidés, conserves composées exclusivement de viande de porc : le kilogramme de viande nette	3,00
Bovidés, veaux: le kilogramme de viande nette	5,50

Taxe municipale de Lazaret. — Un arrêté municipal du 22 mars 1949 fixe les taxes perçues sur les animaux importés et soumis à la visite sanitaire.

Taxe unique au taux réduit sur certains produits exportés. — Instituée par le décret du 31 janvier 1948, complétant le texte annexé à la décision n° 8 des Assemblées financières, homologuées par le décret n° 45-0203 du 31 décembre 1945, modifié par l'arrêté du 2 novembre 1948 et par la décision n° 49-013 de l'Assemblée algérienne, homologuée par le décret du 31 janvier 1949.

Taxe dite «de licence». — Instituée au profit de l'Office algérien du Commerce extérieur, par arrêté gubernatorial du 30 janvier 1943.

En vue du règlement des dépenses de fonctionnement de l'Office algérien du Commerce extérieur, il est perçu une taxe de 0 fr 50 pour 1.000 sur la valeur des marchandises faisant l'objet d'autorisation d'importation ou d'exportation délivrée par ledit office.

Droits de sortie sur les os bruts de bétail et les ferrailles. — Le tarif des droits de sortie frappant les exportations de déchets de cuir, déchets de poissons et autres, os bruts et ferrailles ont été fixés par les décrets des 24 mai et 4 novembre 1949.

Taxe au profit de la Station expérimentale de recherches et d'essais frigorifiques. — Créée et administrée par la Région économique d'Algérie, en vertu du décret du 10 septembre 1947, applicable à tous les produits périssables désignés par M. le Gouverneur Général de l'Algérie, exportés par les ports algériens et susceptibles d'être soumis au régime du froid. Maximum de la taxe: 0 fr 05 par kilogramme sans qu'elle puisse être inférieure à 0 fr 01 par kilogramme de fruits et primeurs.

Outillage concédé à la Chambre de Commerce :

A. — Grues électriques et pétroléoélectriques

(Décision de M. le Directeur du Port du 21 décembre 1948) (1)

Désignation	1 t 500/3 t	5 Tonnes
Grues électriques		
Location à la vacation :		
Par vacation normale	2.587,50	3.162
Par vacation en dehors des heures normales	3.112,50	3.800
Location à l'heure :		
Pendant les heures réglementaires de la douane :		
Opération isolée, l'heure	660	812,50
En dehors des heures réglementaires de la douane:		
Opération d'une heure au plus	825	976
Par heure ou fraction d'heure supplémentaire	742,50	875

Désignation	5 Tonnes	7 Tonnes 5
Grues pétroléoélectriques		
Pour toute opération isolée ou pour une suite d'opérations d'une durée inférieure ou égale à une demi-heure	750	1.125
Par demi-heure ou fraction supplémentaire de demi-heure au delà de la première demi-heure	675	900
Par demi-journée, pour les opérations à effectuer:		
a) Dans la 1re zone	2.587,50	4.400
b) Sur les terre-pleins concédés en dehors de la 1re zone	3.350	5.700

Pour les travaux effectués en dehors des heures normales de travail sur le port, les tarifs sont majorés de 20 p. 100.

(1) Tarifs modifiés depuis, par décision préfectorale du 8 mars 1951, n° 409 A.

B. — Hangars-abris

Par mètre carré et par jour (Décision de M. le Directeur du Port du 21 décembre 1948) (1) :

Rez-de-chaussée	du 1er au 8e jour	0 fr 72
	du 9e au 12e jour	0 fr 90
	du 13e au 19e jour	1 fr 35
	au delà	2 fr 25
Etage		0 fr 36

Tarif spécial d'abonnement en faveur des Compagnies de Navigation.

Tarif d'abonnement en faveur des Compagnies de Navigation ayant des lignes régulières :

Hangar à étage et terrasse à 400 kg:

Rez-de-chaussée - par trimestre et par mètre carré	78 fr 75
Etage - par trimestre et par mètre carré	45 fr 00

N.B. - Le rez-de-chaussée et l'étage ne sont pas loués séparément.

Hangar sans étage et terrasse à 2.000 kg:

Rez-de-chaussée - par trimestre et par mètre carré	78 fr 75
Terrasse utilisée - par trimestre et par mètre carré	11 fr 25
Terrasse non utilisée - par trimestre et par mètre carré	néant

Hangar sans étage et terrasse à 400 kg:

Rez-de-chaussée par trimestre et par mètre carré	67 fr 50

N.B. - Le tarif de 67 fr 50 par trimestre et par mètre carré est applicable aux hangars avec couverture inutilisable.

Bâtiment des Pêcheurs et Patrons Pêcheurs:

Case de pêcheurs - par trimestre et par mètre carré	67 fr 50
Case d'armateurs de chalutiers - par trimestre et par m²	90 fr 00
Bureau des transitaires - le local - par mois	450 fr 00

Bâtiment du Service Commun des colis postaux:

a) Rez-de-chaussée - par trimestre et par mètre carré	67 fr 50
b) Etage - par trimestre et par mètre carré	90 fr 00

C. - Terre-pleins concédés à la Chambre de Commerce

1° Dépôt de marchandises (Décision de M. le Directeur du Port du 21 décembre 1948) :

par mètre carré et par jour, jusqu'au 10e inclus, après expiration du délai de gratuité (art. 8 du cahier des charges) .... 1 fr 35

A partir du 11e jour:

Par mètre carré et par jour	marchandises diverses	3 fr 60
	alcools et matières inflam.	4 fr 50

2° Occupations de terrains, pour une durée d'un an ou plus (Décision de M. le Directeur du Port du 21 décembre 1948) :

Compagnie de navigation, par mètre carré et par mois	7 fr 00
Dépôt de charbon, minerai ou alfa (2), par mètre carré et par mois	5 fr 25
Occupation du parc aux alfas, par mètre carré et par mois	10 fr 50
Ocupation du parc aux alcools et aux inflammables, par mètre carré et par mois	13 fr 00

(1) Tarifs modifiés depuis par décision préfectorale du 8 mars 1951, n° 409 A.
(2) Autre que dans le parc aux alfas.

Autres occupations, par mètre carré et par mois:

1re zone ..... 21 fr 00
2e zone ..... (1) 10 fr 50

3° Location de terrains par baux de gré à gré (par mètre carré et par an) (Décision de M. le Directeur du Port du 21 décembre 1948):

2e zone ..... (1) 75 fr 00

4° Péages sur les voies ferrées établies aux frais de la Chambre de Commerce (non compris le transport) (Décision préfectorale du 19 mai 1950):

Marchandises transportées aux conditions du tarif général et aux conditions des tarifs spéciaux comportant des prix par tonne, non comprises dans la catégorie **b**, la tonne ..... 12 fr 80
Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux et comprises dans la catégorie **b**, la tonne ..... 6 fr 40
Marchandises transportées aux conditions des tarifs spéciaux comportant des prix par wagon. Par wagon ..... 57 fr 60
Avec maximum par tonne de ..... 6 fr 40

Taxe de dépôt prolongé sur les terre-pleins et dans les hangars affectés aux compagnies de navigation. - (Décision gubernatoriale n° 4943 TP/Tv, du 20 décembre 1948, délibération de la Chambre de Commerce d'Alger du 29 décembre 1948 et décision préfectorale du 16 octobre 1950):

Désignation	Du 1er Janvier au 15 Octobre 1950			Depuis le 16 Octobre 1950		
	au profit			au profit		
	des Cies de navigation	de la Chambre de Commerce	Total	des Cies de navigation	de la Chambre de Commerce	Total
Du 1er au 8e jour inclus	»	»	»	»	»	»
Du 9e au 11e jour inclus, par t. et p. jour	12 fr	»	12 fr	12 fr	»	12 fr
Du 12e au 18e jour inclus, par tonne et p. jour	14 fr	5 fr	19 fr	14 fr	»	14 fr
Au delà du 18e jour, par tonne et par jour..	25 fr	10 fr	35 fr	25 fr	»	25 fr

Gardiennage des matières dangereuses. - (Décision gubernatoriale n° 4339 TP/Tv, du 22 mars 1949).

Pour une garde de huit heures au maximum, toute période de huit heures commencée étant due en entier, par navire, remorqueur ou embarcation, par allège, par vanne, par chantier ou par lot de marchandises en dépôt: 200 francs.

La décision préfectorale du 3 août 1949 a réduit ce tarif de 50 % pour les lots de marchandises ou les colis isolés déposés au parc aux inflammables, dont le poids est inférieur ou égal à 500 kilogrammes.

(1) Tarifs modifiés depuis, par décision préfectorale du 8 mars 1951, n° 409 A.

Tarif d'abonnement pour l'enlèvement des déchets industriels. - (Décision du Directeur du Port, n° 921 A, du 27 août 1948 et n° 249 A, du 31 mars 1950:

Désignation	Du 1er Janvier au 31 Mars 1950 (par mois)	1er Avril 1950 (par mois) 440 fr
Enlèvement de 0 m³ 300.....	140 fr	280 fr
Enlèvement de 0 m³ 500.....	220 fr	800 fr
Enlèvement de 1 m³	400 fr	Depuis le

Fourrière. - Les taxes perçues par la Chambre de Commerce d'Alger pour les marchandises mises en fourrière sont fixées par l'arrêté préfectoral du 20 janvier 1934, relatif au fonctionnement de la fourrière, modifié par les arrêtés des 22 octobre 1940, 4 janvier 1945 et 30 août 1948.

1° Enlèvement, pesage, transport et mise en fourrière (la tonne) 240 fr 00

Pour les colis isolés, ou pour un ensemble de colis appartenant à un même destinataire, cette taxe est réduite dans les conditions ci-après:

Si le poids du colis ou du groupe de colis est compris entre 250 et 500 kg à ..... 120 fr 00

Si le poids du colis ou du groupe de colis est compris entre 100 et 250 kg à ..... 60 fr 00

Si le poids du colis ou du groupe de colis est au plus égal à 100 kg, à ..... 40 fr 00

2° Droit de magasinage:

Par colis et par jour pour les colis isolés pesant moins de 50 kg 0 fr 75

Par 100 kg et par jour ou fraction de 100 kg, dans tous les autres cas ..... 1 fr 15

(Toute fraction de jour est comptée pour un jour).

Les droits sont doublés à l'expiration du premier mois de dépôt et triplés à l'expiration du deuxième mois.

Droits de pesage et de mesurage. - Ces droits, régis par la Ville d'Alger, sont perçus dans les trois bureaux installés sur les quais.

Droits de pesage. - Ces droits ont été fixés comme suit par l'arrêté municipal du 11 juin 1948, complété par l'arrêté municipal du 8 juin 1949:

Tarif n° 1 - Toutes marchandises à l'exception de celles ci-après énumérées, le quintal (ou fraction de quintal) ..... 2 fr 00

Tarif n° 2 - Céréales, fruits et légumes frais, huiles, graines et fruits oléagineux, engrais, soufre, sulfate de cuivre, le quintal (ou fraction de quintal) ..... 1 fr 00

Tarif n° 3 - Pierre cassée, minerai, sable, la pesée, sans distinction de poids ..... 15 fr 00

Minimum de perception (applicable à chacun des tarifs) .. 15 fr 00

Heures supplémentaires :

1° Pour les opérations effectuées en dehors de l'horaire normal et durant la journée allant de 6 heures à 20 heures:

Tarif n° 1, le quintal: 3 francs;
Tarif n° 2, le quintal: 2 francs;
Tarif n° 3, la pesée : 23 francs.

2° Pour les opérations dites de nuit, opérées en dehors du même horaire normal et durant la période allant de 20 heures à 6 heures ainsi que pour celles des dimanches et jours fériés:

Tarif n° 1, le quintal: 2 francs;
Tarif n° 2, le quintal: 2 francs;
Tarif n° 3, la pesée : 27 francs.

Droits de mesurage, cubage, jaugeage (Arrêté municipal du 11 juin 1948):

Droit de mesurage: par mètre linéaire ou superficiel à	0 fr 20
Minimum de perception	20 fr
Jaugeage des liquides, par hectolitre	1 fr
Décapotage des liquides, par hectolitre	1 fr
Minimum de perception par opération et par heure	20 fr
Jaugeage du chargt d'un bateau par les échelles: la t. métrique	0 fr 40
Minimum de perception	80 fr
Mesurage des céréales	
les 100 kg	2 fr
l'hectolitre.....	2 fr 50
Droit fixe pour chaque opération (indépendam. du droit de pesage	10 fr
Cubage des céréales: 1 à 5 sacs	
les 100 kg	10 fr
l'hectolitre.....	2 fr
Droit fixe pour chaque opération	10 fr
Cubage :	
Bois de chauffage: par stère	2 fr
Sable, pouzzolane, chaux	2 fr
Bois de construction et d'ébénisterie	3 fr
Minimum de perception par opération et par heure	20 fr

BIBLIOGRAPHIE

I. — PUBLICATIONS OFFICIELLES PERIODIQUES ET STATISTIQUES

Tableau de la situation des Etablissements Français dans l'Algérie (1837-1866). Paris.

Bulletin des actes du Gouvernement général de l'Algérie (1856-1857). Alger.

Moniteur algérien (1832-1858). Alger.

Stastistiques des ports maritimes de commerce. Port d'Alger. Ponts et Chaussées. Paris. Imprimerie Nationale.

Feuillets d'El-Djezaïr, depuis 1891.

Exposé de la situation générale de l'Algérie. Gouvernement général de l'Algérie.

Annuaire statistique de l'Algérie. Gouvernement général de l'Algérie.

Documents algériens. Synthèse de l'activité algérienne. Gouvernement général de l'Algérie.

Bulletin de statistique générale. Gouvernement général de l'Algérie.

Tableau général du commerce de la France et de la Navigation. Administration des Douanes.

Bulletin économique et juridique. Office algérien d'action économique et touristique.

Algéria. Office algérien d'action économique et touristique.

Statistiques des exportations des produits contrôlés. Office algérien d'action économique et touristique.

Revue de la Région économique d'Algérie.

Documents statistiques. Chambre de Commerce d'Alger.

Exposé des travaux de la Chambre de Commerce d'Alger.

Journal de la Marine marchande et de la Navigation aérienne.

Cours de l'Association de la « Marine marchande nouvelle ». *La Marine marchande française*, janvier 1949.

Revue économique internationale. - Les ports algériens, M. GAFFIOT, août 1928

Revue mensuelle de l'Association des anciens élèves des Hautes Etudes commerciales. - Algérie, terre d'exemple et terre fidèle, août 1947, n° 51.

Bulletin des sciences économiques et sociales du Comité des travaux historiques et scientifiques. - *Les tendances actuelles de la politique douanière en Algérie*, M. GAFFIOT, 1930.

Revue agricole de l'Afrique du Nord.

Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Paris H. DIDIER, 1941.

Revue Africaine. Société Historique Algérienne.

Ports maritimes de France. Ministère des Travaux publics.

Revue *«Chantiers»*.

Bulletin du groupe d'Alger de l'Unitec.

Les Transports publics routiers en Algérie.

Revue mensuelle des Sports nautiques en Afrique du Nord.

Revue nautique.

II. — OUVRAGES GENERAUX

1°) BIBLIOGRAPHIES

PLAYFAIR Sir R. Lambert. — *A bibliography of Algeria from the expedition of Charles V in 1541 to 1887. - Supplement to the bibliography of Algeria from the earliest times to 1895.* London, 1888 et 1898.

Nota. — Il est impossible de dresser, à moins d'y consacrer volontairement une étude exclusive, une liste détaillée des multiples écrits relatifs à Alger, principal et historique débouché maritime de l'Algérie.

Signalons que nous suivrons, tout au long de l'énumération bibliographique, l'ordre chronologique de parution.

BOURGIN G. — *Les documents de l'Algérie conservés aux Archives Nationales.* Revue Africaine, N°s 261 et 262. Année 1906. Alger.

TAILLIART Ch. — *L'Algérie dans la littérature française. - Essai de Bibliographie méthodique et raisonnée jusqu'à l'année 1924.* Paris, 1925.

BOURGIN G. et DILLAY M. — *Inventaire du fonds de l'Algérie aux Archives Nationales.* Revue Africaine, N°s 335, 336. Année 1928. - N°s 338, 339. Année 1929).

MINISTERE DE LA GUERRE. — *L'Afrique française du Nord. Bibliographie militaire des ouvrages français ou traduits en français et des articles des principales revues françaises... de 1830 à 1926.* 2 volumes, 1930.

MARTINEAU Alfred, ROUSSIER et TRAMOND. — *Bibliographie d'histoire coloniale 1900-1930*, 1932.

Cdt de FAVITSKI De PROBOBYSZ. — *Répertoire bibliographique de la littérature militaire et coloniale française depuis cent ans*, 1935.

FIORI Hermann. — *Bibliographie et ouvrages imprimés à Alger de 1830 à 1850*, 1938.

GOUVERNEMENT GENERAL DE L'ALGERIE. — *Eléments de Bibliographie algérienne.* Documents algériens. Série culturelle, n° 12.

2°) HISTOIRE D'ALGER. GEOGRAPHIE PHYSIQUE ET HUMAINE

BERARD A. — *Description nautique des côtes de l'Algérie.* Paris, 1837.

BAUDE Baron. — *L'Algérie.* 2 vol. Paris, 1841.

ENFANTIN. — *Colonisation de l'Algérie.* Paris, 1843. 8°.

SOLIN. — *Polyhistor.* XXVI. Trad. Agnant. Paris, Panckoucke, 1847.

PRIMAUDAIE M. F. Elie de la. — *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française.* Paris, 1861.

MARMOL Louis de. — *L'Afrique.* Trad. Perrot d'Ablancourt. Tome II. Paris, chez Louis Billaine, 1667.

GOUILLON Ch. — *Annuaire administratif et commercial des trois départements de l'Algérie.* Alger, 1877.

MOUCHEZ contre-amiral. — *Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie.* Service hydrographique de la Marine. Paris, 1879.

PLAYFAIR Sir R. Lambert. — *Episodes de l'histoire des relations de la Grande-Bretagne avec les Etats Barbaresques avant la conquête française.* Revue Africaine, XXIV, Alger, 1880.

MAS LATRIE de. — *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale ou Maghreb avec les nations chrétiennes au Moyen-Age.* Paris, 1886.

MERCIER Ernest. — *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berberie) depuis les* temps les plus reculés jusqu'à la conquête française *(1831)*. 3 vol. Paris, 1888-1891.

GRAMMONT H. de. — *Correspondance des Consuls d'Alger (1690-1742).* Alger, 1890.

LEON L'AFRICAIN. — *Description de l'Afrique.* Trad. Ch. Shefer. Tome III. Paris, 1898.

GARROT H. — *La colonisation maritime en Algérie.* Paris, 1900.

PENISSAT G. — *La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie.* Alger, 1900.

MASSON P. — *Histoire des établissements et du commerce Français dans l'Afrique Barbaresque (1560-1793).* Paris, Hachette, 1903.

DEMONTES V. — *Le peuple algérien*, Alger, 1906.

VIGUIER Dr C. — *Sur les conditions de la Pêche en Algérie.* Paris, A. Challamel, 1906.

FISCHER Theobald. — *Mittelmeer Bilder. Neue Folge.* Leipzig und Berlin. B. G. Teubner, 1908. II.

GSELL Stéphane. — *Atlas archéologique de l'Algérie.* Tome I, Feuille 5, n° 11. Gouvernement général de l'Algérie. Alger, Jourdan. Paris, Fontemoing et Cie. 1911. Tome I.

BOUNHIOL Dr J.-P. — *La contribution maritime à la production économique de l'Algérie.* Alger, 1921.

GAUTIER E.-F. — *Structure de l'Algérie.* Paris, 1922.

TAILLART Ch. — *L'Algérie dans la littérature française.* Essai de bibliographie méthodique et raisonnée jusqu'à l'année 1924. Paris, 1925.

GRUVEL. — *Les pêches maritimes en Algérie.* Paris, 1926.

GSELL Stéphane. — *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord.* Tomes I, II et V. Paris, Hachette et Cie, 1913, 1918 et 1927.

GSELL St., MARÇAIS G. et YVER G. — *Histoire d'Algérie.* Paris, 1927.

DEMONTES V. — *L'Algérie industrielle et commerçante (1830-1930).* Collection du centenaire.

HERUBEL Marcel. — *Les origines militaires des ports d'Outre-Mer.* Revue maritime, Février 1937, p. 169-194.

LAURENT Paul. — *Les ports maritimes algériens.* Alger, Cahiers de l'Office Français d'Edition, n° 57, 1942.

SAINT-ALBAN J. — *Algérie d'Aujourd'hui.* «Ce que vous devez savoir». Collection de l'Empire. 1946.

COURTOIS Ch. — *Bibliographie de l'Histoire de l'Afrique du Nord des origines à la fin du Moyen Age* (ouvrages parus de 1939 à 1946 inclus). Revue Africaine, Notes et Documents. 1947, p. 278 à 300.

DESPOIS Jean. — *L'Afrique du Nord.* Colonies et Empire, Paris, 1949.

III. — OUVRAGES SPECIAUX

GRAMAYE I.-B. — *Africae illustratae libri decem.* Tome II. Tornaci Nerviorum. Ex Officinâ Adriani Quique, 1623.

IBN HAWKAL. — *Extraits relatifs à Berbérie.* Trad. de Slane. Journal Asiatique, 3e série, XIII.

DAN R. P. Fr. — *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly.* Paris, P. Rocolet, 1649.

D'ARANDA. — *Relation de la captivité du sieur Emmanuel d'Aranda.* Paris, 1657.

TOLLOT. — *Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732.* Paris, Durand, 1742.

REHBINDER I. Ad. Frhn. Von. — *Nachrichten und Bemerkungen über den Algierschen Staat.* Altona, F. Hammerich, 1798. 3 volumes.

RAYNAL abbé G. T. — *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale.* Paris, 1826. 2 volumes.

LAUGIER DE TASSY. — *Histoire d'Alger, et du Bombardement de cette ville.* Paris, Piltar, 1830.

SHALER William. — *Esquisse de l'Etat d'Alger.* Trad. Bianchi. Paris, Ladvocat, 1830.

Dr SHAW. — *Voyage dans la Régence d'Alger.* Trad. Mac-Carthy. Paris, 1830.

ROZET. — *Voyage dans la Régence d'Alger.* Tome III. Paris, Arthus Bertrand, 1833.

PICHON Baron. — *Alger sous la domination française, son état présent et son avenir.* Paris, 1833.

EDRISI. — *Géographie.* Trad. Jaubert. Tome I. Paris, Imprimerie Royale, 1836.

PIGNEL Armand. — *Guide du voyageur et du colon de Paris à Alger et dans l'Algérie.* Paris, 1836.

SANDER-RANG et Ferdinand DENIS. — *Fondation de la Régence d'Alger.* Paris, Angé, 1837. 2 tomes.

PEYSSONNEL Jean-André. — *Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie fait par ordre du Roi en 1724 et 1725.* Publiée par Dureau de la Malle. Paris, 1838.

BAVOUX Evariste. — *Alger. Voyage descriptif et politique dans le Nord de l'Afrique.* Tome II. Paris, 1841.

BERBRUGGER Adrien. — *Icosium, notice sur les Antiquités romaines d'Alger.* Alger, A. Bourget, 1845.

BERBRUGGER Adrien. — *Mémoire sur la peste en Algérie depuis 1552 jusqu'en 1819.* Exploration scientifique de l'Algérie. Tome II, Paris, 1847.

DUMAS Alexandre. — *Le Véloce ou Tanger, Alger et Tunis.* Tome IV. Paris, 1851.

LIEUSSOU A. — *Etudes sur les ports de l'Algérie.* Imprimerie administrative de Paul Dupont, Paris, 1857.

EL BEKRI. — *Description de l'Afrique septentrionale.* Trad. Mac Guckin de Slane. Paris, Imprimerie impériale, 1859.

DEVOULX A. — *Le raïs Hamidou.* Alger, Dubois, 1859.

BERBRUGGER Adrien. — *Le Pegnon d'Alger.* Alger, 1860.

DEVOULX A. — *Les Archives du Consulat général de France à Alger.* Alger, Bastide, 1865.

GAUTIER Th. — *Loin de Paris.* Paris, 1867.

DESPREZ Ch. — *Alger naguère et maintenant.* Alger, 1868.

DEVOULX A. — *La marine de la Régence d'Alger.* Revue Africaine, XIII. Alger, 1869.

HAEDO Fray Diégo de. — *Topographie et histoire générale d'Alger.* Traduite par MM. le Dr Monnereau et A. Berbrügger. Revue Africaine, 1870 et 1871. Alger.

DEVOULX A. — *Quelques tempêtes à Alger.* Revue Africaine, XV, Alger, 1871.

HADDEY J. M. — *Le livre d'or des Israélites algériens.* Alger, 1871.

DEVOULX A. — *Le registre des prises maritimes.* Revue Africaine, XV et XVI. Alger, 1871 et 1872.

DEVOULX A. — *Relevé des principaux Français qui ont résidé à Alger de 1686 à 1830.* Revue Africaine, XVI. Alger, 1872.

HAEDO Fray Diégo de. — *Histoire des rois d'Alger.* Traduite et annotée par H. D. de Grammont. Alger, A. Jourdan, 1881.

GRAMMONT de et PIESSE. — *Les illustres captifs.* Manuscrit du Père Dan analysé par. Alger, 1884.

FEYDEAU E. — *Alger.* Paris, 1884. Nouvelle édition.

GRAMMONT H. D. de. — *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris, Ernest Leroux, 1887.

BLOCH Isaac. — *Inscriptions tumulaires des anciens cimetières israélites d'Alger.* Paris, 1888.

DAN R. P. Fr. — *Les plus illustres captifs.* Ouvrage publié par le R. P. Calixte 1892, d'après les manuscrits du P. Dan. 2 tomes.

DELACROIX E. — *Notice sur le port d'Alger. Exposition universelle d'Anvers.* Alger, 1894.

TREMAUX J. M. — *Construction du Port de commerce d'Alger et prolongement des Quais et Boulevard sur Docks devant Bab-el-Oued Ville et Faubourg.* Alger, Torrent et Miaux, Palais consulaire, 1894.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER. — *Amélioration des conditions de ravitaillement des navires fréquentant le port d'Alger en relâche forcée.* Alger, 1895.

PARADIS Venture de. — *Alger au XVIIIe siècle.* Edité par E. Fagnan. Alger, 1898.

BAR. QUINETTE DE ROCHEMONT et Henri DESPREZ. — *Cours des travaux maritimes.* Paris, 1900.

GAUCKLER Ph. — *Le Port d'Alger (1530-1902).* Alger, Chaix, 1902.

GAUCKLER Ph. — *Note sur la jetée du Port de l'Agha à Alger.* Extrait des Annales des Ponts et Chaussées, 2e trimestre, 1904. Paris, E. Bernard.

GOUVERNEMENT GENERAL DE L'ALGERIE. — *Notice sur les routes, les ports, l'hydraulique agricole et les mines en Algérie.* Alger, 1906.

DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS. — *Port d'Alger. Avant-projet d'amélioration vers le Sud-Est.* Rapport de la Commission instituée par la Décision ministérielle du 9 décembre 1912. Alger, Jourdan, 1913.

KLEIN Henri. — *Feuillets d'El-Djezaïr. Le Vieil Alger et l'occupation militaire française.* Alger, 1910. *Le Comité du Vieil Alger.* Alger, 1910. *Le Vieil Alger et sa banlieue.* Alger, 1912. *Le Comité du Vieil Alger. Visites et excursions.* Alger, 1912. *Souvenirs de l'Ancien et du Nouvel Alger.* Alger, 1913.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER. — *Extension du port d'Alger vers le Sud-Est. Notice sur le port d'Alger.* 1919.

DEPOUY A. — *Le Port de Rouen.* Les grands ports français. Paris, 1920, 8°.

DELVERT Ch. — *Le Port d'Alger.* Paris, Dunod, 1923.

BAEZA H. L. — *Le rôle économique du Port d'Alger.* Thèse, Alger, 1924.

BALENSI. — *Projet d'un môle à charbon.* Chambre de Commerce d'Alger. Exposé des travaux, 1925.

LANFREDUCCI et BOSIO. — *Costa e Discorsi di Barberia. Disegno d'Algieri.* Publié par Ch. Monchicourt. Revue Africaine, Alger, 1925.

LESPES René. — *Alger. Esquisse de Géographie urbaine.* Introduction au plan d'agrandissement et d'embellissement de la ville d'Alger. Alger, J. Carbonel, 1925.

BOUTAN L. — *La pêche au feu sur les côtes d'Algérie et le transport du du poisson bleu dans l'intérieur de l'Algérie.* Alger, J. Carbonel, 1927.

BOUTIN, chef de bataillon. — *Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger ;* suivie des *Mémoires sur Alger par les consuls de Kercy (1791)* et *Dubois-Thainville (1809).* Publiés par Gabriel Esquer. Paris, 1927.

GAFFIOT Maurice. — *Les Ports Algériens.* Revue économique internationale, août 1928. Bruxelles, Goemaere, Imprimeur du Roi, 1928.

MATHIEU G. — *Les fruits et légumes en Afrique du Nord.* Alger, 1928. Syndicat commercial.

ESQUER Gab. — *Les commencements d'un empire. La prise d'Alger (1830).* Alger, 1923. Nouvelle édition revue, augmentée et illustrée. Paris, 1929.

L. BILLIARD, F. VERGNIEAUD et E. BALENSI. — *Les Ports et la Navigation de l'Algérie.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Larose, 1930.

BLOTTIERE. — *Les productions algériennes.* Publication du Comité du Centenaire, 1930.

BONNEVAL de. — *L'Algérie touristique.* Publication du Comité du Centenaire, 1930.

GAUTIER. — *L'évolution de l'Algérie de 1830 à 1930.* Publication du Comité du Centenaire, 1930.

LESPES René. — *Alger. Etude de Géographie et d'Histoire urbaines.* Collection du Centenaire de l'Algérie. Paris, Alcan, 1930.

LACOSTE. — *La colonisation maritime en Algérie.* Collection du Centenaire. Larose, Paris, 1931.

RENAUD P. J.-M. — *La jetée de Mustapha au Port d'Alger.* Paris, Imprimerie Nationale, 1931.

BELLISSON J. — *La Société Algérienne d'Eclairage et de Force et sa Centrale Thermique du Port.* Société des Ingénieurs civils de France, 1932.

FROGER. — *Les services maritimes France-Algérie depuis 1830 jusqu'à nos jours.* Collection du Centenaire. Soubiron, Alger, 1933.

GEFFRE Jean. — *Les manutentions dans les ports maritimes français.* Thèse Bordeaux, 1934.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ALGER. — *Le Port d'Alger.* Baconnier, Alger, 1937.

HERUBEL Marcel. — *L'Homme et la Côte.* 1937.

MARTIN. — *Les grands barrages et les irrigations en Algérie.* Rapport présenté à l'exposition internationale de la technique de l'eau. Liège, 1939.

GAFFIOT. — *Le commerce extérieur de l'Algérie.* Bulletin bimestriel de la Société Belge d'études et d'expansion. Mars 1940.

RAULIN G. de — *Les ports de commerce, construction, organisation, exploitation,* 1941.

HERUBEL Marcel. — *Les ports maritimes.* Collection « Que sais-je ». Paris Presses universitaires de France, 1943.

SCHIAFFINO. — *Port d'Alger. Possibilités du port en fonction de sa situation et de son équipement actuel.* Chambre de Commerce, 10 mai 1944.

CHAMBRE DE COMMERCE DE PARIS. — *Enquête du Centre national du commerce extérieur sur les zones franches, maritimes et fluviales.* Paris, 1945.

LARRAS. — *Effort de guerre du Port d'Alger.* Ponts et Chaussées, 14 avril 1945.

ROUVILE A. de. — *Les Ports maritimes.* Paris, Dunod, 1946 in 8°.

LARRAS. — *Equipement du Nouveau Môle du bassin du Vieux-Port. Notice explicative.* Alger, 27 mai 1947.

GOUVERNEMENT GENERAL DE L'ALGERIE. — Documents Algériens. *Le port d'Alger.* Série militaire, 25 septembre 1946, n° 2. — *L'Office algérien d'action économique et touristique.* Série économique, 30 mai 1948, n° 48.

CAULO. — *L'Algérie devant les problèmes de la standardisation des fruits et des légumes.* Thèse de doctorat en droit. Chaix, Alger, 1948.

BLOTTIERE. — *L'Algérie. Terres lointaines.* Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales. Paris, 1948.

LESPES René. — *Les Ports.* Article tiré du Tome II de « Algérie et Sahara ». Collection « Encyclopédie coloniale et maritime », 1948, p. 150 à 157.

CLOAREC H. — *La marine marchande.* Collection « Que sais-je ». 1949.

COMMISSION DE L'ECONOMIE NATIONALE DU CONSEIL ECONOMIQUE. — *Enquête sur les zones franches portuaires.* Paris, 1949.

OFALAC. — *Le Tourisme en Algérie.* Alger.

PONS. — *L'industrialisation de l'Algérie.* Thèse de doctorat en droit. Alger, 1949.

LEGEAIS J. — *Le Pétrole en Algérie.* Thèse de doctorat en droit. Alger, 1950.

SAINT GERMES. — *Economie algérienne.* La Maison des Livres. Alger, 1950.

GRELICHE. — *La chaîne du froid en Algérie.* Thèse de doctorat en droit. Alger, 1951.

IV. — CARTOGRAPHIE ET ALBUMS D'ICONOGRAPHIE

1°) CARTOGRAPHIE

Plan d'Alger et des environs, dressé au Dépôt Général de la Guerre sous la direction de M. le Lieutenant-Général PELET. Paris, 1832. (1/2 500°).

Plan général de la ville d'Alger et de ses faubourgs d'après les documents les plus récents, par M. A. BERBRUGGER. Paris, Alger, 1846. (1/10.000°).

Plan de la ville d'Alger, comprenant le port, les fortifications nouvelles et les divers projets de construction et d'alignement d'après les documents officiels et publiés avec l'autorisation du Ministère de la Guerre, par Ch. DELAROCHE. Paris, 1849.

Cartes du territoire d'Alger, dressée au Dépôt Général de la Guerre sous la direction de M. le Lieutenant-Général PELET. Paris, 1834. Complétée en 1863 (1/50.000°).

Plan du port d'Alger et de ses environs, levé en 1859 par M. E. MOUCHEZ, publié au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1875 (1/10.000°).

Plan d'Alger-Agha-Mustapha, publié par ADOLPHE JOURDAN, Alger, 1895. (1/5.000°).

RONCIERE Charles de la — *La découverte de l'Afrique au Moyen Age*. Tome I. Le Caire, 1925.

Port d'Alger, d'après le levé exécuté en 1921. SERVICE HYDROGRAPHIQUE DE LA MARINE. Paris, 1925. N° 5.617. (1/10.000°).

Cartes récentes diverses dressées par le SERVICE CARTOGRAPHIQUE DES PONTS ET CHAUSSEES.

2°) ALBUMS D'ICONOGRAPHIE

LESSORE E. et WYLD W. — *Voyage pittoresque dans la Régence d'Alger exécuté en 1833*. Paris, 1835.

OTTH Adolphe. — *Esquisses africaines dessinées pendant un voyage à Alger*. Berne, 1838.

BERBRUGGER Adr. — *Algérie historique, pittoresque et monumentale*. 3 vol. Paris, 1848.

VOLLENWEIDER Arnold. — *Alger ancien et nouveau*. Alger, 1903.

BOURGAIN Henri. — *Alger au lendemain de la conquête française*. Alger, 1912.

ESQUER Gabriel. — *Iconographie historique de l'Algérie depuis le XVIe siècle jusqu'à 1871*. Collection du Centenaire de l'Algérie. 3 albums. Paris, 1929.

TABLE DES MATIÈRES

Première partie :

Deuxième partie :

Troisième partie :

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Première partie :

Deuxième partie :

Troisième partie :

Au terme de cette étude, nous tenons à remercier les nombreuses Personnalités qui nous ont aidé et conseillé si utilement dans sa réalisation.

LE PORT D'ALGER
EN 1951