

Les petits ports secondaires du département d'Oran

NEMOURS

Le port des confins algéro-marocains

La création de la ville de Nemours remonte à 1847, trois ans après l'installation à cet endroit d'un poste militaire, lors de la campagne contre Abd el Kader.

Sous la domination turque, des forbans avaient installé leur repaire sur le plateau de Taount dominant la ville actuelle, d'où le nom de Djemaa Ghazaouat (la réunion des pirates) donné à cette ancienne agglomération.

Jusqu'à la conquête de l'Est marocain par Lyautey en 1907-1908, Nemours était le débouché maritime d'un arrière-pays peu étendu ; aussi les ouvrages portuaires ne consistaient-ils qu'en un débarcadère et en deux éléments de quais au pied des falaises Est et Ouest.

Situé à 50 km. environ à l'Est de la limite algéro-marocaine, dans une anse ouverte au Nord-Nord-Ouest, laissant à désirer du point de vue nautique, le port dut son importance première à la pacification du Maroc Oriental. Sa construction fut décidée dès 1910. Le programme des travaux, approuvé le 15 mars 1912, fut réalisé dans la période 1912-1930.

Pour faire face à un accroissement de trafic, des travaux complémentaires, consistant en la construction des

trois môles équipant le bassin et du prolongement du brise-lames, furent exécutés de 1931 à 1938.

Le port actuel est compris entre l'embouchure de l'Oued Ghazouanah à l'Ouest et le cap formant l'extrémité nord du plateau de Taount. Son unique bassin de 12 ha. 5 de plan d'eau, dont onze dragués à —9 m. et le reste à —5, est protégé par deux digues à talus convergentes : la jetée Ouest de 305 m. de longueur, le long de laquelle est accolé le môle aux minerais, et la jetée Nord de 410 m. de longueur. La passe d'entrée de 100 m. de largeur, offrant des fonds de 12 m., est ouverte au Nord-Ouest et abritée par un brise-lames de 620 m. de longueur.

Les quais ont une longueur totale de 1.200 m., dont 1.000 offrent aux navires une profondeur de 9 m. La surface des terre-pleins est de 12 ha.

Le môle aux minerais est doté d'une grue électrique sur portique de 12 tonnes, d'une grue à vapeur de 2 tonnes, d'un cabestan électrique et d'une fosse de chargement. Sur le môle central, le commerce dispose d'un cabestan électrique et de deux fosses de chargement et sur le môle Est de deux grues électriques sur portique de 3 tonnes et d'une fosse de chargement. 80 m. de tapis roulants desservent les fosses. En outre, dans la petite darse existe une grue à main de 5 tonnes.

Le réseau des voies ferrées de quais a une longueur de 5 km.

Le port est depuis 1936 l'extrémité du chemin de fer à voie normale qui rejoint à Zoudj-el-Beghal, à proximité de Marnia, la grande rocade ferrée Tunis-Alger-Oran-Tlemcen-Oudjda-Casablanca.

Il est ainsi relié à Oudjda, distant de 70 km., qui est la future plaque tournante du Méditerranée-Niger et de la

rocade Nord-Africaine. Il sera ainsi avec Oran l'une des deux têtes de lignes du Méditerranée-Niger ; les deux ports de Nemours et d'Oran sont en effet situés respectivement à 70 et 188 km. d'Oudjda, à 673 et 601 milles de Sète et à 676 et 602 milles de Marseille. Nemours sera ainsi le port de la Méditerranée le plus rapproché du Soudan. Il est donc appelé à faire face dans l'avenir à un important trafic qui le classera parmi les grands ports algériens.

Pour l'instant, c'est le port algéro-marocain tirant son activité principale de l'exportation des minerais que lui apporte la ligne à voie normale Oudjda-Bou-Arfa, prolongée sur 100 km. depuis décembre 1941 jusqu'aux gisements de charbons de Kenadsa par l'Administration du Méditerranée-Niger : houille de Kenadsa, anthracite de Djerada, manganèse de Bou-Arfa et plomb.

Le port est aussi le lieu de transit des alfas et des produits agricoles du Maroc Oriental et de la plaine de Marnia. Cette dernière est en cours d'aménagement hydraulique au moyen des eaux du barrage des Beni-Bahdel sur le cours supérieur de la Tafna.

En 1938, le trafic (entrées et sorties réunies) a été de 288.500 tonnes de marchandises dont 94.800 tonnes de charbons, 46.300 tonnes de manganèse et 39.900 tonnes d'alfa ; le tonnage de jauge des navires a été de 827.700 tonneaux.

Les terre-pleins et l'outillage ont été concédés le 9 décembre 1941 à la Chambre de Commerce d'Oran.

La Commission Consultative et la Commission d'enquête du Port comprennent à égalité des membres algériens et des membres marocains.

Des travaux d'extension du port vers l'Ouest, avec déviation du cours inférieur de l'Oued Gazouanah pour

éloigner le débit solide de cette rivière de la nouvelle passe d'entrée projetée à l'extrémité Nord-Est du brise-lames actuel, sont actuellement à l'étude en vue de doter cet établissement portuaire des aménagements que va réclamer l'accroissement rapide de son trafic lorsque la situation internationale sera redevenue normale.

LE PORT MINIER DE BENI-SAF

A 5 milles environ à l'Est de l'embouchure de la Tafna, le port de Beni-Saf a été construit entièrement aux frais de la Compagnie des Usines de Soumah et de la Tafna (maintenant Compagnie de Mokta el Hadid) qui en avait obtenu la concession en 1876 pour l'exportation du minerai de fer de ses mines situées dans un rayon de 10 km. autour de la ville.

Les travaux ont été effectués de 1877 à 1880. Le port comprend un seul bassin de forme rectangulaire et de 17 ha. de superficie ouvert au Nord-Est et protégé au Nord et à l'Ouest par deux jetées à angle droit, de 937 m. de longueur totale et à l'Est par une jetée de 270 m.

La profondeur du bassin varie de 8 à 9 m., ce qui permet aux navires de 7.000 tonneaux de venir y charger aux deux appontements aménagés le long de la jetée Ouest ; l'appontement des minerais construit en 1921 est desservi par une voie ferrée et par une installation de chargement d'un débit de 500 tonnes par heure.

Pendant les années 1924 et 1925, la jetée Est a été élargie vers l'extérieur du port ; des terre-pleins y ont été aménagés et des hangars construits à l'usage du commerce local.

La partie Sud-Ouest du port, à l'enracinement de la jetée Est, est affectée aux bateaux de pêche ; des bâtiments ont été ou sont en cours de construction pour les pêcheurs.

Le port possède aussi une cale sèche.

La longueur des quais est de 55 m., la surface des terre-pleins de 13.000 m. carrés et celle des hangars de 1.885 m. carrés. Les voies ferrées de 1 m. et 0 m. 80 ont un développement total de 780 m.

Beni-Saf est avant tout un port minier ; sur 278.400 tonnes embarquées en 1938, le minerai de fer entraînait pour 211.300 tonnes embarquées sur trente et un navires pour la majeure partie à destination de l'Angleterre. Cette même année, 566 navires sont entrés et sortis à Beni-Saf (jauge totale 821.200 tonneaux).

Les importations se sont élevées en 1938 à 20.800 tonnes de marchandises pour le ravitaillement des mines et de la région de Beni-Saf à Tlemcen desservie par une ligne de chemin de fer.

L'industrie de la pêche y est prospère, le poisson débarqué en 1938 représentait plus de 21.500.000 francs pour un poids de 4.000 tonnes.

LE PORT D'ARZEW

Arzew est un des meilleurs abris naturels de la côte algérienne protégé au Nord et à l'Ouest par le Djebel Orous et utilisé, avant les Français, par les Romains et par les Turcs.

Rien pourtant ne subsistait comme ouvrage maritime à l'arrivée du Général Desmichels en juillet 1833.

Des travaux furent exécutés tout d'abord en 1847 et 1848, puis de 1868 à 1872, après la construction du chemin de fer à voie étroite d'Arzew à Saïda pendant les années de 1890 à 1899, enfin de 1906 à 1912.

Mais l'avant-projet de port fermé ne fut pris en considération qu'en septembre 1910 et le programme des travaux prévus fut arrêté par la loi du 12 mars 1931.

Le port actuel est abrité des tempêtes de Nord-Est par une jetée de 325 m. de longueur enracinée à la pointe du Fort. Sa nappe d'eau, d'une superficie de 76 ha., est fermée :

vers l'Est par une jetée de 400 m. de longueur prolongeant un grand quai de 320 m. de longueur et de 30 à 40 m. de largeur ;

et vers le Sud par une jetée de 940 m. La passe ouverte vers le Sud a une largeur de 250 m.

Dans l'unique bassin du port existent deux petits môles utilisés par les barques de pêche et un môle de 260 m. de longueur et de 100 m. de largeur.

Les quais ont une longueur totale de 1.850 m. dont 700 m. avec profondeur de plus de 6 m. La surface des terre-pleins est de 3 ha. 1/2.

Le port ne possède aucun outillage public.

Dans l'angle Sud-Ouest, à l'enracinement de la jetée Sud, a été installée la base d'aéronautique navale.

La situation privilégiée d'Arzew, près de l'embouchure de la Macta, au débouché des riches plaines du Sig et de l'Habra, les excellentes conditions nautiques de la rade auraient donné une importance de premier ordre au port si cet établissement avait été doté de l'eau nécessaire. Actuellement, l'amélioration de l'alimentation en eau potable de la ville est à l'étude. Si la reprise du trafic le

nécessitait, il pourrait être fait appel à l'eau des grands barrages voisins ainsi que l'Administration le fait déjà pour la ville d'Oran au moyen des eaux du barrage des Beni-Bahdel.

Depuis 1932, les exportations par le port d'Arzew ont dépassé les importations. En 1938, les premières ont atteint 80.600 tonnes alors que les secondes ne représentaient que 50.400 tonnes, soit un total de 131.000 tonnes représentant un peu plus de la moitié du tonnage maximum de 241.800 tonnes atteint en 1930. Le tonnage de jauge des navires ayant utilisé le port a été de 405.200 tonnes en 1938 contre 931.300, maximum atteint en 1933.

Le port exporte principalement de l'alfa provenant par la voie ferrée de Colomb-Béchar des zones alfatières des hauts plateaux du Sud Oranais, du crin végétal et du sel extrait des salines Malétra situées au Sud-Ouest et à proximité d'Arzew.

Il importe de la houille et du pétrole. Les hydrocarbures provenaient d'Amérique et de la Mer Noire et étaient stockés dans les réservoirs des Sociétés pétrolières au Nord et au Sud-Ouest du port d'une contenance de plus de 12.000 tonnes reliés par pipe-line au grand quai.

Arzew est en même temps un port de pêche dont la flotte est composée de 96 bateaux, y compris six chalutiers, montés par près de trois cents marins. En 1937, 1.140 tonnes de poisson ont été pêchées dont la valeur a représenté plus de 6.100.000 francs.

Les petits ports secondaires du département d'Alger

TENES

Situé à mi-distance entre Arzew et Alger, le port de Ténès est un petit port de refuge construit sur une côte battue en plein par tous les vents dangereux, à 1.500 m. environ de la ville de même nom, fondée en 1845 sur un plateau de 40 m. d'altitude sur l'emplacement de l'antique ville phénicienne de Cartenna.

Les ouvrages extérieurs du port ont été exécutés de 1868 à 1914, d'après le programme approuvé en 1845 par le Conseil de l'Amirauté. Ils comprennent deux jetées convergentes : la première jetée dite du Sud-Ouest et du Nord-Ouest appuyée sur un îlot rocheux, de 820 m. de longueur totale, abrite un terre-plein de 4 ha. 20 bordé d'un quai de 500 m. de longueur offrant aux navires de 7.000 tonnes des fonds de 7 m. 50 le long d'un poste de 250 m., la seconde dite du Nord-Est de 420 m. de longueur

La passe de 130 m. de largeur est protégée par un brise-lames de 400 m. de longueur. La surface du plan d'eau de l'unique bassin est de 20 ha. avec fonds variant de 4 à 11 m. sur plus de sa moitié.

Dans la partie Sud du port existe un petit môle pour navires côtiers.

Neuf hangars de 2.640 m. carrés et un dock-silo à céréales de 5.500 tonnes ont été construits sur le terre-plein le long de la jetée Sud-Ouest.

Comme port de commerce, Ténès est appelé, par sa situation à proximité d'Orléansville et de la plaine du Chélif dont la mise en valeur au moyen des eaux du barrage-réservoir de l'Oued-Fodda est en cours, à voir son trafic augmenter. Il est relié à l'arrière-pays par une route nationale et par une ligne de chemin de fer aboutissant à Orléansville.

En 1938 le port exportait des céréales, des vins, des bois, des minerais de zinc et de fer et importait des chaux et ciments et des engrais. Le trafic a accusé aux entrées et sorties 456 navires de plus de 265.000 tonneaux de jauge totale et un tonnage de marchandises de près de 57.000 tonnes.

CHERCHELL

Le port de Cherchell, à 96 km. à l'Ouest d'Alger, a été construit de 1844 à 1852, à l'emplacement de l'ancienne darse militaire de Césarée, la capitale de la Maurétanie romaine.

Ouvert vers l'Est, il est protégé au Nord par l'îlot Joinville prolongé par la jetée de même nom de 80 m. de longueur, à l'Ouest et au Sud-Ouest par une jetée reliant l'îlot à la terre, au Sud par le rivage et à l'Est, jusqu'à la passe, par une jetée.

Son bassin de 1 ha. 85 a une profondeur de 3 à 4 m. et est entouré de quais de 610 m. de longueur totale.

La surface des quais et terre-pleins est de 8.000 m. carrés.

Dans l'ancien avant-port marchand romain à été construit de 1931 à 1933, au Sud-Est du port, un abri pour barques de pêcheurs avec cale de halage.

L'entrée du port est abritée des tempêtes de Nord-Est par un brise-lames de 150 m. de longueur, établi en 1937 sur les vestiges de l'ancienne digue romaine reliant l'ilot du Hammam au rivage, à la pointe des Marabouts.

Le port de Cherchell n'est fréquenté que par de petits caboteurs qui apportent des matériaux de construction et des céréales pour l'arrière-pays immédiat et exportent des vins, des bois, des pavés, des blés de la Mitidja occidentale.

La pêche a produit en 1940 environ 700 tonnes de poisson.

TIPASA

Comme son voisin de Cherchell, mais éloigné seulement de 70 km. d'Alger, le port de Tipasa ne reçoit que de petits navires côtiers faisant le service entre Alger et Oran.

Il comprend deux petits bassins de 1 ha. 16 ares de superficie totale et de 5 m. 50 de profondeur maximum, ouverts au Nord et séparés par l'ancien débarcadère construit en 1861 et agrandi depuis. Il offre 4.700 m. carrés de terre-pleins au commerce.

Le trafic était constitué, à l'exportation, par les vins des régions de Tipasa, Marengo, Bourkika, Ameur-el-Aïn et Montebello et par la chaux viticole des carrières du massif montagneux de Chenoua et à l'importation par des matériaux de construction et des comestibles.

Pour faciliter l'exportation des vins, une société privée projette d'établir au port une installation de chargement des vins en vrac.

Les pêcheurs de Tipasa ont pris en 1940 120 tonnes de poisson.

DELLYS

Le premier port rencontré par les navires côtiers qui s'éloignent d'Alger vers l'Est est celui de Dellys, situé à 2 km. à l'Est du Cap Bengut, et abrité des vents d'Ouest et du Nord par une pointe rocheuse élevée.

Jusqu'en 1929, il n'y avait qu'un débarcadère et qu'une petite cale de halage. Depuis cette date et jusqu'en 1935 des travaux de construction d'un port-abri furent exécutés qui ont doté cet établissement maritime d'une digue de protection courbe de 460 m. de longueur, enracinée à la pointe de Dellys et dirigée sensiblement Nord-Sud, d'un terre-plein Nord de près d'un hectare à l'origine de la jetée, d'un terre-plein Sud de 9.000 m. carrés accolé à l'ancien débarcadère. L'unique bassin ainsi aménagé de 5 ha. 1/2 de superficie a sa passe de 170 m. de large ouverte vers le Sud.

La longueur totale des quais est de 330 m. avec profondeur maximum de 6 m.

Aucun outillage n'existe actuellement.

Bien que situé au débouché de la vallée du Sébaou, la rivière principale du versant Nord de la Grande Kabylie, le port n'avait qu'un trafic très réduit, les produits de l'arrière-pays empruntant la voie ferrée et les moyens de transport automobile pour transiter par le port

d'Alger bien outillé et desservi par des lignes maritimes régulières.

En raison de la proximité de bancs poissonneux, l'industrie de la pêche est appelée à prendre de l'extension à Dellys. Des facilités d'installation seront sans doute données aux pêcheurs et l'activité qui en résultera et qui a manqué jusqu'ici au port justifiera les travaux déjà exécutés.

Pour l'instant, la partie Nord du port est utilisée par les sportifs qui y ont construit un bâtiment pour le sport nautique.

TIGZIRT ET PORT-GUEYDON

Deux abris pour petits caboteurs et barques de pêche s'échelonnent sur la côte entre Dellys et Bougie, le premier à l'Ouest du Cap Tedlès, le second à l'Est de ce cap et tout contre celui de Corbelin qui le protège un peu des grosses mers d'Est.

Port-Gueydon, l'ancien port au charbon de bois, ainsi que son nom arabe, Mers-el-Fahm, l'indique, n'est plus maintenant qu'un port de pêche. L'abondance du poisson y attire des pêcheurs et déjà des usines à salaison s'y installent.

Les petits ports secondaires du département de Constantine

DJIDJELLI

Autrefois première capitale des Barberousse, Djidjelli, occupée en 1839 par les Français, ne reçut son ravitaillement pendant les douze années qui suivirent que par voie de mer ; les kabyles bloquèrent en effet étroitement la place jusqu'à sa délivrance du côté des terres par la colonne de Saint-Arnaud.

Jusqu'en 1929, le port n'était qu'un simple refuge abrité, du côté de l'Ouest et du Nord, naturellement par la Ville et la presqu'île de la Citadelle et artificiellement par une jetée de 750 m. de longueur établie sur une ligne de récifs.

Depuis cette époque, un programme de travaux a été réalisé qui a étendu le port vers le Sud jusqu'au fort Duquesne. La protection a été complétée par une jetée Sud, de 648 m. de longueur et un épi sensiblement Nord-Ouest-Sud-Est de 205 m. de longueur enraciné à l'extrémité de la jetée Nord et laissant entre eux une passe de 220 m. ouverte vers le Sud-Est par des fonds moyens de 17 m.

Le plan d'eau, de près de 48 ha., comprend une rade de 44 ha. avec des fonds de 3 à 15 m. et une petite darse de 3 ha. 72 a. avec des fonds maxima de 3 m. pour

les embarcations de pêche, abritée par une petite jetée et un môle de 140 m. de longueur.

Le port possède 450 m. de quais, 5 ha. de terre-pleins et deux cales de halage.

En 1938, 943 navires sont entrés et sortis, représentant 527.100 tonneaux de jauge totale. Le trafic marchandises s'est chiffré à 15.400 tonnes aux importations et à 77.500 tonnes aux exportations.

Le port exporte surtout les produits forestiers des zones boisées s'étendant de Mansouriah à l'Ouest, à El-Milia à l'Est et aux Babors au Sud, principalement des lièges bruts (en 1938, 15.900 tonnes, dont plus de la moitié à destination des Etats-Unis) des bois, charbons et ébauchons de pipes, des écorces à tan. La production locale des vins est expédiée par la mer.

Aux importations figurent les matériaux de construction et les produits alimentaires nécessaires à la région avoisinant immédiatement Djidjelli.

La pêche, pratiquée par trente-quatre bateaux, dont quatre chalutiers, a produit en 1938 près de 370 tonnes de poisson.

COLLO

Les caboteurs qui vont de Bougie à Philippeville trouvent, après avoir doublé le Cap Bougarouni, situé à 38 milles environ à l'Est de Djidjelli, la rade foraine de Collo, ouverte vers l'Est et abritée à l'Ouest par les terres et au Nord par la presqu'île El-Djerda.

Le petit port naturel de Collo, déjà utilisé par les Phéniciens et les Romains comme base des pêcheries de

pourpre, a été aménagé depuis son occupation par les Français, une première fois en 1872, puis de 1913 à 1924. Il comprend actuellement :

une jetée-abri Nord-Sud de 145 m. de longueur ;

deux quais : l'un de 125 m. accostable par des navires de 5 m. de tirant d'eau au maximum ; l'autre de 85 m. pour bateaux de pêche ;

deux hectares de terre-pleins et deux cales de halage.

Comme son voisin de l'Ouest, Collo est un port forestier desservant la région très boisée l'environnant. En 1938, les entrées et sorties de 942 navires dont 864 voiliers ont été enregistrées avec un tonnage global de 146.000 tonnes. Le trafic a porté sur 30.200 tonnes de marchandises dont 24.500 à l'exportation. Les expéditions se sont faites pour 60 % vers l'étranger ; ces dernières étaient constituées principalement par des traverses de chemin de fer, des lièges et des piquets de mine. Les importations consistaient en denrées alimentaires, produits manufacturés et matériaux de construction en provenance pour la presque totalité du port de Philippeville.

On ne pratique à Collo que la petite pêche au filet. Cette industrie a livré au commerce en 1938, 73 tonnes de poisson.

HERBILLON

Le petit port d'Herbillon, à 26 milles à l'Ouest de Bône, ouvert au Sud, est protégé par le Cap Takouch et par une digue Est de 180 m. de longueur. Il possède un quai de rive de 125 m., un débarcadère construit en trois étapes en 1874, 1883 et 1902 et une petite cale de halage.

Il sert à l'exportation par mer des produits de carrières de granit d'Herbillon (pavés, moellons, pierre cassée et gravillon).

Les éléments du trafic ont été en 1938 les suivants :

Nombre de navires (entrés et sortis), 236.

Tonnage de jauge total, 25.400 tonneaux.

Tonnage des marchandises : embarquées 9.200 tonnes, dont 9.000 tonnes de granit ; débarquées, 500 tonnes.

La pêche effectuée par neuf bateaux a produit 27 tonnes de poisson.

LA CALLE

A 25 km. de la frontière tunisienne, le port de La Calle, le seul de l'Algérie qui soit ouvert vers l'Ouest-Nord-Ouest, entre une presqu'île et le rivage, est fréquenté uniquement par des voiliers en raison de la faible profondeur de son unique bassin. 198 navires en 1938 représentant 4.000 tonneaux de jauge totale sont entrés et sortis. Il est utilisé pour le ravitaillement de la région avoisinant immédiatement La Calle, depuis Le Tarf au Sud-Ouest, à l'embranchement des routes nationales N^{os} 12 et 16, jusqu'à Lacroix au Sud-Est, dernier village algérien avant la Tunisie sur la route Bône-Tunis par Aïn-Draham. Les importations représentent 80 % du tonnage total (3.700 tonnes en 1938) des marchandises ayant transité par le port. Au retour, les voiliers emportent un peu de charbon de bois, de liège et d'écorces à tan.

L'œuvre de la France dans le domaine maritime en Algérie

La vie économique de l'Algérie dépend étroitement de l'activité de ses ports.

Enfermée entre le Maroc à l'Ouest et la Tunisie à l'Est avec lesquels elle n'effectuait que peu d'échanges commerciaux avant les événements actuels et limitée au Sud par le désert qui, jusqu'à la mise en exploitation de la ligne de chemin de fer de la Méditerranée au Niger constituera une barrière commerciale naturelle, l'Algérie recevait par ses ports, avant 1939, la quasi totalité des matières premières et des produits ouvrés nécessaires à son industrie et à son commerce, et exportait par eux la majeure partie de sa production viticole, agricole et minière et de son bétail.

Avertis de cette situation et soucieux de donner au commerce algérien le maximum de facilités, les Pouvoirs Publics ont attaché la plus haute importance à la construction, à l'extension et à l'aménagement des ouvrages des ports, à la création et au perfectionnement de leurs outillages. Les Gouverneurs Généraux qui se sont succédé en Algérie n'ont cessé de montrer la plus grande sollicitude dans ce domaine en faisant participer aux dépenses des travaux les ressources du budget algérien. Dans cette œuvre, ils ont été secondés par les Chambres de Commerce à qui ils ont concédé à la fois les terre-

pleins et les outillages publics dans les ports les plus importants : Alger, Oran, Bône, Mostaganem, Philippeville, Bougie, Nemours. On jugera de l'effort accompli par les Compagnies Consulaires Algériennes par les chiffres suivants valables pour la période 1920-1940 :

- Fonds de concours aux dépenses de construction et d'amélioration des ouvrages d'infrastructure 400 millions de fr.
dont $\frac{3}{4}$ pour Alger et Oran.
- Dépenses d'équipement des ports (chaussées et voies ferrées, hangars, silos, engins de levage et de maintenance, éclairage, etc...). 150 millions de fr.
dont $\frac{4}{5}$ pour Alger et Oran.
- Ensemble des dettes actuelles des Chambres de Commerce contractées pour les besoins des ports et compte tenu des amortissements déjà effectués 250 millions de fr.

Enfin, dans tous les ports algériens qui tous sont des ports non autonomes, la conception et l'exécution des ouvrages portuaires et de leurs outillages publics sont l'œuvre de plusieurs générations d'Ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées qui, malgré une topographie peu favorable et les violentes tempêtes de la Méditerranée, ont su mener à bien la tâche immense qui leur était dévolue et qui se traduit par les réalisations suivantes

pour l'ensemble des établissements maritimes de l'Algérie:

— Longueur des jetées.....	27 km.
— Surface des bassins.....	826 ha.
— Longueur des murs de quai.....	26 km.
— Surface des hangars et des magasins	96.400 m ²
— Surface des terre-pleins	291 ha.
— Longueur des voies ferrées.....	75 km.

Cette œuvre grandiose a permis le trafic maritime donné, pour les quatre années 1935 à 1938, par le tableau suivant qui se passe de tout commentaire :

TRAFIC MARITIME ALGERIEN

(Entrées et sorties réunies)

ANNEES	1935	1936	1937	1938
Nombre de navires....	30.989	26.042	29.671	31.694
Tonnage de jauge (en tonneaux)	46.840.000	45.061.000	46.693.000	47.799.000
Poids total des marchandises (en tonnes métriques)	9.994.000	11.132.000	11.601.000	12.441.000
Nombre de voyageurs..	401.948	415.342	536.717	477.501

Installée en Algérie depuis une centaine d'années, la France, par son génie colonisateur, a fait de cette terre nord-africaine le plus beau joyau de sa couronne de colonies. L'œuvre qu'elle y a accomplie, dans le domaine portuaire en particulier, reconnue par le monde entier, est un titre de plus au droit imprescriptible qu'elle a sur son Empire.

TABLES DES MATIERES

I. — LES PORTS PRINCIPAUX

	Pages
LE PORT D'ALGER.....	13
LE PORT D'ORAN	39
LE PORT DE BONE	57

II. — LES PORTS SECONDAIRES

LE PORT DE MOSTAGANEM.....	71
LE PORT DE PHILIPPEVILLE	77
LE PORT DE BOUGIE.....	85

LES PETITS PORTS SECONDAIRES

DU DEPARTEMENT D'ORAN

NEMOURS : PORT DES CONFINS ALGERO-MAROCAINS	91
LE PORT MINIER DE BENI-SAF	94
LE PORT D'ARZEW	95

LES PETITS PORTS SECONDAIRES

DU DEPARTEMENT D'ALGER

TENES	99
CHERCHELL	100
TIPASA	101
DELLYS	102
TIGZIRT ET PORT-GUEYDON	103

LES PETITS PORTS SECONDAIRES

DU DEPARTEMENT DE CONSTANTINE

DJIDJELLI	105
COLLO.	106
HERBILLON	107
LA CALLE	108
L'ŒUVRE DE LA FRANCE DANS LE DOMAINE MARITIME EN ALGERIE	109