

Les ports secondaires

Le port de Mostaganem

SITUATION ET HISTORIQUE

Conquis entièrement sur la mer, à 18 milles à l'Est du Cap-Ferrat, dans la partie Est du golfe d'Arzew, sur une côte droite exposée aux vents dominants de Nord-Est, le port de Mostaganem est signalé de nuit aux navires par les phares de la Pointe de l'Aiguille et de l'îlot d'Arzew à l'Ouest et du Cap Ivi à l'Est.

Aucun ouvrage maritime n'existait avant 1848 en face de la ville de Mostaganem établie alors sur un plateau à environ 1 km. du rivage.

Les bateaux qui venaient ravitailler la ville et la place de Mascara, dont Mostaganem était l'entrepôt, étaient obligés de mouiller à 800 m. de la côte et de s'en éloigner pour aller s'abriter à Arzew au moindre indice de mauvais temps.

Le débarquement des marchandises ne pouvait se faire que pendant la bonne saison.

Pour protéger ces opérations des vents du Nord et du Nord-Est, on construisit en 1848 une jetée débarca-

dère de 80 m. de longueur et de 4 m. de largeur enracinée à l'embouchure de l'Aïn-Sefra et dirigée sensiblement Est-Ouest.

Le trafic augmentant dans les années suivantes, il devint nécessaire d'allonger la jetée initiale.

En 1881, elle avait une longueur totale de 325 m.

L'implantation de ces premiers tronçons de la digue extérieure, faite alors qu'on ne songeait pas à créer un port à Mostaganem, mais simplement un abri, conditionna par la suite le tracé des prolongements successifs de cet ouvrage. Pour un établissement maritime à une seule entrée parallèle à la côte, cette jetée n'est pas suffisamment éloignée du rivage ; elle oblige les navires à se rapprocher un peu trop des petits fonds.

Un projet de construction du port fut dressé et approuvé par la loi du 29 août 1885. Les premiers grands travaux furent commencés en 1890. Sept années plus tard le port possédait une jetée du large de 725 m. de longueur et un terre-plein protégé par des enrochements.

La jetée Sud-Ouest de 330 m. de longueur fermant le bassin fut achevée en 1904 ; la digue du large avait alors 928 m.

Une loi de juillet 1928 autorisa le prolongement de 160 m. de la jetée et la construction de 320 m. de mur de quai de rive en arrière duquel on édifia deux hangars de 2.000 m. carrés chacun.

Enfin, la loi du 28 août 1936 approuva le projet d'extension du port par création d'un second bassin au Sud-Ouest du premier. Le programme des travaux prévus comporte :

— l'allongement de la jetée du large sur 650 m. de longueur ;

— la construction d'une jetée transversale de 540 m. limitant au Sud-Ouest le nouveau bassin ;

— l'aménagement intérieur de ces bassins ;

Une première étape de ces travaux est actuellement achevée. La dépense s'est élevée à 48 millions de francs.

LE PORT ACTUEL

Le port actuel possède une jetée du large de 1.373 m. de longueur, de direction sensiblement Est-Ouest sur 450 m. à partir de son enracinement, puis incurvée et dirigée ensuite Nord-Est-Sud-Ouest sur le reste de sa longueur ; un premier bassin de 15 ha. de plan d'eau dragué à —8 ; 12 ha. de terre-pleins ; 800 m. de murs de quai ; un môle inachevé et construit entre les deux bassins ; enfin, une amorce sur 220 m. de longueur de la future jetée transversale.

En fait d'outillage, la Chambre de Commerce offre au public :

— les deux magasins-cales de 4.000 m. carrés de superficie totale sur le terre-plein de rive du bassin actuel ;

— une cale de halage de 50 m. de longueur et de 30 m. de largeur ;

— et un parc à moutons en maçonnerie sur un terrain de 4 ha. où les ovins sont visités avant leur embarquement.

Elle a commencé la construction d'un silo à grains de 18.000 tonnes dont les travaux ont été arrêtés en raison de la pénurie actuelle de matériaux. Elle se propose d'édifier quatre nouveaux hangars et de les doter de huit grues de 3 à 5 tonnes.

L'outillage comprend :

— une grue flottante de 6 tonnes et une grue sur camion automobile de 5 tonnes ;

— cinquante-quatre chalands de 60 à 100 tonnes de portée en lourd ;

— trois citernes pour l'approvisionnement de bateaux en eau douce ;

— sept remorques de 12 à 55 CV.

Les quais ne sont pas encore desservis par voie ferrée. La gare des Chemins de Fer Algériens, située en bordure des terre-pleins, a deux voies principales et deux voies de triage et de débord de 1.060 m. de longueur totale.

Le long des terre-pleins, la Chambre de Commerce a fait construire 965 m. de voies supplémentaires.

LES ELEMENTS DU TRAFIC ET L'IMPORTANCE DU PORT

Par le port de Mostaganem transite la majeure partie des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de la moitié Est du département d'Oran.

L'établissement portuaire est relié à son hinterland par :

1° des voies routières ;

— la route nationale N° 4 d'Alger à Oran desservant la Vallée du Bas-Chélif, mise de plus en plus en valeur par les irrigations au moyen des eaux des barrages ;

— la route nationale N° 11 d'Alger à Mostaganem par le littoral ;

— la route nationale N° 17 de Mostaganem à Perrégaux ;

— trois chemins de grande communication.

2° deux lignes de chemin de fer à voie métrique :

— la ligne de Mostaganem à Tiaret par Relizane et la ligne Mostaganem à la Macta avec bifurcation sur Oran et sur Colomb-Béchar.

Deux lignes à voyageurs reliaient Mostaganem à Marseille et à Sète hebdomadairement.

Ce sont les exportations et importations de marchandises qui donnaient au port sa vitalité avant les hostilités. Les cargos qui y opéraient avaient un tonnage de jauge moyen de 1.400 tonnes environ et un tonnage maximum de 3.000 tonnes.

Les exportations étaient constituées principalement par les vins, les céréales, les farines et les moutons.

Pour améliorer les conditions d'expédition des vins, l'initiative privée projette d'édifier au port un chai de 30.000 hectolitres avec poste de chargement à quai des vins en vrac .

Aux importations figurent par ordre de tonnage décroissant les fûts vides, les matériaux de construction et les houilles et cokes.

Les produits de la pêche ont représenté en 1938 près de 1.850 tonnes d'une valeur globale de 7 millions 900.000 francs.

Les éléments du trafic en 1938 ont été les suivants :

— 2.134 navires entrés et sortis d'un tonnage de jauge global de 3.047.246 tonneaux.

Tonnage des marchandises :

Débarquées 174.609 T.

Embarquées 343.749 T.

Total 518.358 T.

Le mouvement des principales marchandises depuis 1928 est donné en milliers de tonnes métriques par le tableau suivant :

NATURE DES MARCHANDISES	1928	1930	1932	1934	1936	1938
a) Marchandises importées :						
Fûts vides.....	18,1	38	50,3	43,2	41,8	64,7
Matériaux de construction	21,3	41,4	49,6	58,1	25,9	29,8
Houille et coke.....	23,9	22,8	21,3	26,9	15,6	21,9
Divers	47,4	45,3	87,3	70	52,5	58,2
b) Marchandises exportées :						
Vins et eaux-de-vie....	96,4	168	232,6	186,8	194,6	293,2
Céréales et farineux....	80,7	111,6	79,4	75,1	74,1	20,3
Bétail	4,1	8,7	6,6	4,6	8,5	7,2
Divers	17	46,5	41,7	36,6	44	23

Mostaganem était en 1938 le quatrième port algérien après Bône et avant Philippeville. Du point de vue du tonnage de jauge, il occupait le dix-septième rang parmi les ports français, presque à égalité avec Calais, et quatre rangs seulement après Bône.

Son importance ira en grandissant au fur et à mesure du développement des cultures des périmètres irrigués dans les plaines de la Mina, de l'Hillil et du Bas-Chélif.

LE PORT

DE

PHILIPPEVILLE



Le port de Philippeville

SITUATION ET HISTORIQUE

Tout comme son concurrent du département d'Oran, Mostaganem, qui lui dispute la quatrième place parmi les ports algériens, le port de Philippeville est un établissement maritime créé de toutes pièces depuis la conquête de l'Algérie.

La ville française a été fondée en 1837 par le Maréchal Valée sur l'emplacement de l'antique Rusicada, entrepôt du commerce de Cirta (Constantine), à 3 km. environ au Sud-Est de Stora, où venaient mouiller et se réfugier les galères romaines.

Le port est situé dans la partie la plus méridionale du golfe, ouvert au Nord-Ouest en forme de croissant de 17 milles d'ouverture et de 9 milles de profondeur, dont les deux extrémités sont à l'Ouest, la pointe de Tasrah (ou Esrah) et à l'Est le Cap de Fer. Il est battu par tous les vents du secteur allant du Nord-Ouest au Nord-Est.

Ce n'est que vingt-trois ans après la fondation de la ville que le programme des travaux de construction du port fut approuvé (décret du 28 juillet 1860). Et pourtant Philippeville, tout d'abord baptisé Port-de-France, avait dès 1840 acquis une importance comparable à celle de Bône. Les navires qui apportaient les marchandises de la Métropole déchargeaient alors en rade, à une demi-lieue du rivage, et par mauvais temps s'abritaient tant bien que

mal dans l'anse de Stora où le mouillage n'offrait qu'une protection insuffisante (le 31 décembre 1854 une tempête jeta à la côte vingt-deux navires sur les vingt-neuf qui s'y étaient abrités).

Les travaux initialement prévus furent modifiés en cours d'exécution. Commencés en 1861, ils étaient achevés en 1884. Le port comprenait alors une darse et un avant-port couverts des vents du Nord-Est par une digue du large de 1.390 m. enracinée à la pointe du Skikda de direction Sud-Est-Nord-Ouest et, du côté du Nord-Ouest, par une traverse dite jetée du Château-Vert.

Depuis cette époque, la jetée du large a été prolongée sur 235 m. et la passe d'entrée dans l'avant-port réduite ; des travaux d'aménagement des deux bassins ont été exécutés.

LE PORT ACTUEL

Le port actuel est situé entre la pointe du Skikda et celle du Château-Vert.

La jetée du large a 1.625 m. de longueur. La passe d'entrée dans l'avant-port, entre la traverse Nord enracinée près de l'extrémité de la partie de la digue achevée en 1884 et la traverse Sud, ou Jetée du Château-Vert, de 502 m. de longueur, a 100 m. de largeur avec fonds maximum de 15 m.

L'avant-port mesure 500 m. de longueur entre la jetée du Château-Vert et la traverse séparant les bassins et 600 m. de largeur entre la digue principale et la côte ; sa surface est de 32 hectares environ dont 16 hectares avec fonds de 10 m. et au-dessus. Le long de la traverse

séparant les bassins, les navires disposent de 400 m. de quais avec profondeur variant de 6 m. à 7 m. 40 dans la darse, et de 3 m. 50 à 6 mètres dans l'avant-port.

La darse a une longueur de 600 m. et une largeur variant de 164 à 380 m. ; elle couvre une superficie de 19 hectares environ, dont 7 ha. 45 a. avec fonds de 10 mètres et au-dessus. Les quais mis à la disposition des navires s'étendent sur une longueur de 1.000 m. avec une profondeur minimum de 7 m., sauf contre les murs des quais, où règne une risberme de 5 m. de largeur et une profondeur de 6 m. seulement.

La passe faisant communiquer les bassins est établie sur les fonds de 10 à 12 mètres.

Les quais sont arasés à 1 m. 60 au-dessus du niveau moyen des eaux.

Le port est établi, dans toutes ses parties, sur fonds rocheux.

De gros navires de commerce peuvent évoluer facilement dans l'avant-port et dans la darse, où les fonds atteignent jusqu'à 15 m. au voisinage de la digue principale et chacun de ces bassins peut recevoir de fortes unités de guerre.

Les terre-pleins ont une surface de 201.200 m. carrés répartis comme suit :

— Terre-pleins pour stockage de charbons	6.300 m ²
— Terre-pleins découverts affectés aux marchandises	77.240 —
— deux hangars couverts appartenant à la Chambre de Commerce et loués aux usagers du port.	4.320 —
— Hangars, bureaux et magasins appartenant aux Compagnies de Navigation et à des particuliers.	34.500 —

— Services publics.....	14.400 —
— Voies ferrées et voies charretières.....	64.400 —

En 1938 a été mis en service le nouveau parc à moutons permettant de dégager 6.000 m. carrés environ de terre-pleins bien desservis.

L'outillage public comprend quatre grues à vapeur d'un modèle désuet, installées sur les quais Sud et Sud-Est de la darse, un ponton-mâture de 50 tonnes, une cale de halage et les deux hangars déjà cités. La Société d'Entreprise Maritime et Commerciale possède deux grues flottantes de 12 et 8 tonnes.

Les voies ferrées du port, de 6.025 m. de longueur, sont reliées à la gare tête de ligne de chemin de fer Philippeville-Constantine installée sur les terre-pleins de la darse.

LES TRAVAUX PREVUS

Débouché naturel d'un vaste hinterland comprenant les hauts plateaux constantinois et les oasis des Zibans, du Rhir et du Souf, l'établissement maritime actuel de Philippeville, en raison de l'exiguïté de ses terre-pleins et de l'insuffisance de son outillage, ne répond pas aux besoins du commerce et de l'industrie.

Un premier agrandissement de la surface des terre-pleins sera donné par l'exécution d'une tranche de travaux dont le programme a été approuvé par décision gubernatoriale du 11 juin 1941 et comprend :

— la construction d'un môle de l'avant-port limité à l'Ouest provisoirement par la jetée du Château-Vert, et à l'Est par un quai orienté sensiblement Nord-Sud ;

— des dragages en fondation et en avant des quais de ce môle, des déroctages réduits à la suppression de quelques pointes de rocher à la côte (—8 m. 00) ;

— la construction, à l'Ouest de l'enracinement de la jetée du Château-Vert, d'un terre-plein-abri destiné à recevoir les routes et voies ferrées de desserte du nouveau môle ;

— la construction d'une amorce du futur quai Est-Ouest de l'avant-port, en vue d'abriter une petite darse de pêche ;

— la construction de quais en bordure du terre-plein Ouest, dans cette darse de pêche, au Nord et au Sud de la cale de halage.

Mais la surface totale des terre-pleins dont disposera ainsi le port sera encore insuffisante. De plus, il est nécessaire de prévoir à Philippeville un port pétrolier ; tout l'arrière-pays de la moitié Est du département de Constantine est en effet desservi en hydrocarbures par le port de Bône où la concentration des dépôts présente un grave danger.

Ces raisons ont conduit la Chambre de Commerce, sur les propositions du Service des Ponts et Chaussées, à envisager la création au Sud du massif du Skikda, dans la plaine de l'Oued Zeramna, d'une zone industrielle desservie par la voie ferrée Philippeville-Constantine et par les routes venant de Constantine et de Jemmapes et reliée au port par fer et par une route contournant le massif montagneux sans traverser la ville. Sur l'emplacement choisi, qui devra être au préalable assaini, drainé et mis à l'abri des inondations du Zeramna, seront édifiés les dépôts d'hydrocarbures ; leur liaison aux postes prévus dans la darse, le long de la jetée du large, sera faite par pipe-line passant en tunnel sous le massif du Skikda dans

le souterrain d'évacuation des eaux de drainage de la plaine de Zeramna.

Enfin, la Chambre de Commerce se préoccupe de construire :

sur la traverse Sud séparant l'avant-port de la darse, à la place des deux hangars actuels de la Compagnie Générale Transatlantique et de la Compagnie des Transports Maritimes, deux hangars modernes comportant des aménagements pour le trafic passagers et colis postaux et des installations pour les expéditions des dattes, des fruits et des primeurs (l'utilisation des eaux du barrage des Zardézas va développer le trafic de ces derniers) ;

— un dock-silo à grains de 20.000 tonnes le long du quai Est de la darse ;

— un chai à vins ;

— et une cale de halage.

Elle a prévu en outre l'installation de quatre grues électriques de 1 t. 5 à 5 tonnes et, sur le nouveau môle de l'avant-port destiné aux charbons et aux matières pondéreuses, un portique à charbon de 1 t. 5 à 10 tonnes.

Ultérieurement sera poursuivie la réalisation du programme de création d'un nouveau bassin accolé au Nord-Ouest à l'avant-port actuel.

LES ELEMENTS DU TRAFIC ET L'IMPORTANCE DU PORT

Bien desservi par la ligne de chemin de fer Philippeville-Constantine prolongée sur Batna, Biskra et Tougourt et par un réseau de routes nationales sillonnant son arrière-pays du Nord au Sud jusqu'à Biskra, de l'Est à l'Ouest de Jemmapes à El-Milia dans la partie

littorale et de Guelma à Sétif sur les plateaux constantinois, le port de Philippeville est à la fois un port de voyageurs, un port marchand et un port de pêche.

Trois Compagnies de Navigation (C. G. T., C. N. M. et S.C.T.M.) assuraient en 1938 des liaisons régulières hebdomadaires avec Marseille pour les voyageurs et les colis postaux. Philippeville était aussi relié aux ports de la côté algérienne par des services de caboteurs. 52.794 voyageurs sont entrés et sortis par le port en 1938.

Cette même année, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées s'est élevé à 388.126 tonnes ; 1.564 navires d'un tonnage de jauge total de 2.217.176 tonneaux sont entrés et sortis. Les exportations qui ont représenté 195.436 tonnes étaient constituées principalement par des produits agricoles : primeurs, dattes, vins, céréales et par des expéditions de moutons. Aux importations (192.690 tonnes) figuraient en première place les houilles et agglomérés pour plus de 53.000 tonnes, puis les matériaux de construction.

Du point de vue de la pêche, soixante-douze bâtiments montés par près de trois cents marins ont livré à la consommation plus de 847 tonnes de poissons représentant à l'époque près de 3.700.000 francs.

Philippeville était le cinquième port algérien en 1938.

Le port de Bougie

SITUATION ET HISTORIQUE

La rade de Bougie est une des mieux abritées de l'Algérie. C'est là que venaient se réfugier par gros temps les navires barbaresques dont le lieu de stationnement par mer calme ou peu agitée était la darse construite à Alger par Khaïr ed Din, l'un des deux frères Barberousse.

Cette rade se trouve située à mi-distance des ports d'Alger et de Philippeville, dans la partie occidentale du Golfe de Bougie, golfe en forme d'arc de 45 km. de corde et de 15 km. de flèche, limité à l'Ouest par le Cap Carbon et à l'Est par le Cap Cavallo. Elle s'étend du Cap Bouak, le plus méridional des trois caps du massif du Gouraya qui domine Bougie, à l'embouchure de la Soummam. Elle est protégée des aires du vent allant du Nord à l'Est en passant par l'Ouest et le Sud.

Cet abri maritime naturel fut utilisé par les Carthaginois, puis par les Romains qui y bâtirent Saldae. La ville que se disputèrent plus tard les princes berbères et les Almohades connut au xi^{me} siècle une grande prospérité puisqu'elle comptait alors 150.000 habitants, quatre-vingts mosquées et une Université. Prise par les Espagnols, puis

par les Turcs, elle n'était plus qu'une bourgade en ruines lorsque le Général Trézel en fit la conquête en septembre 1835.

Ce ne fut qu'en 1869 que l'on commença la construction d'une jetée enracinée au pied du fort Abdelkader, à l'extrémité Sud-Ouest de la baie de Sidi-Yahia, qui constituait alors le port militaire. D'une longueur de 200 m., elle fut achevée en 1875.

Mais l'étude du projet d'un port de commerce ne fut prescrite qu'en 1891.

Les travaux furent exécutés en deux étapes. De 1898 à 1903, la jetée Abdelkader fut prolongée de 180 m. en même temps qu'étaient construits des quais et terre-pleins sur 365 m. à partir de cette jetée. De 1904 à 1911, la fermeture du port fut réalisée par la construction de la traverse du môle de la Casbah, parallèle à la jetée Abdelkader, d'une jetée du large. Le port avait alors une darse de 26 ha., 1.000 m. de quais et 7 ha. de terre-pleins. La passe était située entre la jetée Abdelkader et celle du large et ouverte vers le Sud-Sud-Est.

Le trafic du port étant passé de 15.000 tonnes en 1868 à 408.000 tonnes en 1913, l'établissement portuaire de Bougie devint vite insuffisant.

Les travaux d'agrandissement, commencés en 1923, furent achevés en 1936. Depuis le port est resté en l'état.

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PORT

Il comprend trois bassins.

Un avant-port de 75 ha. avec fonds de 9 à 11 m. est couvert du côté Est par une jetée Nord-Sud enracinée

LE PORT DE BOUGIE



VUE DE L'ARRIÈRE-PORT

au Cap Bouak de 650 m. de longueur et par une jetée Sud de 450 m. ; la passe ouverte vers le Sud a 320 m. de largeur.

De l'avant-port, les navires pénètrent, cap au Sud-Ouest, dans le Vieux Port par une passe de 80 m. ouverte dans la jetée Abd-el-Kader. Ce deuxième bassin est constitué par la darse du Vieux Port qui a subi peu de modifications depuis 1911 ; l'ancienne passe a été fermée par prolongement de la jetée du large il y a une huitaine d'années.

En suivant toujours la même direction, les navires franchissent la passe de 125 m. ouverte dans l'ancienne jetée de la Casbah et arrivent dans le vaste bassin de 60 ha. de l'arrière-port fermé par une digue extérieure coudée de 1.750 m. de longueur, enracinée au Sud-Ouest au rivage près du canal et de l'Oued Sghir et au Nord-Est à l'angle Sud-Ouest des jetées du Vieux Port.

Le môle de la Casbah a été élargi et 800 m. de nouveaux quais sont venus limiter au Nord, dans l'arrière-port, une darse de 20 ha. draguée à —9 m. 30 et reliée à l'avant-port par un chenal à —10 m.

Vingt-six hectares de terre-pleins ont été aménagés en arrière de ces quais.

Ainsi réalisé, le port de Bougie est protégé de la houle du Nord-Est, la seule qui menace la rade et de l'envasement dû aux apports solides de la Soummam.

Pour éviter la traversée de la ville de Bougie aux produits qui parviennent au port des régions de Djidjelli, de Sétif et de la vallée de la Soummam, l'Administration poursuit la construction d'une route d'accès direct à l'arrière-port.

Dans un avenir proche, des aménagements spéciaux pour la pêche (quai et cale) sont prévus dans l'avant-port. Une sécurité plus grande sera donnée aux navires à leur entrée dans l'avant-port par l'allongement de la jetée Est.

Enfin, ultérieurement, le bassin utilisable par la navigation dans l'arrière-port sera agrandi par dragages et de nouveaux quais y seront construits.

En attendant, le plan d'eau est utilisé par l'hydro-aviation.

ACTIVITE DU PORT

Bougie est relié par fer à Béni-Mansour, sur la grande rocade Alger-Constantine-Ghardimaou, au moyen de la ligne qui remonte la Vallée de la Soummam.

Par route, le port est mieux desservi puisque à proximité passe la route littorale d'Alger à la frontière tunisienne par Djidjelli, Philippeville et Bône sur laquelle s'embranchent à 35 km. de Bougie la route nationale qui, par les gorges du Chabet-el-Akra, aboutit à Sétif.

Situé sensiblement à la limite de la Grande et de la Petite Kabylie, le port de Bougie exporte des marchandises variées. Sur 306.000 tonnes exportées en 1938, les minerais de fer du Gueldaman et de Timezrit représentaient plus de 221.000 tonnes ; puis venaient les phosphates de M'Zaïta avec 35.000 tonnes, les vins avec près de 17.600 tonnes ; les céréales approchaient 8.000 tonnes. Le commerce d'exportation est ensuite alimenté par les huiles, les figues, les lièges et les bois.

Aux importations (88.000 tonnes en 1938) figurent principalement les houilles, les matériaux de construction, les bois.

Les navires ayant fréquenté le port en 1938 représentent aux entrées et aux sorties un nombre de 1.700 et près de 1.600.000 tonneaux de jauge.

Comme port de pêche, Bougie a produit en 1938 400 tonnes environ de poisson valant 1.800.000 francs.
