

LE PORT  
D'ORAN  
EN 1938



# Le port d'Oran

---

## SITUATION

Oran est situé au fond d'une baie de 16 milles de large sur 7 milles de profondeur ouverte aux vents dominants et aux grosses tempêtes de Nord-Nord-Ouest, limitée à l'Ouest par le Cap Falcon et à l'Est par la pointe de l'Aiguille.

L'emplacement du port au Sud et à l'Est de la pointe Lamoune n'offre pas un abri naturel à la navigation. Aussi le port a-t-il dû, tout comme celui d'Alger, être conquis sur la mer, à grands frais, pour répondre aux besoins commerciaux de la Ville et de son riche hinterland oranais.

De jour, les navigateurs repèrent aisément le port grâce au Djebel-Krichtel (600 m.) et au Djebel-Orousse (631 m.), points culminants du massif situé entre la pointe de l'Aiguille et le Cap Carbon et au massif du Murdjadjo qui domine le port.

De nuit, les abords du port sont signalés par le phare de Mers-el-Kébir à l'Ouest et par le feu de la falaise Gambetta à l'Est.

## HISTORIQUE

Lors de la prise d'Oran en 1831 par les Français, il n'existait qu'une grotte dans la falaise, au sud de la pointe Lamoune ; elle servait d'abri aux barques faisant la liaison avec l'abri naturel voisin de Mers-el-Kébir où les navires cherchaient refuge.

Dès 1848, fut décidée la construction à Oran d'un petit port de débarquement. Deux petites jetées, englobées maintenant dans les môles du Centre et Sainte-Marie, furent construites de 1848 à 1860 ; elles limitaient un plan d'eau de 4 ha. environ où la sécurité n'existait pas par gros temps pour les navires.

Le développement du trafic maritime qui, de 1855 à 1860, passa de 36.000 tonnes à 54.000 tonnes et le transfert à Oran en 1857 de l'entrepôt de Mers-el-Kébir nécessitèrent l'agrandissement des installations portuaires. Le décret du 28 juillet 1860 approuva le projet de construction d'un bassin de 24 ha. (bassin Aucour), fermé au Nord par le premier élément de la jetée du large enracinée à la pointe Lamoune et de direction sensiblement Ouest-Est et à l'Est par la jetée Sainte-Thérèse incluse maintenant dans le môle Jules Giraud.

Les jetées du port de débarquement furent transformées en môles. Les travaux durèrent de 1860 à 1892. Au cours de cette période, de violentes tempêtes (en 1869, en 1876 et en 1886) ruinèrent partiellement la jetée du large causant ainsi de longs retards à l'achèvement des ouvrages et des difficultés financières à l'Etat qui demanda, par une loi du 19 juillet 1880, le concours de la Chambre de Commerce.

Ce premier programme de travaux avait doté l'établissement maritime de 1.175 m. de jetées, de 1.890 m. de quais accostables et de 13 ha. de quais et terre-pleins.

Mais, grâce au développement des réseaux routiers et ferrés aboutissant à Oran, le trafic maritime avait été multiplié par 15 durant la période 1864-1892 ; à cette dernière date il atteignait pour les marchandises 523.700 tonnes. Il fallait donc encore envisager l'extension du port.

La loi du 18 juillet 1905 approuva un projet comprenant :

— le prolongement en deux alignements de la jetée du large sur 1.282 m. environ ;

— la construction d'une traverse partant de la pointe du Ravin-Blanc, normale à la jetée du large divisée par une passe de 150 m. en deux parties, l'une de 150 m. au Nord, l'autre de 400 m. au Sud ;

— l'élargissement à 120 m. du môle Sainte-Thérèse, aujourd'hui môle Jules Giraud.

— la construction d'un quai de rive de 420 m. de longueur à l'Est du môle précédent et d'un môle dit des Hauts Fonds de 220 m. de longueur et 95 m. de largeur à l'extrémité de ce quai ;

— la construction d'une traverse de 75 m. de longueur enracinée normalement à la jetée du large et dans le prolongement du quai Est du môle des Hauts Fonds ;

En même temps, des dragages et des dérochages devaient abaisser le fond entre les deux derniers môles à la côte —8,40.

Ces travaux furent achevés en 1915.

Pour satisfaire les besoins sans cesse croissants du commerce, l'élargissement à 200 m. du môle des Hauts

Fonds fut distrait d'un nouveau programme d'extension du port en cours d'étude et décidé par le Gouverneur Général de l'Algérie le 11 mai 1922 ; les travaux durèrent de 1923 à 1931.

Toujours sous l'empire de la nécessité, une loi du 30 avril 1924 approuva l'avant-projet d'un nouvel agrandissement du port vers l'Est par création d'un nouvel avant-port.

En première étape, la jetée du large devait être prolongée encore de 500 m., une traverse Sud de l'avant-port étant prévue sur 550 m. de longueur à partir du rivage ; un quai de rive de 520 m. de longueur à l'Est du môle des Hauts Fonds, devait être construit.

En deuxième phase, les travaux devaient comprendre :

— la construction de la traverse Nord de l'avant-port sur 105 m. de longueur ;

— l'exécution d'un quai accolé à la face Est de la traverse du Ravin-Blanc et des rampes d'accès aux nouveaux terre-pleins.

La loi du 30 avril 1924 accordait en même temps la concession des terre-pleins du port à la Chambre de Commerce.

Les dispositions prévues pour les ouvrages furent modifiées par décision gouvernementale du 25 mai 1926 : l'emplacement projeté du quai de rive de 520 m. de longueur fut reculé vers le Sud et sur ce quai fut réservé un emplacement pour l'enracinement d'un môle oblique de 300 m. de longueur et de 120 m. de largeur.

Les travaux se poursuivirent de 1927 à 1932. Le quai de rive fut arrêté à 140 m. de la traverse du Ravin-

Blanc en prévision de la construction d'un second môle oblique ; mais le premier môle oblique ne fut qu'amorcé de manière à laisser un plan d'eau suffisant aux navires stationnant dans l'avant-port en vue de leur ravitaillement en charbon. A la place de cette construction différée, le Gouverneur Général autorisa le 21 juillet 1927 celle d'un terre-plein, amorce du futur quai Ouest du môle du Ravin-Blanc.

En 1937 furent terminés la construction du prolongement de la jetée du large et de la traverse Est de 519 m. de l'avant-port.

Les aménagements et installations suivants ont en outre été réalisés depuis 1924 jusqu'à ce jour :

- déplacement de la gare Oran-Marine vers le Sud ;
- déviation des égouts vers l'Est ;
- voie d'accès de la gare Karguentah au Port ;
- modification de la partie Ouest du môle Jules Giraud en vue de la construction de la gare maritime ;
- construction du môle du Ravin-Blanc ;
- construction de la branche Nord de la traverse de l'avant-port ;
- élargissement du môle du Centre en vue d'augmenter la profondeur au bord des quais à —8,50 ;
- installation au quai Henri Beaupuy d'un dock-silo.

Enfin, et de même qu'à Alger, le port d'Oran a subi des dégâts. La tempête des 26 et 27 février 1936 a ouvert deux brèches de 16 et 20 m. de largeur dans le mur de garde de la jetée du large. La réparation de ces dégâts a coûté plus de 26 millions au budget de l'Algérie.

La longueur totale des quais accostables est de 4.750 m. et la surface des terre-pleins de 45 ha. Les voies ferrées desservant les quais se développent sur 14 km. 260; elles sont reliées à la gare d'Oran-Marine qui possède sur les terre-pleins Sud du bassin Aucour deux voies principales et douze voies de triage et de débord d'une longueur totale de 7 km. 640.

Le commerce maritime trouve au port : douze vastes magasins publics dont onze à simple rez-de-chaussée de 16.012 m. carrés de superficie et un à un étage sur le môle du centre de 2.025 m. carrés ; quatre bâtiments constituent la gare maritime sur le môle Jules Giraud :

— un dock-silo à céréales de 30.000 tonnes et un hangar annexe de 40.000 quintaux ;

— un magasin de stockage de 1.986 m. carrés sur les terre-pleins de la baie Sainte-Thérèse ;

— un outillage public géré par la Chambre de Commerce comprenant quatre grues automobiles, deux grues électriques à portique de 1 t. 5 à 3 t. ; huit grues électriques sur portique de 1 t. 5 à 5 t. ;

— un outillage privé de quatre appareils transbordeurs de charbon de 120 à 200 tonnes-heure et un transbordeur à palettes de 200 tonnes-heure ; une grue électrique et une grue à vapeur sur rails de 5 tonnes ; huit grues à vapeur fixes de 1 t. 5 à 3 tonnes et une grue électrique fixe de 15 tonnes.

Le matériel flottant du port comprend :

— 334 chalands et allèges de 30 à 350 tonnes de portée en lourd ;

— 12 vedettes de 35 à 70 CV. et 22 remorqueurs de 60 à 500 CV. ;

— 13 grues ou pontons-grues de 1 à 6 tonnes ;

## DESCRIPTION GENERALE

Le port actuel est protégé extérieurement par une jetée à talus dite jetée du large sensiblement parallèle à la direction générale du rivage, concave vers le large, d'une longueur de 2.790 m., par une traverse de 519 m., issue du pied de la falaise Gambetta, au lieu dit Cueva-del-Agua, et par un épi enraciné à la jetée du large d'une longueur de 109 m.

Le navigateur qui franchit la passe de 150 m. de large entre la traverse et l'épi, par des fonds de 24 m., pénètre dans l'avant-port actuel où les fonds varient de 8 à 15 m. A 650 m. plus à l'Ouest, une deuxième passe de 150 m. de largeur avec un fond moyen de 15 m. lui donne accès dans le bassin Poincaré. Traversant ce bassin sur 625 m. environ dans le sens Est-Ouest, il trouve devant lui une troisième passe de 120 m. de largeur et 14 m. de profondeur par laquelle il entre dans le bassin du Maroc. Une quatrième passe à 550 m. plus à l'Ouest de 90 m. de largeur et de 10 m. de profondeur forme l'entrée du bassin Aucour. Enfin, le Vieux Port est atteint en franchissant une petite passe de 60 m. de largeur par des fonds de 7 m.

Les surfaces actuelles des bassins sont les suivantes :

Avant-port .....	47 ha.
Bassin Poincaré .....	30 ha.
Bassin du Maroc.....	16 ha.
Bassin Aucour.....	25 ha.
Vieux Port .....	4 ha.
	<hr/>
Total.....	122 ha.

soit les deux tiers de la surface des bassins du port d'Alger.

— 1 ponton bigue de 8-10 tonnes ;

— 1 ponton mâtire de 50 tonnes

et 6 bateaux-citernes pour le ravitaillement des navires en eau douce.

En outre, la Marine Nationale permet, pour la réparation des navires, l'utilisation d'un ponton de 1.200 tonnes et de deux docks flottants de 4.200 et 25.000 tonnes.

## LE VIEUX PORT

Ce bassin, situé dans l'angle Sud-Ouest du bassin Aucour, est maintenant limité au Nord par le môle du centre et au Sud-Est par le môle Sainte-Thérèse. La longueur des quais accostables est de 720 m.

En raison de son faible mouillage (fonds de —4 à —5), il est réservé aux embarcations de plaisance, aux sociétés nautiques, aux remorqueurs et à la pêche.

Oran est le premier port de pêche de l'Algérie. Sa flotte de pêche comptait en 1938 407 bateaux montés par plus de 1.700 marins. Parmi ces bateaux, 4 étaient des vapeurs et 351 fonctionnaient à moteur ; leur tonnage total dépassait 4.000 tonnes.

Le produit de la pêche avait atteint près de 12 millions 300.000 francs cette même année.

Un entrepôt réel des Douanes est installé en arrière du quai Sud ; il offre une surface 7.613 m. carrés dans deux bâtiments de deux et trois étages.

## LE BASSIN AUCOUR

Il est séparé du Vieux Port par les môles Sainte-Marie et du Centre ; sa limite Est est constituée par le môle Jules Giraud. Sa profondeur varie de  $-4,50$  à  $-12$  ; la longueur utilisable de ses quais est de  $1.300$  m. C'est un bassin bien abrité où les plus grands navires des lignes de la Méditerranée peuvent évoluer aisément.

Le môle du centre de  $250$  m.  $\times$   $60$  m. est affecté aux Service du Pilotage de la Santé, des Phares et Balises et à la Direction du Port. Sur le quai Nord ou quai d'Alger, est installé un vaste magasin-cale à un étage de  $109$  m.  $\times$   $26$  m. occupé par la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord. Ce bâtiment est desservi par deux monte-charges électriques de  $10$  tonnes qui amènent les camions, chargés en général de fûts, du niveau du terre-plein à la terrasse où les fûts, par simple roulage, sont embarqués sur le pont du navire bord à quai.

Dans l'angle Nord-Ouest du bassin se trouve la partie du port réservée à la Marine Nationale (plan d'eau, quai Lamoune et plan coupé).

En arrière du quai de rive dit « du Sénégal » de  $506$  m. de longueur séparant le môle Sainte-Marie du môle Jules Giraud, la Chambre de Commerce a construit cinq hangars au nord de la gare d'Oran-Marine.

Le môle Jules Giraud est de forme rectangulaire de  $260$  m. de longueur sur  $140$  m. de largeur. Les fonds devant ses quais vont de  $-7,40$  à  $-10,70$ .

C'est sur ce môle qu'a été construite la gare maritime achevée en 1937 (la dépense s'est élevée à près de  $12$  millions). Elle comprend quatre grands bâtiments modernes à étage. Les trois premiers de  $75$  m. de longueur et de  $35$  m. de largeur sont affectés aux trois

Compagnies postales de navigation (Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie de Navigation Mixte et Compagnie Générale de Transports Maritimes à Vapeur) et sont pourvus de bureaux de passages, de salles de visite pour les bagages, de terrasses et de passerelles pour les voyageurs. Le quatrième, de même largeur que les premiers, a 91 m. de longueur ; il est réservé au Service des colis postaux, commun aux trois Compagnies postales de navigation, aux Chemins de Fer Algériens, au service des P. T. T. et au contrôle des produits exportés par l'O.F.A.L.A.C.

### LE BASSIN DU MAROC

Ce bassin est compris entre les môles Jules Giraud et Millerand. Sa limite Sud est le quai Beaupuy de 420 m. de longueur établi par des fonds de —7,40.

Le môle Millerand présente des murs de quai de 220 m. de longueur à l'Ouest avec fonds de —9,50, de 200 m. au Nord (fonds de —10,40) et de 380 m. à l'Est (fonds de —10). Il est affecté momentanément aux charbons de réexportation en attendant que le môle du Ravin-Blanc soit équipé en môle aux charbons.

Le long du quai Beaupuy peuvent accoster bord à quai deux navires pour le chargement de céréales stockées dans le dock-silo de 30.000 tonnes construit sur les terre-pleins en arrière de ce quai. Ce dock-silo est constitué par un bâtiment central flanqué de deux ailes. Sa longueur totale est de 91 m., sa largeur de 26 m., ce qui lui confère une superficie totale de 2.366 m. carrés. Le bâtiment central ou chambre de travail atteint une hauteur de 50 m. 40 dans laquelle sont aménagés un sous-sol, un rez-de-chaussée et huit étages de hauteurs variables. Les

silos abritent 180 cellules de trois capacités différentes : le long de chaque aile sont disposées quatre fosses de déchargement des navires chargés de céréales en vrac.

Chaque circuit peut livrer 200 tonnes-heure en vrac et l'appareil pneumatique peut aspirer 100 tonnes-heure.

Les appareils permettent en outre :

— de décharger les wagons de céréales en vrac et d'ensiler le grain avec un débit horaire de quatre fois 200 tonnes ;

— de reprendre le grain au silo, le mettre en sacs et le charger sur navires avec un débit horaire de deux fois 120 tonnes et sur camions ou wagons lorsque l'ensachage est fait sous les mamelles des cellules ;

— de transvaser le grain de cellule à cellule à un débit horaire de 200 tonnes ;

— de nettoyer le grain avant ensilage, de le désinsectiser, de le peser et d'en mesurer le volume.

Toutes les opérations sont commandées par un équipement électro-magnétique.

Les travaux ont été terminés en 1935.

Ce bâtiment, qui comporte les derniers perfectionnements du genre, a coûté plus de 21 millions.

## LE BASSIN POINCARÉ

Ce bassin, à l'Est du précédent, est séparé de l'avant-port par le môle du Ravin-Blanc. Il aura deux darses lorsque le môle oblique, seulement amorcé actuellement, aura été achevé.

Ses quais de rive sont :

— à l'Ouest, le quai Sainte-Thérèse de 120 m. de longueur avec fonds de 8 m. utilisé par le commerce de

vins et de phosphates et pour la réception des hydrocarbures ;

— et à l'Est le quai de Brest de 200 m. de longueur avec fonds à —9,00 affecté à la Société Charles Le Borgne pour les marchandises diverses.

Le quai Ouest du môle du Ravin-Blanc à 775 m. de longueur et il est accostable par les navires de fort tonnage.

### LE PORT DE RELACHE ET LE PORT PETROLIER

Oran est le premier port de relâche de l'Algérie.

En 1938, 1.386 relâcheurs jaugeant près de 2.800.000 tonneaux sont entrés au port ; 1.512 de plus de 3.000.000 de tonneaux en sont sortis. Plus de 360.000 tonnes de charbon ont servi à leur ravitaillement.

Les dépôts de charbon sont faits sur le môle Mille-  
rand, le long duquel les navires peuvent accoster bord à quai. Les relâcheurs sont opérés également aux postes d'amarrage sur bouées. Leur approvisionnement en combustibles solides est effectué à raison de 60 tonnes-heure à l'aide de chalands et des moyens du bord et de 100 à 110 tonnes-heure au moyen de grues spéciales à vapeur. Le môle Millerand est équipé de quatre appareils transbordeurs de 120 à 200 tonnes-heure.

En ce qui concerne le mazout, les Sociétés pétrolières ont fait, sur les nouveaux terre-pleins de la baie Sainte-Thérèse, d'importantes installations reliées au réseau des voies ferrées du port. Les cuves ont une capacité totale de 32.420 m. cubes et sont reliées à des bouches à quai.

La Shell a installé sur la face Est du môle du Ravin-Blanc une prise d'essence reliée à une station de pompage

de 170 mètres cubes-heure refoulant par un pipe-line jusqu'au dépôt d'hydrocarbures du faubourg Victor-Hugo.

Les réservoirs à bitume du port ont une capacité totale de 3.390 m. cubes.

### AMENAGEMENTS ET EXTENSION PREVUS DU PORT

Parmi les aménagements à réaliser dans le port actuel figure en premier lieu la construction du môle oblique amorcé dans le bassin Poincaré. De 300 m. de longueur et de 120 m. de largeur, il procurera cinq nouveaux postes à quai avec des fonds variant de —9 pour le quai Ouest à —12 pour le quai Est. Ce môle sera équipé de deux magasins et de quatre grues électriques.

Auparavant, il sera nécessaire de déplacer la cale de halage actuelle située à l'angle Est de l'amorce du môle oblique. Cette cale sera reconstruite le long du quai Est du môle Sainte-Marie et elle pourra recevoir des remorqueurs de 600 CV. calant 4 mètres.

Sur le môle Millerand seront construits cinq hangars dès qu'il sera libéré des charbons à transférer au môle du Ravin-Blanc ; l'outillage comprendra cinq grues électriques.

Dans le bassin Aucour, le quai du Sénégal sera élargi pour permettre l'accostage de navires de 8 m. de tirant d'eau.

En 1938, les Ingénieurs du Port estimaient qu'il fallait vingt postes à quai pour les opérations simultanées des navires fréquentant journallement le port. Pour atteindre ce nombre il sera nécessaire de relier le môle du Ravin-Blanc à un môle dit « de la Cueva » à construire contre la traverse du large, par un quai de rive de 450 m. de longueur fondé à —12, et de protéger l'avant-port

actuel des vents d'Est et de Nord-Est par le prolongement de la jetée du large sur 400 m. de longueur.

Il est vraisemblable que les besoins du commerce maritime entraîneront la construction d'un nouvel avant-port à l'Est de celui existant qui serait transformé en bassin. Pour éviter alors aux navires un trop long parcours dans les bassins successifs et une gêne pour leurs évolutions, peut-être sera-t-on amené à déraser la jetée du large à son enracinement à la pointe Lamoune et à ouvrir une passe vers le port voisin de Mers-el-Kébir en cours de construction.

Une nouvelle voie d'accès aux terre-pleins de la baie Sainte-Thérèse est projetée ; elle aura son origine au carrefour du pont de Gambetta, à la cote +76, dans la partie Est de la Ville.

Enfin, la Chambre de Commerce se propose d'édifier au port un chai à vin de 75.000 hl. en arrière du quai Beaupuy, un entrepôt frigorifique de 1.810 m. carrés dans la partie Ouest de ce quai et, en bordure de la gare maritime, un hangar-abri pour les expéditions de fruits et de primeurs.

### ACTIVITE DU PORT

Oran est desservi :

1° par trois lignes de chemin de fer à voie normale :

— la ligne Oran-Alger ;

— la ligne La Sénia-Aïn-Témouchent ;

— la ligne du Tlélat à la frontière marocaine avec embranchement sur Ras-el-Ma ;

2° par une ligne à voie métrique d'Oran à La Macta et à Colomb-Béchar ;

3° enfin par trois routes nationales :

— la route Nationale N° 2 de Mers-el-Kébir à Tlemcen prolongée vers le Maroc par la grande rocade Nord allant vers Oudjda ;

— la route Nationale N° 4 d'Alger à Oran par Mostaganem et Arzew ;

— et la route Nationale N° 6 d'Oran à Géryville par Mascara et Saïda.

Ces routes seront complétées par une nouvelle route Aïn-Témouchent-Marnia qui, empruntant la vallée de la Tafna, rapprochera la frontière marocaine de la capitale oranaise.

Enfin, Oran sera dans l'avenir la tête de ligne du Méditerranée-Niger et, à ce titre, son port aura à assurer une bonne part du trafic de transit des produits en provenance ou à destination de l'Afrique Occidentale Française.

Pour le moment, le port d'Oran est la porte de sortie de la majeure partie des produits de l'Oranie. Les exportations portent principalement sur les vins et les eaux-de-vie, sur les charbons de soute, sur les céréales et les farineux et sur les laines et les peaux. C'est le premier port d'Algérie pour les expéditions de céréales.

Par ce port entrent en Oranie, par ordre de tonnage décroissant, la houille, les huiles minérales et végétales, les denrées alimentaires, les matériaux de construction, les machines diverses.

Le port était fréquenté en 1938 par toutes les marines étrangères. Le tonnage des navires entrés et sortis était réparti par moitié entre le pavillon français et les pavillons étrangers. Pour ces derniers venaient en tête les navires anglais et les navires allemands avec respectivement 13 % et 7 % du tonnage total.

## MOUVEMENT DES PRINCIPALES MARCHANDISES DEPUIS 1928

(Les poids sont indiqués en milliers de tonnes métriques)

NATURE DES MARCHANDISES	1928	1930	1934	1936	1938
<b>a) Marchandises im- portées :</b>					
Houille et coke.....	1153,8	982,6	702,1	565,9	536,7
Huiles minérales et vé- gétales, bougies et sa- vons .....	24,2	46,1	87,5	108,1	164,9
Denrées alimentaires ..	69,4	74,5	96,2	113,1	96,2
Matériaux de construc- tion .....	75,5	103,6	139,5	116,8	78,3
Bois .....	48,4	44,8	43,6	35,9	36,9
Articles en métaux....	33,8	42,8	60,5	49,5	20,5
Tissus et papiers.....	14,3	14,5	17,1	34,1	13,1
Boissons et alcools....	3,8	6,1	10,2	4	4,3
Divers .....	316,9	343,4	118,6	154,2	489,5
<b>b) Marchandises expor- tées :</b>					
Vins et eaux-de-vie....	244,4	451,9	534,9	513,7	821,7
Houilles et coke.....	1135,3	814,6	599	419,8	362,6
Céréales et farineux ..	158,1	189	110,5	122,6	59
Alfa et crin végétal....	127	81,6	91,7	87,8	57
Bétail .....	7,8	14,1	10	11,8	18
Laines et peaux .....	4,4	3,8	1,8	3,7	4,5
Ecorces et lièges.....	1,3	0,2	0,1	0,3	0,3
Divers .....	183,3	220	124,2	180	283,2

Oran était le deuxième port algérien en 1938, aussi bien du point de vue du tonnage de jauge (14.663.546 tx) que du poids des marchandises (3.257.246 t. contre 3.565.615 pour Alger) qu'enfin du nombre des voyageurs (142.808). Par contre, il détenait la première place quant au nombre des navires (8.643 contre 7.614 pour Alger).

Parmi les ports de France et de l'Afrique Française le port d'Oran occupait en 1938 :

- le cinquième rang après Marseille, Le Havre, Alger et Dakar pour le tonnage de jauge ;
  - le septième pour le tonnage des marchandises et de la pêche ;
  - le douzième du point de vue du nombre des voyageurs ;
  - enfin le cinquième après Marseille, Le Havre, Le Chapus et Brest pour le nombre de navires.
-

# Le port de Bône

---

## SITUATION

Comme ceux d'Alger et d'Oran, le port de Bône est situé dans la partie Sud-Ouest d'un golfe. Mais il est bien mieux protégé que les premiers. La chaîne de l'Edough, orientée Sud-Ouest-Nord-Est et terminée par un promontoire abrupt, le Cap de Garde, le met en effet à l'abri des vents dominants du Nord-Ouest et d'Ouest. Il n'est soumis qu'aux rares tempêtes d'Est et de Nord-Est ; encore dans cette direction le fetch n'est pas grand (la Sardaigne est à 200 km. seulement et les îles de la Galite à 110 km.).

De l'extrémité du Cap de Garde au port de Bône, la côte s'étend à peu près Nord-Sud, accore et à fonds bien du point de vue du tonnage de jauge (14.663.546), rocheux ou sablonneux, avec les anses bien protégées du Caroubier, des Corailleurs et du Fort Génois (le mouillage offert par cette dernière est excellent). Le port lui-même est construit à l'embouchure des Oueds Boudjimah et Seybouse dont les eaux de crue charrient une grande quantité de limons argileux heureusement entraînés au loin vers l'Est par un courant littoral. Cette circonstance favorable permet une extension suffisante du port par des fonds moyens. Au Sud et à l'Est du port.

la côte basse et sablonneuse s'étend jusqu'au Cap Rosa dont la latitude est à peu près celle du Cap de Garde.

Ainsi placé, le port est signalé aux navigateurs : de jour par le massif de l'Edough dont le point culminant est à 1.008 m., de nuit par les phares d'atterrage du Cap de Garde et du Cap Rosa et par les phares secondaires établis sur les musoirs de l'avant-port.

## HISTORIQUE

Au débarquement des Français en 1832, la ville de Bône ne comptait pas 2.000 habitants. Elle avait perdu la prospérité qu'avait connue Hippone aux III<sup>me</sup> et IV<sup>me</sup> siècles. Resserrée entre les contreforts de l'Edough et la Seybouse, elle s'étendait à proximité d'un delta marécageux et malsain. Sa situation géographique, à l'extrémité Nord d'une plaine fertile devait cependant inciter les nouveaux conquérants à y installer l'entrepôt d'une des régions les plus riches de l'Algérie.

La Marine y construisit aussitôt un débarcadère à l'abri de l'éperon rocheux appelé « Pointe-Cigogne ».

L'exploitation de l'hinterland bônois, les aléas et les difficultés des opérations des navires au mouillage rendirent nécessaire la construction d'un abri plus commode et plus sûr. C'est ainsi qu'un premier projet fut approuvé le 4 juin 1855 qui, réalisé durant la période 1856-1869, constitua le port initial avec :

1° une darse de 12 ha. avec quais accostables aux navires sur 320 m. au Nord et 270 m. à l'Ouest dans laquelle continuait à se jeter l'Oued Boudjimah ;

2° un avant-port de 70 ha. fermé, au Nord par la jetée Babayaud et au Sud par la jetée Vial.

La Compagnie Mokta El Hadid installa, sur la partie Sud de la darse, deux appontements pour l'embarquement des minerais de fer.

L'envasement par les apports de l'Oued Boudjimah fut arrêté en 1876 par le détournement de cette rivière dans la Seybouse au moyen d'un canal de 700 m. de longueur et de 35 m. de largeur.

Peu d'années après, le développement de la colonisation de l'arrière pays, l'extension des zones cultivées et des industries, l'augmentation du trafic ferroviaire et routier et du tirant d'eau des navires obligèrent les Pouvoirs Publics à agrandir et à moderniser le port. La loi du 7 septembre 1885 approuva un nouveau programme de travaux comprenant :

1° la création d'un nouvel avant-port de 47 ha. fermé au Nord et à l'Est par une jetée de 920 m. de longueur enracinée à la Pointe du Lion et au Sud par la jetée Sud prolongée sur 315 m. ;

2° la transformation de l'avant-port initial en grande darse par la fermeture de la passe Sud et l'ouverture d'une passe de 70 m. dans la jetée ;

3° la construction entre la pointe Cigogne et la jetée Babayaud d'un quai de rive, l'aménagement d'un vaste terre-plein en arrière et l'installation d'une cale de halage à l'extrémité Nord de ce quai ;

et 4° l'approfondissement des bassins à la cote 7,50 par dragages.

Ces travaux, commencés en 1886, furent interrompus de 1894 à 1899, puis repris, pour être achevés en 1911.

Pour répondre aux nouveaux besoins du commerce maritime dus à la mise en exploitation des gisements de phosphates de chaux du Kouif et des mines de fer de

l'Ouenza et du Bou-Kadra, des travaux d'aménagement complémentaire furent exécutés.

Une première fois, la loi du 21 avril 1904 autorisa :  
la construction de deux éléments de quai de 215 m. et de 122 m. de longueur au Sud de la grande darse ;

la construction d'un terre-plein de 55 ha. au Sud de la petite darse à l'embouchure de la Seybouse ;

et des dragages généraux aux cotes —8 et —9.

Ces travaux furent achevés en 1911.

Puis deux nouveaux quais de 200 m. et de 400 m. au Sud, respectivement, de la petite et de la grande darse furent construits et à leur achèvement concédés à la Compagnie des Phosphates de Constantine et à la Société de l'Ouenza qui se chargèrent de leur équipement.

Pour permettre aux gros cargos d'accoster aux quais Sud, l'approfondissement de la partie médiane des deux darses fut autorisé par décret du 12 octobre 1922.

Enfin, la construction des quais sur tout le pourtour de la petite darse fut achevée en 1935.

## LE PORT ACTUEL

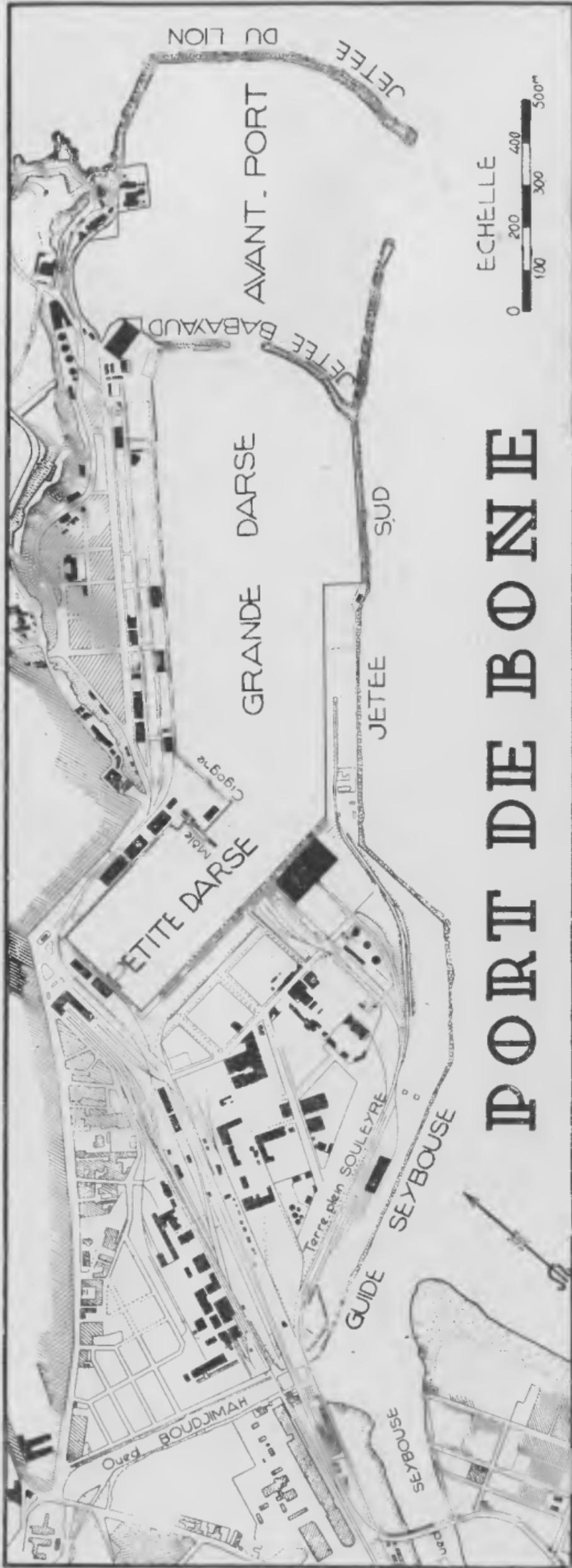
La protection du port de Bône est assurée :

— Au Nord et à l'Est par la jetée du Lion de 920 m. de longueur ;

— Au Sud-Est et au Sud par la jetée du Sud, de 1.452 m. de longueur, par la jetée Bouclier longue de 278 m., par une jetée guide-lames de 320 m. de longueur

LE PORT  
DE BONE





ECHELLE



# PORT DE BONNE

et par une levée de protection dite « Guide Seybouse » sur 762 m. de longueur.

Ces jetées sont à talus. La jetée du Lion, la plus haute, est établie sur des fonds atteignant la cote de —14.

La passe d'entrée, entre la jetée du Lion et la jetée du Sud, a 235 m. de largeur et des fonds moyens de —11,50 ; elle est orientée au Sud-Est quart Sud.

Trois bassins constituent le port actuel. Les plans d'eau ont pour superficie :

Avant-port .....	47 ha.
Grande darse .....	50 ha.
Petite darse.....	11 ha.

Soit un plan d'eau abrité total de 108 ha.

représentant 58 % environ de la surface totale des bassins du port d'Alger et 90 % environ de la nappe d'eau du port d'Oran.

Les quais accostables des deux darses ont une longueur totale de 3.154 m. pour vingt-huit postes. La surface totale des terre-pleins est de 59 ha. environ. La surface utilisable, en dehors des hangars et des voies publiques, est de 38 ha. dont près de 14 ha. concédés à la Compagnie des Phosphates de Constantine et à la Société de l'Ouenza.

Les voies ferrées du port représentent une longueur totale de 5 km. 3 dont 1 km. 5 environ de voie métrique ; elles sont reliées à la gare des C. F. A. au fond de la petite darse et à la gare de triage du terre-plein Souleyre.

En plus du hangar de 3.800 m. carrés de la base aéronautique navale, construit dans la partie Ouest de l'avant-port, le port dispose de neuf hangars dont huit à un étage, de 9.850 m. carrés de surface utile et de deux

parcs de stockage : l'un en arrière du quai Nord de la grande darse de 17.000 m. carrés, l'autre sur le terre-plein Souleyre de 33.000 m. carrés.

Les appareils de levage et de manutention installés sur les quais sont :

— Une bigue fixe électrique de 110 tonnes sur le quai Nord de la grande darse, appartenant à la Chambre de Commerce ;

— Une grue titan fixe électrique de 10 tonnes sur le quai Nord-Ouest de l'avant-port, appartenant à la base des hydravions de la Marine ;

— Un portique mobile à charbon de 40 tonnes à 75 tonnes de débit horaire, suivant éloignement et nature du charbon, sur le quai Nord de la grande darse ;

— Un portique mobile à charbon de 100 tonnes de débit horaire sur le quai Sud de la petite darse, spécialisé pour la centrale électrique.

La Compagnie des Phosphates de Constantine a installé au quai Sud de la grande darse deux portiques permettant de charger chacun un navire au débit de 300 tonnes-heure et un portique roulant de même débit pour le stockage et la reprise des phosphates.

La Société de l'Ouenza possède aussi un outillage moderne permettant la manipulation de 7.000 tonnes de minerai par vingt-quatre heures et comprenant trois appareils mobiles de chargement d'un débit horaire de 300 tonnes chacun, deux portiques de stockage sur rails avec dispositif de reprise soit par tunnels sous le parc de stockage soit par bennes preneuses.

Trois pontons mâturs de 80 tonnes, 60 tonnes et 6 tonnes appartiennent à l'Algérie qui les met, le cas échéant, à la disposition du public.

Le matériel flottant comprend en outre cinq grues flottantes de 3 à 10 tonnes, dix-sept chalands ou allèges dont six de 40 à 100 tonnes et onze de 100 à 200 tonnes de portée en lourd, deux chalands citernes de 25 et 90 tonnes.

## L'AVANT-PORT ET LES DARSEES

L'avant-port a des fonds atteignant 12 et 13 m. Dans la partie Nord-Ouest se trouve la plage d'amortissement de la houle dite plage de la Grenouillère. A l'Est de cette plage ont été construits un petit quai de 40 m. de longueur servant au débarquement des matières dangereuses et un terre-plein de 95 m.  $\times$  70 m. occupé par les installations pétrolières (quatre réservoirs de 3.900 m. cubes de capacité totale) de la Compagnie Industrielle des Pétroles de l'Afrique du Nord.

L'emplacement au Sud de la Grenouillère est réservé à la base d'hydravions.

C'est dans l'avant-port que se font les opérations des navires pétroliers ; les têtes des pipes-lines aboutissant aux réservoirs du terre-plein Souleyre sont placées dans l'angle des jetées Sud et Babayaud et celle des bacs de la Shell sur l'élément droit de la jetée du Lion où quatre navires peuvent mouiller en pointe.

L'avant-port et la grande darse communiquent par la passe de 70 m. de la jetée Babayaud. Les fonds de ce dernier bassin varient de —8 à —10. Ses limites sont :

— à l'Ouest le môle Cigogne avec un terre-plein de 1 ha. 8 où sont édifiés les bâtiments de la Santé, la Capitainerie et les Services du Port et un hangar de 800 m. carrés ;

— au Nord-Ouest le beau quai de rive de 924 m. de longueur bordant un terre-plein de 110 m. de largeur où s'élèvent trois hangars coursives dont un de 550 m. carrés et deux de 1.000 m. carrés, les docks-silos coopératifs pour le stockage de 110.000 quintaux de céréales, une usine de fabrication de briquettes appartenant à la Société Charbonnière de l'Ouest et la station de pilotage;

— à l'Est la jetée Babayaud.

— au Sud et Sud-Est la jetée Sud et les quais concédés aux Sociétés minières.

Dans l'angle Nord de la grande darse est placée la cale de halage pouvant recevoir des bateaux de 400 tonnes et de 40 m. de longueur maximum.

De la grande darse, les navires pénètrent par la passe Cigogne de 135 m. de largeur dans la petite darse de forme rectangulaire et de 370 m.  $\times$  250 m. de dimensions, bordée de 1.040 m. de quais construits sur piliers et voûtes par des fonds de  $-7$  pour les quais Nord et Ouest et au moyen de blocs artificiels pour le quai Sud où la profondeur est de  $-10$ .

Sur les terre-pleins Nord et Ouest sont situés les hangars des Compagnies postales de navigation affectés au service des voyageurs et au trafic des marchandises périssables et des colis postaux.

Le quai Sud est réservé aux opérations du trafic général.

En arrière des quais Sud des deux darses s'étend le vaste terre-plein A.-Souleyre avec :

— les installations de la Compagnie des Phosphates de Constantine et de la Société de l'Ouenza ;

— la centrale électrique de 40.000 CV. de la Compagnie du Bourbonnais qui alimente le port, la ville de

Bône et l'Est Constantinois ainsi que la ligne électrifiée du Chemin de fer Bône-Duvivier-Souk-Ahras-Oued-Keberit :

— les dépôts d'hydrocarbures des Sociétés pétrolières de 12.155 m. cubes de capacité totale ;

— et la gare de triage de 5 ha. pour les wagons de phosphates, de minerais de fer et les wagons-citernes.

### AMENAGEMENTS ET EXTENSION PREVUS

Parmi les travaux dont l'exécution est envisagée à brève échéance figure la construction d'un port de pêche dans la partie Ouest de l'avant-port, entre la jetée Babayaud et une jetée à construire dans la direction sensiblement Nord-Est-Sud-Ouest à partir du terre-plein des Sociétés pétrolières. Ce projet répond à une nécessité : Bône compte en effet parmi les ports de pêche les plus importants de l'Algérie.

En 1938, quatre-vingt-dix bateaux de 385 tonneaux de jauge totale étaient armés pour la pêche côtière qui a produit 1.140 tonnes de poissons. Une halle aux poissons équipera le futur port de pêche.

Pour faciliter les opérations des courriers postaux principaux chargeurs de primeurs, la Chambre de Commerce envisage :

— le dérasement de l'éperon attenant au môle Cigogne qui gêne actuellement l'évolution des navires accostant au quai Nord de la petite darse et la construction d'un quai de 110 m. ;

— la construction de deux éléments de quai de 180 et de 145 m. prolongeant le môle Cigogne dans la grande

darse et créant un nouveau poste à quai en eau profonde (—10) ;

— la construction d'une gare maritime et de deux hangars sur le môle Cigogne.

Enfin, à échéance plus longue, les ingénieurs proposent la création d'un vaste bassin au Sud de la grande darse et d'un terre-plein de 15 ha. prolongeant celui concédé à la Société de l'Ouenza, qui est tout juste suffisant pour le trafic du minerai de fer.

### ACTIVITE DU PORT

Le port de Bône est le débouché offert aux produits de tout l'Est Constantinois, riche région agricole et minière. L'arrière-pays, d'une superficie de 32.000 km. carrés environ, est relié au port :

1° par un réseau de lignes de chemin de fer à voie normale (la ligne venant du Kroubs et de Guelma ; la ligne Tunis-Ghardimaou-Souk-Ahras-Duvivier ; la ligne minière électrifiée Oued-Keberit-Bône) ;

2° par deux voies ferrées métriques desservant la zone littorale de riches cultures : la ligne Saint-Charles-Jemmapes-Bône et la ligne La Calle-Bône ;

et 3° par trois routes nationales :

— la route nationale N° 12 d'Alger à la frontière tunisienne par Philippeville-Bône-La Calle ;

— la route nationale N° 20 de Constantine à Bône ;

— la route nationale N° 21 qui, partant de Bône, constitue à partir de Souk-Ahras la grande rocade Oudjda Ghardimaou et est prolongée au Sud de Souk-Ahras par la route nationale N° 16 vers Tébessa et la frontière tunisienne à Bou-Chebka.

En 1958, Bône était relié aux ports méditerranéens de la Métropole par trois lignes régulières hebdomadaires assurées par des navires postaux.

Il était en relation avec les ports français de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord.

Les navires des principaux pays européens y faisaient escale.

Le cabotage sur les autres ports algériens et vers la Tunisie est important.

Comme port de voyageurs, Bône a assuré en 1958 l'entrée de 9.690 voyageurs et l'embarquement de 9.839 voyageurs.

Dans la même année, le trafic des marchandises a représenté un tonnage global de près de 2.896.000 tonnes dont près de 89 % pour les exportations. Dans le tonnage des exportations, les minerais de fer représentent près de 70 % et les phosphates et superphosphates les 20 % environ ; viennent ensuite les vins, alcools et eaux-de-vie, les céréales et les farineux, les charbons de soute, l'alfa et le crin végétal, les lièges et les écorces à tan, les tabacs.

Les importations sont constituées par la houille et le coke (plus des  $4/10^{\text{mes}}$ ) les combustibles minéraux, les matériaux de construction, les céréales et les farineux, les denrées alimentaires, les bois.

Le trafic des marchandises se répartissait sensiblement comme suit en 1958 :

Aux entrées :  $7/10^{\text{mes}}$  pour le pavillon français ;  
 $3/10^{\text{mes}}$  pour les pavillons étrangers.

Aux sorties : 25 % vers la Métropole ;  
 75 % vers l'étranger dont 21 % vers la Grande-Bretagne et 32 % vers l'Italie.

## MOUVEMENT DES PRINCIPALES MARCHANDISES DEPUIS 1930

(Les poids sont indiqués en milliers de tonnes métriques.  
Pour le bétail, les nombres indiquent des milliers de têtes.)

NATURE DES MARCHANDISES	1930	1932	1934	1936	1938
<b>a) Marchandises im- portées :</b>					
Houille et coke.....	162,2	136,8	128,2	130,4	144,9
Combustibles minéraux.	31	38,8	38,5	44,1	42,7
Matériaux de construc- tion et métaux.....	53,5	43,4	40,9	54,8	21,8
Céréales et farineux....	0,6	4,1	16,1	41,4	15,8
Denrées alimentaires ..	»	0,9	5,6	9,5	9,4
Bois et ouvrages en bois	14	6,2	9,6	10	7,8
Articles en métaux, ma- chines, carrosseries ..	36,1	21,9	21,4	5,3	4,6
Produits chimiques ....	4,4	4,5	4,8	3,5	3,7
Tissus et papiers.....	»	»	»	2,5	3
Verrerie et poterie....	4,1	2,5	2,4	2,1	2,2
Huiles et graisses, sa- vons .....	3	3,9	4,2	4,2	1,5
Divers .....	74,7	52,1	26	25,2	70,2
<b>b) Marchandises ex- portées :</b>					
Minerais de fer.....	791,7	264,1	721	1255,8	1790,8
Minerais de plomb....	9	2,1	»	1,9	1
Minerais de zinc et pyrites .....	1,5	»	»	»	7
Phosphates et super- phosphates ....	685,4	496,9	611,7	514,4	507,8
Vins, alcools et eaux- de-vie .....	42,4	58,7	63,6	48,8	85,2
Céréales et farineux....	21,7	27,1	31,4	55,1	47
Alfa et crin végétal....	17,3	13,1	7,6	10,3	32,6
Lièges et écorces à tan.	12,7	8,9	7,9	11,4	13,4
Tabacs .....	7,3	7	5,4	8,2	7,8
Bétail .....	86,9	36	45,8	4,5	6
Divers .....	237,9	75,1	60,7	216,8	72,6

Bône est le troisième port algérien après Alger et Oran.

En 1938, le tonnage de jauge des navires entrés et sortis a été de 4.843.541 tonneaux, les marchandises et la pêche ont représenté 2.892.341 tonnes métriques ; 3.435 navires sont entrés et sortis.

Le port de Bône occupait en 1938 parmi les ports de France et de l'Afrique Française :

la neuvième place du point de vue du tonnage des marchandises et de la pêche (deux places seulement après Oran) ;

la treizième place du point de vue tonnage de jauge ;

et la dix-huitième place du point de vue du nombre des navires.

---