Publié le29 mars 2024.
Dernière modification : 23 juillet 2024.
www.entreprises-coloniales.fr

PORT D'ORAN

RÉTROSPECTIVE

Un port à Oran

Paul LEFRANCQ,
archiviste paléographe,
archiviste du département d'Oran.

Carte du port d'Oran en 1725
Le port d'Oran et Mers-el-Kébir en 1833.
Port d'Oran en 1833. - Dessin original.

Nous publions aujourd'hui, le premier d'une série d'articles traitant du « Port d'Oran ». Cet historique sera suivi d'une étude complète sur le grand havre de l'Algérie occidentale, étude très étendue et susceptible de donner une idée très exacte de l'importance d'Oran, grand port français.

Oran a connu la singulière fortune d'être devenu une grande ville et d'être un grand port, sans rien devoir, ou presque rien à la légende ou à l'histoire. Ou plutôt, son passé, car Oran a un passé, n'a pas commandé, ne commande pas ses destinées. On croit généralement que ce qu'on peut savoir de l'Oran des siècles écoulés, ce qu'on peut savoir de précis du moins, tiendrait en quelques lignes. Des affirmations vraisemblables, des récits traditionnels, des hypothèses plus solidement basées qu'on ne le pense : tout cela en nombre ; et comme trame, quelques dates et quelques faits, non sans honneur, du reste. Personne n'a jamais contesté, par exemple, que des forces portugaises aient tenté d'occuper le port d'Oran de 1415 à 1437, puis de 1471 à 1477. On admet aussi que, jusqu'en 1509, on n'a pu savoir qui, des Croisés rivaux de la Péninsule ibérique, Portugais ou Espagnols, s'installerait définitivement sur la côte africaine. Récompensés de leur ténacité, les Espagnols restèrent, avec des vicissitudes diverses — dont l'occupation turque d'Oran de 1708 à 1732 — maîtres de la ville et du port jusqu'à la fin du XVIIIe siècle.

Il reste peu de traces des importants travaux qu'ils firent alors dans le port. Une jetée de 12 mètres de long partant du bordj El Youdi (l'actuel fort Lamoune) fut partiellement détruite en 1738 deux ans après sa construction. Deux quais avaient été entrepris, se rejoignant à angle droit et le bassin qu'ils formaient avec la jetée se trouvait à peu près sur l'emplacement actuel du Vieux-Port. Toutefois, une plage permettant le halage des embarcations séparait le quai Sainte-Marie, qui n'a pas changé de nom, du quai des Magasins. Celui-ci devait le sien aux grands magasins voûtés qu'on avait creusés de 1786 à 1788, dans le rocher. Le plus important, « El Banquillo », qu'on avait fait communiquer avec la mer, pouvait, en cas de besoin, protéger quelques barques contre la tempête.

Tous ces travaux méritaient d'être soigneusement entretenus. Les Espagnols ne le firent guère, et les Turcs pas du tout. À leur chute, le port d'Oran était à reconstruire, mieux : à construire. Les Français, à leur arrivée à Oran, ne trouvèrent ni les Espagnols, bien entendu, puisqu'ils étaient partis depuis quarante ans, ni les Arabes, à qui une panique avait fait abandonner des habitations qui, depuis le tremblement de terre de

1790, n'avaient, pour la plupart, pas été relevées de leur ruines. La population civile se composait de quelques marchands maures et de deux à trois milliers d'israélites. La population militaire : quelques centaines de janissaires turcs que le bey Hassan n'avait guère envie de mener au combat. Pour compléter : une poignée d'Européens, presque tous, d'ailleurs, consuls, vice-consuls ou faisant fonctions ; adonnés à des affaires parfois importantes et craignant fort, pour la tranquillité de leurs entreprises et de celles de leur clientèle de protégés, l'installation d'un pouvoir moins débonnaire que celui du beylick.

Pourtant on s'y attendait depuis plusieurs années déjà. Depuis que les rapports entre la France et la Régence d'Alger étaient devenus plus tendus, les côtes algériennes avaient été déclarées en blocus. Deux bâtiments français croisant au large d'Oran exerçaient un contrôle sévère sur les allées et venues entre ce port et l'étranger.

Qui aurait pu s'en inquiéter plus que le représentant de la plus forte puissance navale de l'époque, Nathanaëe Welsford, qui venait d'être nommé consul d'Angleterre à Oran [et] s'entretenait fort prudemment et fort habilement dans la confiance du bey Hassan ? De son côté, le commandant de la Division navale française (deux bricks) veillait à ce que rien ne se passât d'irrégulier.

Il est impossible de rappeler ici tous les incidents qui se produisirent au cours de sa patiente surveillance. Et puis, deux bricks pouvaient-ils tout voir, tout signaler : les transactions entre Tanger, Gibraltar, Arzew, au passage à Oran ; le débarquement dans ce port, en 1828, du major Laing, explorateur se rendant à Tombouctou, par Figuig et le Tafilalet...

Pourtant, le commandant du blocus français faisait son devoir et, fidèle à la consigne, n'hésitait pas à refuser le passage aux bâtiments qui lui paraissaient suspects. « La Princesse Pauline », brick anglais, sort d'Oran le 9 septembre 1 829 pour Gibraltar. De Brécy, commandant du brick français « Le Silène », l'arraisonne, et, en le renvoyant à son point de départ, le prévient que s'il cherche à sortir, il sera déclaré de bonne prise. Incident singulièrement grave. Le hasard ne voulut pas qu'il se produisit. Le Français eut tenu ses engagements. Quant à l'Anglais, je ne crois pas que ce fut un capon. Je n'ai malheureusement pas encore pu retrouver son nom, ni connaître la suite de sa carrière. Ce que j'ai pu savoir, c'est qu'au mépris de la semonce infligée, « La Princesse Pauline » quittait à nouveau Oran le 27 septembre 1829...

Le port allait bientôt recevoir la visite de nouveaux bâtiments de guerre. Précédé d'une semaine par un brick anglais, le brick français « Le Dragon » arrivait devant Oran le 22 juillet. Le 27, le capitaine Louis de Bourmont, descendu de son bord, présentait au bey Hassan une convention que celui-ci signait le lendemain, non sans s'être assuré de l'avis de ses conseillers habituels. Mers-el-Kébir, mouillage sûr et important à tous égards, avait été reconnu par le capitaine de frégate Ropert et occupé le 27. La place d'Oran, bien qu'ayant reconnu la suzeraineté française, ne fut pas occupée.

Le 14 août, cependant, la nouvelle courut dans la ville que 150 soldats français avaient occupé le fort Saint-André et que huit officiers, après avoir visité les divers forts de la défense s'étaient rendus au palais du bey peur procéder officiellement à leur remise. Le bey devait partir le lendemain. Or ce fut la troupe française qui se retira brusquement. Des bruits contradictoires couraient : une révolution survenue en France aurait obligé le chef français à cette décision. Cette nouvelle trouva les Oranais sceptiques. On ne savait qui croire. Que se passait-il à Alger ?

Mais, soucieux de l'avenir, les notables de la ville s'employèrent sans tarder à donner aux situations acquises les apparences de la légalité. Hassan, pour les y aider, vendit des licences d'exportation de grains par Oran et Arzew, négocia des biens du beylick, et brocanta à James Weisford, fils de Nathanaël, une balancelle espagnole capturée en 1824 et devenue pour la circonstance chébec de la Régence. Par la suite, on revit ce petit bâtiment dans le port français d'Oran. Il avait encore une fois changé de nom et de propriétaire. Un patron génois, André d'Assori, en avait, de bonne foi, me semble-t-

il, fait l'acquisition pour trois cents dollars... Quand un voilier rentre dans le port d'Oran, je ne puis, en le suivant des yeux, m'empêcher de penser à la « Missoudah » - « Spéranza »...

Après une première tentative les 15 et 16 décembre 1830, un général français, le comte de Damrémont, occupa Oran, dans les premiers jours de janvier. — La tradition veut que ce soit le 4... — Un prince tunisien, installé un mois après à Oran sous le protectorat français, n'eut rien de plus pressé que de confirmer, moyennant finances, la vente faite par Hassan, des licences d'exportation. Mais cette exploitation dura peu ; le traité en vertu duquel il avait été installé n'ayant pas reçu l'approbation du Gouvernement français.

Le général de Faudoas, qu'on avait chargé de procéder à l'évacuation d'Oran par les Tunisiens, n'avait qu'un commandement provisoire. Au bout d'un mois, le lieutenant général baron Pierre Boyer lui succède. Par les rapports qu'il fait au Ministre de la Guerre sur son commandement, nous connaissons la situation du port d'Oran et de celui de Mers-el-Kébir en 1831. « La rade de Mers-el-Kébir possède un très bon mouillage dans lequel trois vaisseaux de haut bord, six frégates et tous autres bâtiments inférieurs, tant de guerre que de commerce, trouvent un abri sûr et protégé par le fort ».

Quant à Oran il y fallait beaucoup de travail. Les Espagnols, écrit encore Boyer le 22 septembre 1831, ont élevé autour de cette ville des ouvrages de fortifications considérables ; les tremblements de terre et l'effet des mines qu'ils ont fait jouer aux diverses époques de leurs évacuations ont enseveli sous leurs ruines plusieurs ouvrages dont il serait important de reconnaître la trace ; nul doute que les plans des ouvrages d'Oran sont déposés dans les Archives de la Guerre du royaume d'Espagne... »

Les calques de plans, qu'en réponse on lui envoie de Paris donnent quelques rectifications au tracé des villes maure et espagnole. Il ne s'en contente pas et ordonne au capitaine d'état-major Levret, ingénieur-géographe, de le rectifier et de porter ses investigations jusqu'à Arzew. Les plans, achevés bientôt, sont publiés en 1832 par le dépôt de la Marine. Celui d'Oran, intitulé : Plan du mouillage de Mers-el-Kébir (baie d'Oran) levé en 1831... a été fort longtemps en service. « Le bulletin de la Société de Géographie d'Oran l'a reproduit en 1932 ».

Dans Oran, Boyer, se débattait, entre-temps, dans de sérieuses difficultés. La balancelle restait litigeuse. La disette menaçait : c'était d'ailleurs le cadet des soucis des exportateurs de grains. Le directeur des Domaines courait à la recherche des registres du beylick... Les agents marocains conspiraient de leur mieux. Si l'énergie de Boyer fut au-dessus de tout reproche, sa diplomatie fut inexistante pour ne pas dire maladroite. Quand il dut partir, en 1833, le port était dans l'état où nous l'avions trouvé. Les premiers travaux ne commenceront qu'en 1834.

L'ingénieur Pézerat, nommé en 1832, se mit au travail. Ses successeurs l'imitèrent...

Au travail maintenant ; fini d'écrire l'histoire. Il faut réaliser si l'on ne veut pas être dépassé. Les projets se suivent, que d'autres, plus autorisés que moi, décriront en leur temps. Projet Pézerat, projets Poirel, Aucour, Bernard, etc., etc.

Après 1833, le port s'anime d'une vie nouvelle et continue... Si l'on devine déjà en 1855 le panorama de 1934, voici qu'en 1 860 on se retrouve dans un vaste chantier ; en 1884 — il n'y a que cinquante ans — dans un désordre plein de vie, plein de mouvement. Mais est-il quelque chose de plus impressionnant que cette vue d'ensemble prise en 1927 de la promenade de Letang au cours de la démolition du vieux fort Sainte-Thérèse ? On est surpris de reconnaître son port, et à la fois, de ne plus s'y retrouver. En sept ans à peine, que de changements, dans les détails et dans l'ensemble. Ainsi le document qui était hier à la vedette de l'actualité appartiendra demain à l'histoire.

Ne sera-ce pas bientôt le sort des pages qui suivent ces lignes liminaires ; le sort des photos qui les illustrent, le jour prochain où les travaux qu'elles décrivent seront

achevés, où les projets qu'elles exposent seront réalisés, et où la chambre de commerce qui les a conçus devra penser à célébrer son centenaire de 1914 ?

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 15 décembre 1934)

FAITS DIVERS

(*Le Messager de Paris*, 7 août 1860)

— On lit dans le *Globe*, de Londres :

— Une bague d'or a été ramenée par la drague qui fonctionne dans le port d'Oran : sa forme est assez singulière : elle se compose de trois anneaux massifs qui peuvent! glisser dans un chaton également d'or et portant une belle émeraude ; l'anneau intermédiaire, au lieu d'être arrondi, est une simple, tranche de cylindre et porte l'inscription suivante :

-I-DIA-I-BIR I-SABV-I HCFBR *

La même inscription se retrouve à l'intérieur de cet anneau médian.

On suppose que cette bague a dû être perdue par un commandant de navire russe.;

Sa valeur intrinsèque est d'environ 200 fr.

ALGÉRIE

EMPLOI DES RESSOURCES EXTRAORDINAIRES

Affectées aux grands travaux d'utilité publique en Algérie.

(*Le Messager de Paris*, 18 juillet 1868)

……

Parmi les travaux les plus importants effectués au moyen de ces allocations, il faut citer :

Le port d'Oran, dont l'agrandissement, décrété en 1860, doit entraîner une dépense de 9 millions. Il comprendra un port d'environ 26 hectares renfermant une petite darse de 4 hectares, et un avant-port de 7 hectares, formés au moyen de deux jetées laissant entre elles une passe de 80 mètres. 1.800.000 fr. environ avaient été employés aux premiers travaux antérieurement à 1866. 1.626,060 fr. ont été consacrés en 1866 et 1867 aux travaux de la grande jetée, qui atteint aujourd'hui 500 mètres de longueur, à la construction des quais du port et de la darse, etc., etc.

CHRONIQUE POLITIQUE

(*Le Messager de Paris*, 29 juin 1869)

Nous apprenons, par des lettres particulières d'Alger du 25 juin, que l'escadre d'évolutions commandée par M. le vice-amiral Jurien de La Gravière est arrivée à Mers-el-Kébir, port d'Oran, venant de Bastia. L'escadre doit visiter successivement le littoral de l'Algérie, les principaux points de l'île de Sardaigne, et revenir devant Ajaccio.

Elle recevra, vers le 10 septembre, dans ce port, les ordres relatifs au programme qui sera arrêté pour les fêtes du centenaire et pour l'inauguration du canal de Suez.

Élections municipales

(*L'Écho d'Oran*, 9 juillet 1870)

Candidats

Champenois, entrepreneur des travaux du port.

Travaux de la chambre de commerce d'Oran.
(*Le Messager de Paris*, 12 décembre 1874)

L'Algérie possède cinq chambres de commerce situées à Alger, Bône, Constantine, Oran et Philippeville. L'organisation de ces chambres est à très peu de choses près la même que celle des établissements semblables de la métropole. Aussi les chambres algériennes ont-elles rendu les plus grands services à la colonie. En tous temps, elles se sont faites l'organe des intérêts généraux du commerce et leurs vœux, souvent écoutés, ont amené la réalisation des mesures favorables à la colonisation.

Un des documents les plus sérieux sur lequel on peut s'appuyer pour juger de la juste influence des chambres de l'Algérie est certainement le compte rendu que la chambre de commerce d'Oran vient de publier sur ses travaux depuis le dernier trimestre de 1869, jusqu'au mois de janvier 1874.

Ce compte rendu est précédé d'un aperçu plein d'intérêt sur la situation commerciale de l'Algérie rendant les quatre dernières années.

Les développements donnés à cet aperçu ne permirent pas de le reproduire en entier dans un article chronique, mais il mérite certainement d'être analysé sommairement.

Situation commerciale de la province d'Oran
de septembre 1869 à janvier 1874.

Il était à craindre que l'Algérie n'eût a subir le contrecoup de la tourmente qu'a traversée la France en 1870-1871. Heureusement, il n'en a rien été, surtout pour la province d'Oran. Malgré toutes ces traverses, le commerce algérien s'est constamment maintenu dans une bonne situation qui témoigne de la vitalité de notre colonie et de l'énergie de ses habitants.

Pendant les deux années 1867 et 1868, années où le typhus et la famine sévirent si rigoureusement contre les populations indigènes de la province d'Oran, le mouvement commercial du port se ressentit des désastres qui frappaient la colonie. Mais, dès 1869, la situation s'améliora rapidement. Au commencement de 1870, il ne restait plus le moindre vestige des événements douloureux passés et une reprise bien caractérisée se manifestait de toutes parts dans les affaires.

Toutefois, le fléau de la guerre qui sévissait en France ralentit les exportations, plus spécialement sur les objets de consommation et les produits du sol, tels que : les bestiaux, les peaux brutes et les suifs, les farines et les blés, les orges, les cotons et les laines, les fourrages, les huiles d'olive.

La diminution des céréales et des bestiaux tenait évidemment bien plutôt à des causes climatiques et aux ravages de la famine de 1868 qu'au manque de ressources commerciales. Pendant 1870, le commerce d'importation augmentait, et à l'aide de ses seules ressources pécuniaires et commerciales, le commerce d'Oran faisait face à la crise.

Avec 1871, le mouvement ascendant a repris dans les conditions inespérées et s'est accru encore considérablement pendant les années 1872 et 1873. Il est vrai qu'une légère diminution s'est fait remarquer dans les exportations des laines et de l'alfa, mais elle a été largement compensée par une augmentation sensible dans l'exportation des

farines et dans celle des minerais, cette dernière exportation source nouvelle, mais riche en promesses de la production coloniale.

Contrairement aux appréhensions conçues en 1868 et en 1869, les produits du sol ont donné de magnifiques résultats pendant les trois dernières années. De même, la production des bestiaux a repris un mouvement ascendant que ne semblait pas faire augurer la mortalité des fatales années 1867 et 1868. La province d'Oran est revenue aux meilleurs temps dont on ait eu à constater les abondantes ressources. La peste bovine qui a sévi en 1872 sur les troupeaux de la plupart des pays européens, et qui a amené l'interdiction d'importer ces bestiaux en France, aura eu pour résultat de donner à l'exportation algérienne un plus grand essor qui devra encourager d'autant les efforts de la production.

Le rapporteur de la chambre termine cet exposé général par la conclusion suivante : « Je ne m'étais donc pas trop avancé, messieurs, quand je vous dirais, en commençant ce compte rendu, que notre commerce s'était constamment maintenu, au milieu même des crises les plus menaçantes qu'un pays ait jamais eu à traverser, dans une situation exempte d'inquiétudes pour l'avenir ; et qu'aussitôt les temps de crise passés, il avait toujours eu, et très promptement, reprendre cette marche progressive dont je vous ai indiqué les preuves et que nous pouvons revendiquer hautement comme la garantie indéniable de la vitalité du pays. »

Commerce de l'alfa.

Une des principales richesses de la province d'Oran, c'est l'alfa. Cette plante textile si précieuse croît spontanément dans les parties montagneuses et incultes du Tell et depuis les bords de la Méditerranée jusque sur les hauts plateaux du Sud. Les espaces de terres sur lesquels pousse l'alfa sont immenses. On ne connaît guère jusqu'ici que la contenance des parcelles comprises dans la zone de la colonisation ;-mais il reste encore à déterminer la contenance des immenses plaines qui s'étendent à perte de vue sur les hauts plateaux, au sud de la ligne stratégique formée par Sebdou, Days, Saïda et Frendah et jusque par delà le Schotts. Dans ce pays immense, l'alfa seul couvre le sol et sa production sera incalculable lorsque l'on pourra l'en tirer par des routes sur le littoral et à l'aide d'agents de transport à bon marché.

Il n'y a que très peu d'années que l'on connaît la valeur de l'alfa et que l'on commence à en tirer un parti utile principalement pour la fabrication de la pâte à papier. Mais, chose triste à constater, c'est encore en Angleterre et non en France que le mérite de l'alfa est le mieux apprécié si l'on en juge d'après l'importance diverse des commandes des deux pays.

« Il est bien avéré aujourd'hui, dit la chambre de commerce d'Oran, que le commerce de l'alfa a remplacé, dans diverses fabrications et même avantageusement, certaines matières premières que le commerce anglais exportait des Indes et que les frais de transport grevaient outre mesure.

« À la vérité, l'Angleterre seule jusqu'à ce jour est venue chercher ce textile en Algérie. Si l'Espagne en a exporté aussi quelques chargements en ces temps derniers, ce n'était guère que pour accomplir quelques marchés qu'avait antérieurement contractés le commerce espagnol avec l'industrie anglaise ; car les parties méridionales de la Péninsule produisent de l'alfa qui se trouve en ce moment épuisé pour quelques années.

« Nous savons que l'Amérique du Nord a voulu tenter quelques essais pour l'application de l'alfa. Il y a un mois à peine (janvier 1874) qu'un navire de 800 tonnes environ est parti chargé de ce textile d'Oran pour Québec (Canada.) »

Après ces constatations, la chambre ne peu s'empêcher de laisser échapper cette plainte : « *Il ne reste plus qu'à encourager industrie française généralement en retard*

dans ce qui touche aux innovations. Il faut attirer par tous les moyens de publicité l'attention de notre industrie nationale sur un produit que nos voisins utilisent si bien ; et si l'on parvient, comme il est permis de l'espérer, à la manufacturer en France, l'alfa deviendra alors l'objet d'une consommation si répandue, que sa production et son commerce présenteront toutes les chances d'un avenir assuré. Et quelque considérable que devienne la consommation de ce textile, l'Algérie sera toujours en mesure.de satisfaire tous les besoins. »

C'est en 1863 que l'alfa est entré pour la première fois dans le commerce. Pendant six à sept ans, les chiffres d'exportation fournis par les douanes ont oscillé entre 1, 2, 3 et 5 millions. En 1869, l'exportation de l'alfa faite par le port d'Oran, tant à destination de la France que de l'étranger, s'est élevée à 3.763.000 kilogrammes. Cette exportation a atteint 6.177.064 kilogrammes, en 1869 et 4.972.910 kilogrammes dans le premier trimestre de 1870 seulement.

Le ministère de l'agriculture et du commerce ayant élevé, en 1872, quelques doutes au sujet des allégations de la chambre de commerce d'Oran en ce qui touche la disproportion des exportations de l'alfa en France et en Angleterre, la chambre a répondu en produisant des chiffres positifs.

Il nous paraît utile de les consigner ici tels qu'ils sont-publiés par la chambre dans le rapport que nous analysons. Le commerce et la marine françaises verront de combien ils se sont laissés distancer dans le négoce et le transport d'une matière première propre à la fabrication des papiers, des tissus, des tapis et des cordages.

En 1869, l'exportation de l'alfa se chiffrait par 6.875.164 kg ainsi répartis :

	kg
• France :	
Par navires français	1.990.106
• Espagne :	
Par navires français	345
Par navires espagnols	71.675
• Angleterre :	
Par navires anglais	3.455.688
Sous pavillon tiers	1.357.350
Total	6.875.164

En 1870, l'exportation était la suivante :

	kg
• France :	
Par navires français	795.472
• Espagne :	
Par navires français	503.500
Par navires espagnols	2.510.950

• Portugal :	
Par navires portugais	100.000
• Angleterre :	
Par navires français	2.096. 760
Par navires anglais	28.934.580
Sous pavillon tiers	6.405.284
• Possessions anglaises :	
Par navires français	67.050
Sous pavillon tiers	50.000
• Belgique :	
Par navires français	187.981
Sous pavillon tiers	618.000
Total	42.299.557

En 1871, on trouve une exportation de :

	kg
• France :	
Par navires français	1.209.723
• Espagne :	
Par navires français	49.000
Par navires espagnols	3.759.200
• Angleterre :	
Par navires français	399.666
Par navires anglais	44.009.723
Sous pavillon tiers	9.584.492
Possessions anglaises :	
Par navires anglais	20.000
Sous pavillon tiers	45.000
• Amérique du Nord :	
Sous pavillon tiers	400.000
• Belgique :	
Sous pavillon tiers	535.920
• Portugal :	
Par navires portugais	308.000

Sous pavillon tiers	30.000
	60.348.724

Si on récapitule comparativement, année par année, la part de la France et celle de l'Angleterre, on trouve :

	Pour la France (kg)	Pour l'Angleterre (kg)
En 1889	1.920.106.	4.713.038
En 1870	795.172	37.583.664
En 1871	1.209.723	54.058.881
Total	3.995.301	96.355.573

Ces chiffres, dit la chambre, dispensent de tout commentaire, lia prouvent que l'Angleterre a en quelque sorte monopolisé l'exportation de l'alfa et que la France n'y entre que pour une part relativement insignifiante. C'est là pour le commerce et pour l'industrie française une perte considérable En effet, tout ce mouvement de marchandises n'a profité en rien à notre marine. En 1870, elle avait transporté en Angleterre plus de 2 millions de kg ; elle n'en porte plus que 399.666 en 1871.

Au contraire, la marine anglaise s'élève de 28 millions de kilogrammes en 1870, à 44 millions en 1871 !

Non seulement le fret de transport nous échappe, mais nous perdons encore les frais de manipulation du textile en centaines de produits divers auxquels il est propre. De plus, ces mêmes produits fabriqués à l'étranger avec une matière première meilleur marché que celle dont nous nous servons, reviennent sur nos marches où ils font ainsi une concurrence facile aux produits similaires français.

Voilà le compte de ce que nous coûte notre défaut d'initiative. L'Algérie a pourtant demandé assez de sacrifices à la France pour que nous ne laissions pas aux étrangers le bénéfice de la richesse de son sol et de l'intelligence de sa population.

ÉCHOS DE PARTOUT
(*La Liberté*, 17 juillet 1877, p. 4, col. 5)

On nous écrit d'Oran :

« Pendant le mois de mai et la première quinzaine de juin, 180 ouvriers et 35 chevaux-vapeur ont été occupés aux travaux du port d'Oran. 1.745 mètres cubes d'enrochement ont été employés à l'achèvement de l'éperon, au rechargement du talus extérieur, etc., etc. La maçonnerie pour l'exécution des différents travaux s'élève à 575 mètres cubes. »

ACTES OFFICIELS

Légion d'honneur
(*Le Constitutionnel*, 14 août 1878)

Par décret du président de la République, en date du 30 juillet, rendu sur le rapport du ministre de l'intérieur, sont nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur

Au grade d'officier :

M. Robin.(Frédéric), ingénieur en chef des ponts et chaussées à Oran ; 37 ans de services, dont 9 comme ingénieur en chef. A dirigé notamment les travaux des ports d'Oran, d'Arzew et de Mostaganem, et la construction de plusieurs phares.

DÉPÊCHES DE LA NUIT
(*Le Petit Marseillais*, 9 mars 1880)

Paris, 8 mars, 7 h. 15 s.

Le ministre des travaux publics doit soumettre prochainement aux Chambres un projet de loi concernant l'achèvement des travaux du port d'Oran, en Algérie. Ces travaux, que le commerce attend impatiemment, seront exécutés au moyen d'une somme de 2.500.000 francs, avancée, sans intérêts, à l'État, par la chambre de commerce d'Oran, qui, pour se rembourser, sera autorisée à percevoir des taxes de tonnage, dans les conditions d'usage en pareil cas. — P.

SÉNAT
Séance du 12 juillet.
Présidence de M. Léon Say.
(*Le Messager de Paris*, 12 juillet 1880)

Le Sénat adopte :

……

11° Le projet tendant à autoriser le gouverneur civil de l'Algérie à accepter au nom de l'État l'offre faite par la chambre de commerce d'Oran d'avancer, sans intérêts, à l'État, la somme de 2.500.000 fr., pour être affectée a l'achèvement des travaux du port d'Oran.

Chronique locale
(*L'Écho d'Oran*, 21 juillet 1881)

Hier à 2 heures après midi, le chef ouvrier surveillant les travaux du port a été victime d'un terrible accident.

Monté sur un chaland à soupape chargé de moëllons et dont le fond s'ouvre pour laisser tomber à la mer son chargement, le malheureux, en lâchant le ressort qui donne passage aux pierres transportées, a perdu l'équilibre et a été précipité avec les matériaux au fond de la mer.

Un scaphandrier l'a remonté immédiatement ; mais avant d'être asphyxié, l'infortuné avait été broyé par la masse qui s'était engloutie avec lui. Couvert de blessures, on a pu rapporter son corps et sa mort est encore moins le résultat de l'asphyxie que des lésions qu'il avait reçues.

Cet horrible accident a péniblement impressionné le chantier et jeté le deuil dans la population travailleuse de notre port.

Éboulement
(*L'Écho d'Oran*, 12 juillet 1883)

Hier matin, vers 7 heures, un éboulement considérable s'est produit aux carrières du chantier de M. Fouque, entrepreneur des travaux du port.

Il n'y a pas eu d'accident de personne.

Chronique locale et départementale
(*L'Écho d'Oran*, 7 mars 1886)

Le port d'Oran. — Les avaries survenues à la drague l'*Alsace-Lorraine* ne pouvant être réparées à la mer, les experts des assureurs ont décidé de la mettre à sec à Oran même. Une foule considérable assistait hier à l'opération du halage de cette drague sur la cale de notre port. C'est avec une véritable émotion que l'on voyait cette énorme masse qui pèse plus de 160 tonnes, sortir de l'eau et avancer doucement sur le plan incliné.

La réussite de cette délicate opération offre un très grand intérêt, car elle viendra démontrer que l'on pourra désormais réparer à Oran des bateaux d'un assez fort tonnage.

En examinant les travaux du port, nous avons pu constater par nous-même, que contrairement à ce qu'affirmait un journal de la localité, aucune odeur désagréable ne se dégageait de l'eau restant encore derrière le remblai de la gare ; cette eau, du reste, n'est nullement isolée de celle du port dans laquelle elle communique par filtration et par un large conduit en bois. Enfin, lorsque la drague travaille, cette eau se trouve renouvelée entièrement au bout de deux jours.

Ce qui a dû induire notre confrère en erreur c'est une odeur des plus désagréable qui se dégage d'un tas de sacs de poudrettes avariées, laissés en dépôt près du chemin de fer par le navire la « Ville-de-Messine, »

Quant au soi-disant retard apporté à ces travaux, il nous a été dit que ce sont les fonds qui sont surtout en retard, les crédits étant épuisés depuis plusieurs mois, l'entreprise sera obligée de faire les avances jusqu'à ce que la chambre de commerce ait réalisé l'emprunt qu'elle poursuit.

Ce retard, du reste, n'aura aucune conséquence pour la livraison du quai au commerce, car l'entreprise faisant le remblai avec du sable, l'administration pourra y faire faire de suite le pavage et empierrement, et livrer le quai immédiatement. Il en aurait été tout autrement si ces remblais eussent été exécutés en terre ordinaire, car il aurait fallu attendre que les tassements aient fini de se produire, ce qui aurait pu demander plusieurs années d'attente, ces remblais ayant des hauteurs dépassant neuf mètres.

Il en est ainsi au port d'Alger où des remblais, terminés depuis très longtemps, n'ont pu recevoir encore les pavages empierrés et, par conséquent, n'ont pas encore été livrés au commerce.

Dépêches
(*L'Écho d'Oran*, 22 juillet 1887)

Le Sénat adopte le projet autorisant l'emprunt de la ville d'Oran et le projet relatif aux travaux du port d'Oran.

[Obsèques de M. Pieguet]
(*L'Écho d'Oran*, 16 juin 1889)

Hier ont eu lieu les obsèques de M. Pieguet, maire de Mers-el-Kébir. La famille et le conseil municipal conduisaient le deuil.

Une foule nombreuse l'a accompagné jusqu'à sa dernière demeure.

Les cordons du poêle étaient tenus par MM. Lambert, chef de cabinet du préfet ; Mathieu, ancien maire d'Oran ; Ruel de Sourouve, chef de bureau à la préfecture ; Giraud, conseiller général ; Lidon, de Mers-el-Kébir, et Nicot, propriétaire à Sainte-Clotilde.

Les enfants des écoles de Sainte-Clotilde et Mers-el-Kébir, portant de magnifiques couronnes de fleurs, faisaient cortège.

La Société de la Libre Pensée d'Oran était représentée par une délégation composée de sa président et de trois membres.

Au cimetière, M. Giraud a lu le discours suivant :

Messieurs,

C'est un honnête et vieux républicain que nous venons accompagner, un de ces anciens Algériens que nous voyons partir trop souvent, hélas depuis quelques années.

M. Pieguet, vous l'avez tous connu, messieurs, était un homme très actif, laborieux, ardent. Cette ardeur qu'il apportait dans l'administration des affaires, a pu lui être reprochée par ceux qui ne le connaissaient pas ; mais nous qui l'avons vu, indépendant et ferme dans son administration, digne et honorable dans sa vie privée, nous savons que c'était de toutes ses qualités, la première, celle qui lui a permis de mener à bien la double tâche qu'il s'était imposée, comme homme public et comme homme privé.

Et c'était une qualité indispensable à ces premiers Algériens dont je parlais tout à l'heure, travailleurs des premiers jours qui avaient à vaincre, ici, dans la lutte pour la vie des obstacles bien autrement considérables que ceux qu'ils étaient habitués à rencontrer dans la métropole. C'étaient les difficultés naturelles d'un pays nouveau inconnu, et non encore conquis. C'était le manque de sécurité, les Arabes pillant les convois et assassinant les convoyeurs ; un pays sans routes et une administration à l'état rudimentaire trop occupée à organiser la conquête pour encourager la colonisation. Rêvant même, dans son inexpérience des choses de ce pays, de fonder on ne sait quel royaume arabe, dont le principe premier était la suppression du Colon ; c'étaient les fièvres et les maladies, enfin l'isolement à peu près complet de la métropole à cause de la rareté des communications : la souffrance morale s'ajoutent à la souffrance et aux privations physiques.

Il fallait pour se frayer une voie à travers ces difficultés, pour résister à la coalition de toutes ces forces des âmes énergiques et solidement trempées. Les colons algériens furent des hommes tels qu'il les fallait à cette grande époque.

M. Piéguet fit partie de la phalange des premiers colonisateurs de la province d'Oran. Il débarquait en 1846, âge de 22 ans, simple ouvrier menuisier. Il se mettait au travail avec ardeur, amassait vite un pécule et pouvait bientôt faire pour l'Administration de la Guerre de petites entreprises. D'étape en étape, il arrivait aux adjudications de travaux publics importants et nous le trouvons, en 1864, entrepreneur des travaux du port d'Oran. Ce n'est pas sans peine et sans travail qu'il avait conquis cette situation. Au moment de la guerre de Crimée, il avait suivi l'armée et construit des baraquements sur les bords de la mer Noire.

C'est en 1864 qu'il entrevît avec M. Garbet, maire d'Oran, mort victime d'un héroïque dévouement, l'avenir de ces coteaux de Sainte-Clotilde où il allait se retirer

définitivement. C'est lui qui planta les premiers vignobles et construisit les premières maisons de ce charmant village.

En 1870, il entrait au conseil municipal de Mers-el-Kébir. Républicain de la veille, estimé de ses concitoyens, il prenait immédiatement une place prépondérante dans le conseil de cette commune et il était nommé maire en 1872.

La commune était bien pauvre en 1872. Pas de mairie, pas d'église, pas de maison d'école, pas d'école à Sainte-Clotilde, pas de chemin et, pour faire face à tous les besoins, un budget plus que modeste. Il se mettait hardiment à cette besogne difficile, de tout créer avec rien et il y parvenait. Il meurt laissant sa commune pourvue de tous les édifices qui lui manquaient et dans un état de prospérité que beaucoup de communes de notre département doivent lui envier. Elle n'a pas de dettes. Il n'est pas parvenu à ce résultat sans grands efforts et sans lutte. Je le voyais, il y a quelques jours encore, s'acharnant dans le fauteuil où il est mort, à régulariser son dernier budget, ne voulant quitter, qu'avec son dernier souffle, l'œuvre à laquelle il s'était consacré.

Comme homme privé, M. Piéguet a fait son devoir et plus que son devoir. Il a littéralement aidé ceux qui l'entouraient de son appui moral et matériel. Il part, sa tâche accomplie, laissant dans sa nombreuse famille des regrets douloureux et une lourde dette de reconnaissance, qu'elle n'acquittera qu'en respectant sa mémoire, en suivant ses conseils et imitant son exemple.

M. Piéguet était libre-penseur, il ne suivait les pratiques d'aucun culte, estimant qu'un esprit vraiment fort puise sa consolation et sa récompense dans la conscience du devoir accompli. Et il pensait justement. N'en a-t-il pas fait, du moins pour la justice d'ici bas, l'expérience,— je ne dirai pas cruelle, puisque la tournure de son esprit lui permettait d'accepter philosophiquement de telles disgrâces,— mais concluante en tous cas.

Soixante années de vie privée honorable, vingt années de dévouement absolu et constant à la chose publique ne lui ont pas, en effet, valu la récompense qui vient souvent honorer des services moins exceptionnels. Reconnaissons tout de suite que la faute n'en incombe pas entière à ceux qui ont la lourde tâche de récompenser tous les mérites. M Pieguet a sa part dans la responsabilité de cet oubli, il étais modeste, peu ambitieux et point familier d'antichambres.

Vous avez voulu, messieurs, par votre présence, témoigner de votre estime pour l'homme que nous venons accompagner à sa dernière demeure et de votre respect pour sa mémoire, laissez-moi vous en remercier au nom de la famille, laissez-moi vous en remercier au nom de toute la population de Mers-el-Kébir

Nous te disons adieu, Pieguet, du bord de cette tombe entourée de tous tes amis, nous saluons en toi, une dernière fois, le républicain sincère et juste ; nous saluons avec respect tes convictions libres et tolérantes. Adieu !

M. Martin, adjoint, au nom du conseil municipal, a pris ensuite la parole et a lu le discours suivant :

Messieurs,

En venant accompagner jusqu'à sa dernière demeure notre regretté M. Honoré Piéguet, permettez-moi de vous retracer en quelques mots, la vie de cet homme de bien, et lui adresser un suprême adieu au nom de tous ceux qui ont eu le bonheur de le connaître tant comme homme privé que comme administrateur :

Né le 8 août 1824 à Ronchamp (Haute-Saône), il quittait à l'âge de 17 ans son pays natal pour se rendre en Algérie y exercer sa profession de menuisier.

De 1841 à 1848, par son esprit de travail, d'intelligence et de sages économies, il réalise une somme d'argent assez considérable qui le détermine à reprendre la route de France pour apporter à son vieux père le fruit de son épargne.

La Révolution éclate, il n'hésite pas à prendre les armes pour servir la République.

Après avoir rempli son devoir de citoyen et de soldat, il revient à Marseille étape par étape et se fait embarquer pour Bône, comme aide charpentier.

Aussitôt arrivé, il se remet opiniâtrement au travail et, après quelques années, il réalise suffisamment d'économies pour entreprendre avec son frère, qui venait de quitter le régiment, le commerce de bois.

Par suite de l'entreprise de grands travaux publics dans notre département, monsieur Piéguet se fixe à Oran, puis à Sainte-Clotilde où il vient de mourir au milieu de ses sœurs, de ses neveux qu'ii avait élevés.

Bien, que possédant de la fortune, ce travailleur infatigable ne se lasse pas, il constitue un vignoble magnifique, il poursuit ardemment le reboisement des montagnes.

Ses concitoyens reconnaissant sa vaillance et ses mérites, l'appellent à la direction de leurs affaires publiques.

Élu maire de Mers-el-Kébir en 1872, il a travaillé pendant 18 ans à la prospérité et au bien être de la commune et de ses administrés. Il nous quitté, emportant les sympathies de tout le monde. Toutes les administrations, dont les portes lui étaient ouvertes, considèrent sa mort comme une grande perte.

Il a employé une grande partie de sa fortune à soulager les misères de ses administrés et à venir en aide aux travailleurs qui trouvaient en lui un véritable père.

Cher ami Piéguet, en quittant la vie, vous emportez les regrets de tous, j'en suis si convaincu, et nul de ceux qui vous ont connu, n'oublieront votre mémoire, et votre souvenir sera toujours l'emblème du travail et de la charité.

Adieu cher ami, adieu père des pauvres.

LA SITUATION DE L'ALGÉRIE AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE
(*Le Messager de Paris*, 25 avril 1891)

Le département d'Oran, qui, situé entre le département d'Alger et l'empire du Maroc, forme la partie occidentale de l'Algérie, embrasse une superficie de 11.558.000 hectares, dont 3.689.000 hectares pour la partie colonisable et habitée et 7.869.000 hectares pour les hauts-plateaux et le Sahara, La population du département d'Oran est, d'après le recensement de 1886, de 870.505 habitants.

Le département d'Oran est, des trois départements algériens, celui où la population a la densité moindre ; c'est aussi le moins peuplé ; l'élément étranger y prédomine dans la proportion de 144 étrangers pour 100 Français ; l'élément indigène est supérieur de beaucoup à l'élément européen dans le territoire civil, surtout dans les arrondissements de Mostaganem et de Tlemcen. Les étrangers appartiennent a diverses nationalités, mais, pour la plus grande partie, à la nationalité espagnole. La facilité des communications entre la côte omanaise et la côte espagnole et la certitude de trouver, dans notre colonie, un travail suffisamment rémunérateur sont les deux causes qui concourent le plus puissamment à attirer les Espagnols en Algérie.

Au recensement de 1886, il y avait dans le département 75.433 Espagnols, contre 20.099 étrangers d'autres nationalités. De 1865 à 1885, on compte annuellement en moyenne 50 options pour la nationalité française et 30 demandes de naturalisation de la part d'Espagnols vivant dans la colonie. C'est bien peu, relativement au grand nombre de familles fixées en Algérie sans esprit de retour. Les autres éléments étrangers de la province d'Oran sont italiens, portugais, maltais, allemands et marocains.

Le sol arable du département d'Oran est formé, pour la plus grande partie, de couches appartenant aux terrains tertiaires, c'est-à-dire à ceux qui fournissent les terres les plus riches. Dans le nord du département, les terres sablonneuses ou à sous-sol sablonneux occupent une large place ; ce sont d'excellentes terres à vignes. Dans la

partie basse du Tell, les terres calcaires et marneuses dominent ; leur fertilité n'est pas très grande. La vigne y vient bien, mais elle y donne peu ; ses produits sont, en revanche, de qualité supérieure. Les sols argilo-calcaires constituent les vastes plaines et les grands plateaux. Leur fertilité est accrue par la présence de l'oxyde de fer. Les terres rouges des environs d'Oran jouissent d'une grande réputation de richesse.

Les céréales forment la base de la production agricole du département. La récolte en blé de 1887 a été évaluée à 1.751.506 quintaux métriques, se divisant en 874.915 quintaux de blé tendre et 876.591 quintaux de blé dur. La récolte en orge a été de 2.643.884 quintaux, et celle de l'avoine, de 333.345.

Les blés d'Oran s'exportent surtout vers Marseille. Il n'en va que de faibles quantités (1 % environ) vers les ports de l'Océan et de la Manche, en raison de la concurrence des blés américains et du peu de convenance des blés durs aux usages du Nord.

Les autres céréales cultivées dans le département sont le maïs et le *bechna*, sorte de sorgho blanc, dont les indigènes font un pain qui rappelle le pain de maïs.

À la culture des céréales se rattache celle des légumineuses parmi lesquelles la fève joue un grand rôle. La production annuelle du département en est évaluée à 30.000 quintaux environ, dont deux tiers produits par les indigènes. Les cultures européennes donnent un résultat bien supérieur aux cultures indigènes. La fève est en grande partie exportée.

On cultive aussi dans le département d'Oran le tabac, le coton, le lin, la ramie et les plantes à sucre.

La culture maraîchère a pris un développement considérable dans le département d'Oran. La banlieue de chaque grand centre possède un nombre considérable de jardins où les légumes sont cultivés avec soin et intelligence, le plus souvent par des maraîchers espagnols, parfois par des jardiniers indigènes.

On cultive l'orange, la mandarine, le citron. Les figuiers sont excessivement communs dans le département et l'on peut dire qu'il en existe partout, surtout en pays indigène. C'est principalement dans l'arrondissement de Mostaganem que cette culture est développée en vue de l'exportation des figues sèches, dont la production, pour cette région, dépasse souvent annuellement 1 million de francs.

En 1887, le bétail possédé par les indigènes dans le département d'Oran formait un total de 4.665.000 têtes. Si l'on ajoute à ce total le bétail appartenant aux Européens, plus les animaux des races chevaline, asine et mulassière, on voit que le département d'Oran doit posséder actuellement plus de 5 millions de têtes d'animaux. C'est une richesse de 150.000.000 de francs qui va en augmentant chaque année.

La vigne est cultivée avec succès dans le département d'Oran. Les principaux centres de production sont Tiaret, Mascara, Pélissier, Mostaganem, Saint-Cloud, Oran, Misserin, Valmy et Tlemcen.

Le département d'Oran vient en seconde ligne, après le département de Constantine, pour sa superficie forestière. Le domaine forestier du département d'Oran couvre 808.202 hectares se répartissant ainsi :

	hectares
Chêne vert	267.213
Pin d'Alep	258.834
Thuya.	124.160
Chêne-liège	7.627
Chéne zéen	417

Essences diverses	149.951

L'alfa domine sur les Hauts-Plateaux du département d'Oran, mais on en trouve peu partout, du littoral jusqu'au désert. Il croît spontanément dans les terrains secs et pierreux. Un hectare d'alfa produit en moyenne 1.500 kilogrammes de feuilles marchandes.

Si l'on considère l'ensemble du commerce de l'Algérie, le département d'Oran occupa la première place sans que, cependant, la différence qui existe entre son commerce et celui des autres départements soit bien grande.

Le département d'Oran compte six ports classés ouverts à l'entrée et à la sortie des marchandises de toutes sortes. Ce sont : Nemours, Béni Saf, Mers-el-Kébir, Oran, Arzew et Mostaganem.

Les importations se répartissent entre eux dans la proportion suivante : Nemours 0,5 %, Béni Saf 2,5 %, Mers-el-Kébir 0,1 %, Oran 83,4 %, Arzew 8,5 %, Mostaganem 5 %.

Pour l'exportation, le port d'Oran fournit à lui seul 80 % du trafic.

J. RAUBERT.

1895 : fondation de la maison Joseph Lasry :
importateur, armateur, agent maritime…

ORAN
PORT MILITAIRE DE L'ORANIE
(*Le Petit Fanal*, 21 février 1898)

Donc il est entendu que l'Oranie aura son port militaire. Nos députés l'ont demandé. Le Gouvernement l'a promis. Fort bien. Mais où le mettra-t on ? A Rachsgoun ou à Mer-el-Kébir ? Grande bataille !...

Il y avait une fois, au pays de la Mancha, un pauvre magister qui semblait là tout exprès pour justifier la raillerie cruelle dont on bafoue les maîtres d'école d'Espagne. Chargé de famille, affligé d'une marmaille dévorante, il menait une pitoyable existence, et souvent, devant les steppes désolés de son garde-manger, le compatriote du chevalier de la Triste Figure usait du stratagème connu des miséreux de tous les pays et s'efforçait à remplacer par une bonne histoire le rot obstinément fugitif ou le civet récalcitrant.

Or, un soir que la part de « garvanzos » chichement arrosés d'un peu d'huile rance avait été plus maigre encore, il se prit à conter à ses entants le magnifique rêve qu'il avait fait. Il avait trouvé une grosse bourse remplie d'or. Il allait acheter le plus beau champ du voisinage et le planterait d'oliviers qui donneraient à profusion une huile savoureuse.

Et voilà que les enfants qui l'écoutaient bouche bée se mirent tout à coup à se disputer, jaloux déjà les uns des autres et se gourmant pour savoir qui d'entr'eux aurait le premier et la plus grosse part de cette huile incomparable. Le père, souriant, calma leur ardeur juvénile :

— No mojeis ! leur dit-il. Ne saucez pas déjà. Vous aurez, je vous l'affirme, tout le temps de vous mettre d'accord.

Le mot est resté au répertoire des proverbes espagnols....

*

* *

Sous le bénéfice de cet « apologe », je reviens au port militaire de l'Oranie.

Les partisans de Rachsgoun font valoir l'embouchure « incomparable » de la Tafna ; ils vantent les mérites de son estuaire, à quelques heures à peines de Gibraltar, protégé par l'enrochement naturel de Siga et, à deux milles au large, par l'îlot de Rachsgoun, facile à fortifier, le tout aisément relié à Tlemcen par une voie ferrée avec bifurcation sur Marnia. Il s'appuient sur l'opinion de l'illustre Bugeaud — et aussi sur celle de MM. Havard et Soipteur, conseillers généraux de l'arrondissement.

À leur avis, Rachsgoun donnerait toute satisfaction aux intérêts militaires présents et futurs, « tout en répondant aux besoins économiques de la région », et permettrait au commerce français, « par un fonctionnement rationnel et pratique des marchés de Marnia et d'El Aricha, de pénétrer pacifiquement au Maroc, par Oudjda. »

*
* *

Ceux qui tiennent, au contraire, pour Mers-el-Kébir ont des visées diplomatiques et commerciales moins hautes. Ils sont plus... — comment dirais-je ?... politiques. (Ma parole ! j'allais écrire : électoraux). Ils arguent eux aussi d'une opinion respectable, par son ancienneté, celle émise le 26 juin 1852 par une commission mixte que. présidait M. l'ingenieur Aucours, le même à qui l'aimable M. Tondu s'est mis en devoir, depuis tantôt trois ans, d'élever la plus poétique de nos fontaines, et qui conclut alors à l'abandon de Rachsgoun. Le père Bugeaud était mort depuis trois ans !

Ils excipent aussi des dépenses considérables de Rachsgoun. Ils sont d'ailleurs nombreux, techniques et documentés. Ils rappellent que Mers-el-Kébir fut le *Portus divinus* des anciens. Ils comptent dans leurs rangs le conseil municipal de ce intéressant petit centre, et son conseiller général. C'est bien naturel. On y voit aussi — psychologie plus troublante — le conseil municipal d'Oran, « à l'unanimité », le « Syndicat d'initiative de l'Oranie » (que va-t-il faire dans cette galère ?) et, enfin, un ingénieur civil pour qui les voies ferrées départementales — à défaut de celles de nos conseillers généraux — n'ont plus le moindre secret. Ils ne manquent, on le voit, ni d'autorités ni de lumières.

Certains d'entre eux abusent même de pseudonymes tirés des plus belles pages de l'histoire grecque pour protester avec la dernière indignation contre Rachsgoun et prophétiser que « la lumière finira par jaillir des odieuses ténèbres où notre députation nous a plongés ! »

*
* *

Parlons sérieusement, et, puisque la discussion est ouverte, qu'on me permette d'y introduire un élément nouveau, que personne n'est tenu de trouver bon, qui vaudra ce qu'il vaudra, mais qui n'est pas, ce pendant, tout à fait négligeable.

J'estime, toutes choses égales d'ailleurs, que la vraie place du port militaire de l'Oranie, de ce port dont l'urgente nécessité n'est plus à démontrer, est tout simplement à Oran.

A Oran, dont le port de jour en jour trop petit, et qui doublera et triplera d'importance si nous obtenons enfin la franchise d'une partie de ses quais, leur aménagement et leur outillage, peut le plus aisément du monde s'étendre du côté de l'est, où les bas fonds de la baie Sainte-Thérèse et tout le Ravin-Blanc, à l'abri des feux convergents de la Pointe Blanche et du Fort des Isolés, protégés du large par les puissantes batteries de Canastel, du fort Lamoune et du Santon, offrent un

emplacement des plus propices au creusement de vastes bassins de radoub, à l'édification économique et rapide, grâce à la proximité d'une voie ferrée, d'ateliers de construction et de réparations, de magasins et d'entrepôts.

Quelques millions suffiraient à ces travaux, qu'une simple jetée s'amorçant à la Pointe Blanche garantirait parfaitement les vents d'est et de la mer du large.

Ce projet, dont la facile réalisation ferait d'Oran une des plus puissantes villes maritimes de la Méditerranée — juste récompense de son esprit d'initiative et de ses laborieux efforts —, a ceci de particulièrement séduisant qu'il n'empêche en rien l'établissement d'un port de refuge à l'embouchure de la Tafna, son avitaillement en charbon, eau et vivres en quantité suffisante pour les besoins d'une escadre, pas plus qu'il n'entrave l'amélioration et l'aménagement de la vaste rade de Mers-el-Kébir qui, tout au contraire, deviendrait ainsi l'avant-port du port de guerre d'Oran — comme la rade de Saint-Mandrier à Toulon, comme celle de Brest pour le Porstieu.

Telle est la nouvelle solution que je propose. Qu'en pensent la chambre de commerce et les Ponts et Chaussées ?

Nous avons assez de ports ratés comme cela en Algérie. Réfléchissons bien avant de jeter à l'eau l'argent si péniblement et si patriotiquement amassé de la Défense Nationale !

E. Bard.

ORAN
(*Le Petit Fanal*, 20 août 1898)

Les travaux du port. — Par arrêté préfectoral en date du 16 août courant, les projets dressés par le service des Ponts-et-Chaussées, en vue de l'exécution des travaux concernant la transformation en quai de la jetée Sainte-Thérèse, ainsi que l'approfondissement du port d'Oran, resteront pendant un mois, à partir du 22 août courant, déposés à la préfecture d'Oran (4e Bureau) où le public sera admis à en prendre connaissance et à consigner ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

À l'expiration de ce délai, une commission d'enquête sera appelée à examiner les déclarations et observations consignées sur ce registre, et à entendre toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter.

Cette commission est composée de MM. Fouque Laurent, conseiller général, président.

Johner, adjoint à M. le maire d'Oran.

Derrien, lieutenant-colonel en retraite, président de la Société de Géographie.

Gachet Paul, négociant.

Emerat, conseiller général.

Castanié, armateur.

Parent, agent général des Société générale des transports maritimes.

Ramier, conseiller général.

Lépré, agent de la Compagnie de navigation Caillol et Saint-Pierre.

Les Docks oranais
(*Le Petit Fanal*, 27 septembre 1898)

Nous recevons de M. Frette la lettre suivante, que nous nous empressons de publier :

Monsieur le directeur du *Petit Fanal*, Oran.

On me communique à l'instant, le numéro du *Petit Fanal* portant la date du 16 courant, contenant une lettre datée du 14 de l'honorable président de la chambre de commerce d'Oran, laquelle a dû être imparfaitement reproduite, car en voulant relever l'inexactitude de reproduction d'un télégramme, celle lettre créa une confusion qu'il est de mon devoir de ne pas laisser établir.

C'est, en effet, sur ma demande, instante, que j'ai obtenu de la bienveillance de mes collègues une délégation officielle pour connaître, sur place, l'accueil fait par les deux sociétés de crédit de la capitale, à la demande que leur avait été adressée par la chambre de commerce d'Oran le 3 août, tendant à obtenir de ces sociétés la condition d'un emprunt éventuel, et surtout pour les faire aboutir.

Aussi, dès mon arrivée à Paris, j'ai d'abord visité la Caisse des dépôts et consignations qui m'a dit avoir accusé réception à la chambre de commerce de sa demande de renseignements en l'informant que pour arriver à conclure un emprunt, il fallait en faire la demande ferme accompagnée du dossier y relatif, que le tout serait soumis à sa commission de surveillance lorsqu'elle se réunirait, c'est-à-dire après la rentrée des Chambres.

Devant cette perspective d'un nouvel ajournement je me suis immédiatement abouché avec le Crédit foncier de France bien avant la réception de la lettre de M. le président de la chambre de commerce d'Oran m'invitant à ne pas me déranger, ayant reçu de la Caisse des dépôts et consignations, la réponse que je viens d'indiquer (ce que j'eusse fait quand même si j'avais reçu cette lettre avant) et dans mon ardent désir d'aboutir immédiatement, j'ai prié M. le gouverneur de considérer la demande de renseignements de la chambre de commerce d'Oran, comme une demande ferme d'emprunt. Cette proposition, aussitôt agréée, l'opération a été immédiatement étudiée et discutée et il en est résulté la conclusion ferme de l'emprunt, sauf, bien entendu, ratification de la chambre de commerce et agrément du Crédit foncier d'Algérie, à des conditions d'ailleurs plus avantageuses que celles indiquées par la Caisse des dépôts et consignations.

La confirmation officielle de cette conclusion m'ayant été adressée, par lettre, le lendemain de notre entrevue par M. le gouverneur du Crédit foncier de France, je me suis empressé de la transmettre à M. le président de la chambre de commerce d'Oran, en l'accompagnant d'un compte-rendu de mes démarches et négociations.

Le tout devait être, depuis 48 heures, au moins, en la possession de M. le président, lorsque j'étais informé que sur les pressantes instances du Syndicat d'initiative de l'Oranie, la C. G. T. avait décidé que la traversée Carthagène-Oran aurait lieu, désormais, de jour ; je n'ai pu résister au plaisir, bien naturel d'annoncer deux bonnes nouvelles aux Oranais, j'espère qu'ils ne m'en voudront pas.

Je regrette seulement que pour expliquer mon intervention, cependant si simple et si naturelle afin de hâter la solution si longtemps attendue par toute l'Oranie, des travaux du port, d'être obligé d'abuser de votre aimable hospitalité en vous priant de publier cette bien longue lettre et d'agréer l'assurance de mes sentiments bien dévoués.

FRETTE.

Un exemple de français commercial pittoresque

COMMISSION D'INITIATIVE

Question des quais et docks d'Oran

RÉUNION DU 25 MARS 1899
(*Le Petit Fanal*, 31 mars 1899)

M. R. Sagne, président de cette réunion, en l'absence de M. H. Beaupuy, ouvre la séance et donne la parole à la délégation qui vient de se rendre auprès de M. le gouverneur général de l'Algérie.

M. A. Gautier prend la parole :

Oran, le 25 mars 1899.

Messieurs,

Par votre assemblée du 9 mars 1899, le vœu émis ayant indiqué à votre commission le but qu'elle avait à atteindre, c'est-à-dire l'explication nette et précise de vos desiderata à Monsieur le gouverneur général ; il lui est apparu tout d'abord que, par correction, elle devait rechercher tous les appuis de pouvoirs oranais s'inspirant du but poursuivi et, à cet effet, dès le 13 mars courant, elle obtenait de Monsieur le préfet, une entrevue dont l'affabilité, jointe au souci des intérêts commerciaux du département, se traduisaient tout aussitôt par la demande préfectorale de notre réception auprès du gouvernement général à Alger.

À ce moment, M. Laferrière, sur le point de partir pour Paris, répondait immédiatement, qu'il ne pouvait encore, vu ses occupations multiples, donner heure et jour d'audience, mais que, suivant les circonstances, la Commission serait immédiatement convoquée.

Sur ces entrefaites et sur renseignements demandés par nous, M. Gobert, maire de notre ville et revenant d'Alger, nous confirmait le prochain départ de Monsieur le gouverneur.

Fallait il attendre ou prendre la résolution de risquer la possibilité d'une audience à Alger, voir même à Paris.

Inspirés de votre légitime attente, la décision de la commission fut prompte ; elle désigna, dès le 20 courant au matin, deux délégués, MM. Adrien Gautier et Charles Jullian, avec mission de partir pour Alger le soir même et de poursuivre plus loin s'il y avait lieu, c'est à-dire jusqu'à Paris, si Monsieur le gouverneur se trouvait dans l'obligation de partir sans pouvoir nous entendre.

Fort heureusement pour vos délégués, Messieurs, la remise, après les fêtes de Pâques, des débats parlementaires sur l'Algérie remettait à plus tard le départ de M. Laferrière et, le matin même de leur arrivée à Alger, ils obtenaient du Gouverneur, en sa villa d'El-Biar, l'audience qu'ils avaient sollicitée.

Dans cette première audience, Messieurs, notre entrevue s'est bornée à des explications préparatoires que nous fournissions à M. Levé, secrétaire particulier de Monsieur le gouverneur, et ce, d'un commun accord, dans le but de faciliter l'étude, l'opinion du Gouverneur et de lui préparer pour le lendemain, les arguments pour et contre nos demandes.

Ce premier entretien, sur le dire de monsieur Levé, avait surtout le but louable, que vous apprécierez, d'éclairer à fond Monsieur le gouverneur sur la question, et de le mettre par avance, à même d'apprécier ce qui avait fait surgir nos desiderata.

Après nombreuses explications commerciales et techniques de circonstance, nous étions donc reçu le lendemain matin 22 courant, dans le cabinet particulier de Monsieur le gouverneur général, où plans et photographies à la main, du port, docks, terrains de quais et du port, d'Oran, nous avions l'honneur de lire et d'exposer le rapport suivant :

Oran, 17 mars 1899.

Monsieur le gouverneur général de l'Algérie,

à Alger.

Monsieur le gouverneur général,

En vous remettant nos rapports et les signatures par lesquelles nous avons été appelés à nous présenter devant vous dans la question docks et quais, projet de la chambre de commerce d'Oran, nous vous prions tout d'abord de considérer que nous nous adressons à vous, armés d'un sentiment de justice commerciale émanant de ceux qui, par leurs efforts incessants, contribuent, tant par la production que par le commerce et le trafic, à la richesse et au développement de la colonie, si tant est cependant qu'on veuille bien, comme nous en avons la certitude en vous, accorder une oreille attentive à leurs revendications, ainsi qu'aux raisons majeures qui les amènent devant votre haute impartialité pour réclamer l'appréciation du mobile élevé qui met tout un département dans l'obligation de vous prier d'avoir à prendre fait et cause pour l'essor auquel il aspire, qu'on lui refuse, et qui lui est dû, vu son importance commerciale, se chiffrant par les quantités suivantes :

Exportation et importation annuelle 700.000 tonnes.

Ces quantités qui placent et doivent placer le port d'Oran au premier rang des ports maritimes français, se décomposent comme suit, dans ses marchandises diverses :

Importations diverses 150/200.000 t.
Exportations diverses 450/500.000 t.
Soit en tout 700.000 tonnes environ,

début de la richesse coloniale d'un département plein de vie, ne demandant qu'à vivre sous une poussée administrative clairvoyante et en rapport avec ses besoins présents et futurs.

Faudrait-il, en un mot, si les revendications sont justes, qu'une conception ingrate d'où qu'elle parte, mit entrave à une prospérité vers laquelle sont incessamment conviés, sous la protection française, tous les intérêts généraux véritablement en jeu ?

Nous ne le pensons pas ! Aussi, est-ce avec ce sentiment, Monsieur le gouverneur, que, respectueux avant tout d'un pouvoir consulaire oranais dont nous dépendons, nous avons accepté la haute mission de venir près de vous, côte à côte avec la chambre de commerce d'Oran, revendiquer des décisions appelées à sanctionner le passé tout en assurant l'avenir.

Nos trois rapports vert, rouge, jaune, vous édifieront sur l'œuvre que l'on aurait dû concevoir et sur celle devenue impérieuse, réclamée par tous avec cette hauteur de vues :

1° L'avenir dans le présent ;
2° L'égalité, dans la soumission aux pouvoirs constitués.

Nous entrons dans l'historique du passé :

Une ancienne étude, magasins publics ou docks de la chambre de commerce, remontait à vingt ans, personne n'y croyait plus, vu l'indécision et le peu de publicité pratique apportées à sa conception, lorsque inopinément, la chambre de commerce, se réfugiant dans une loi difficilement obtenue, décide qu'elle entre dans une période d'exécution.

C'est au moment de cette révélation que tous les intérêts du département d'Oran nous ont chargé de rechercher tous les moyens possibles pouvant pallier les conséquences désastreuses de la construction « magasins publics ou docks à rez-de-chaussée » et dont l'édification sur des terrains d'un port reconnu trop étroit n'a d'autres conséquences que de rétrécir encore les trop rares surfaces disponibles emprisonnées par des administrations diverses.

C'est ainsi, Monsieur le gouverneur, que nous avons dû chercher un remède prompt, sans secousses, efficace, nous efforçant de ne rien combattre autre qu'une routine administrative, excusable, à son heure seulement.

À cet effet, notre commission entrant de plein pied et avant tout, dans le respect dû aux lois, n'a point voulu donner le spectacle d'une lutte contre des « élus consulaires » mal pénétrés de leurs attributions.

Elle a préféré rechercher le terrain de la concorde et dissimuler certaines révélations qui, cependant, l'obligeaient en réunions publiques, à déclarer que la chambre de commerce d'Oran, malgré les bonnes intentions de ses membres pris séparément, se métamorphosait dès l'instant où ces mêmes membres se groupaient en conseil.

Nous demeurons, Monsieur le gouverneur, à votre entière disposition pour tous renseignements verbaux complémentaires que vous pourriez juger bon de nous demander.

La mission commerciale étant la seule dont nous ayons été chargés ne peut, sans cela, que laisser le complément de la réponse à votre enquête.

Il nous paraît impérieux, Monsieur le gouverneur, que la présidence de la chambre de commerce modifie sa dignité actuelle, et ceci afin de ne plus, comme il y a quelques années (pendant l'étude des magasins-docks) laisser se commettre des impérities ou des abus du genre de celui qui ne consistait à rien moins qu'à percevoir des droits de tonnage alors que l'emprunt qui les avait provoqués était amorti depuis longtemps.

Cette impardonnable négligence suscita son contre-coup presque immédiat, en engendrant sur notre place de funestes événements, suite des plaintes formulées par le commerce pour la restitution du trop perçu.

De tout ce qu'il était nécessaire de vous dire, Monsieur le gouverneur, ne ressort-il pas néanmoins que nos efforts n'ont pas cessé un seul instant de se souder sur ceux qu'ils réclamaient et qu'ils réclament encore d'une chambre de commerce dont le pouvoir peut assurer le présent et l'avenir.

Actuellement, paraît-il, M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes n'aurait point accepté, dans sa haute et juste prévoyance, les propositions exposées par notre chambre de commerce de « gérer ses magasins docks par voie de locations », pareille gestion paraissant devoir donner lieu à du favoritisme !

Nous en profitons, Monsieur le gouverneur, pour vous déclarer que les intérêts généraux du département d'Oran, dont nous sommes les mandataires en la question, réclament instamment la cessation d'abus flagrants sur quais et sollicitent avec la dernière énergie de leur chambre de commerce une gestion précise de ses magasins, autrement dit une gestion comportant des obligations pécuniaires, non pour des particuliers, mais pour toutes sortes de marchandises appelées à être taxées au quintal, à l'hectolitre ou au poids suivant leur nature et devant jouir journellement des avantages créés par une œuvre vraie « d'intérêt général ».

Dans ce but, du reste, et après échanges de vues avec le département et ses députés à Paris, notre commission a cru devoir écrire, le 11 mars 1899, la lettre suivante à M. le ministre :

Oran, le 11 mars 1899.

À Monsieur le ministre du commerce, de l'industrie et des postes et télégraphes

Monsieur le Ministre,

Le 1er février dernier, le Commerce d'Oran constituait une commission d'initiative à laquelle il donnait mandat de porter devant la chambre de commerce :

1° L'expression des craintes fondées qu'il ressentait en présence des conséquences qu'allait avoir pour le port d'Oran la construction des magasins-abris, tels qu'ils étaient prévus par les lois du 10 août 1894, 31 juillet 1895 et le décret du gouverneur général en date du 24 mars 1898 ;

2° D'examiner et de faire prévaloir tous les moyens applicables pour parer aux dangers qu'allait faire courir au port d'Oran l'application de l'étude telle qu'elle avait été conçue, et aussi de se rendre compte, car le commerce n'en était pas informé, du mode de gestion.

Cette commission d'initiative, composée de MM. E. Pourtauborde, président ; A. Bernheim, Castanié, A. Gautier, Ch. Jullian, J. Sauvagnac, tous commerçants importateurs exportateurs de la place d'Oran, sanctionnée par toute la puissance commerciale, affirmée par les signatures du département d'Oran, a l'honneur de vous déclarer, Monsieur le ministre, que, respectueuse avant tout des pouvoirs établis, elle a cependant le devoir, dans l'ordre d'intérêt général où elle a été nommée et le seul qu'elle poursuive, d'appeler toute votre attention sur l'approbation des 850.000 francs (magasins publics) réclamée par la chambre de commerce de notre ville et dépendant des lois citées ci-dessus.

Trois assemblées consécutives et contradictoires ont chargé la Commission d'aller se présenter devant M. le gouverneur général à l'effet d'obtenir de sa haute compétence et de ses pouvoirs l'appréciation de ses revendications.

Les intérêts particuliers, trop souvent en jeu dans toutes les créations d'ordre public, nous obligent à réclamer de votre haute impartialité, Monsieur le ministre, de ne sanctionner l'emprunt précité que tout autant qu'une gestion étudiée donnera a cette œuvre le caractère d'intérêt général qui l'a engendrée.

Toutes propositions de location des terrains demandés devront être écartées à tout prix, sous peine de voir l'intérêt particulier, par des agissements peut-être lents, mais justement à craindre, détruire le caractère de l'œuvre soumise à votre approbation.

La Commission d'initiative a l'honneur de vous adresser les trois brochures qui forment l'ensemble du travail de la Commission. Vous y trouverez, Monsieur le ministre, l'esprit dans lequel se sont manifestés les désiderata du département d'Oran.

Nous osons compter, Monsieur le ministre, sur votre appui, pour donner satisfaction à tous ceux qui, sous notre signature, se déclarent respectueux du Gouvernement et de ses décisions dans un ordre d'interêt général.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments profondément respectueux et dévoués,

Le Président de la commission d'initiative
E. Pourtauborde.

Les magasins-docks oranais étant avant tout œuvre de loi exigée dans son exécution par la chambre de commerce, la commission ne pouvait qu'accepter la prise de possession de 12.000 mètres de terrains a bâtir réclamés par elle sur quai, mais ne représentant plus, après constructions, qu'une superficie de 11.000 mètres environ disponibles pour les transactions et absorbant dans leur pourtour 3.000 mètres environ de surfaces destinées à les desservir.

C'est surtout en ce moment, Monsieur le gouverneur, que nous réclamons toute votre attention en même temps que votre indulgence pour le travail abstrait dont nous avons à vous pénétrer.

Suivant plan n° 1 :

La surface totale des quais et terrains de toutes sortes en port d'Oran atteint environ dans l'ensemble 134.000 m², dont suivant détail, et environ :

74.800 m² terrains Domaine public maritime ;
8.000 m² terrains domaniaux ;
300 m² terrains Ponts et Chaussées ;
100 m² terrains Communaux ;
15 800 m² terrains Génie militaire ;
35 000 m² terrains Chemin de fer ;

134.000 mètres ensemble total

se répartissant donc :

74.800 m². Domaine public maritime, terrains de quai proprement dit ;
59.20 m², Domaine, Chemin de fer, Génie et autres.

De cette surface totale, il importe donc, pour trouver le métrage réellement disponible (aux besoins) de retrancher :

1° Terrains du chemin de fer, voies ferrées sur quai 39.000 m²
2° Bâtisses Administrations diverses, port, marine 3.000 m²
3° Voie charretière et chemins divers sur quai 19.000 m²
Soit 61.000 m²
à défalquer de 134.000 m², reste. 73.000 m²
Sur lesquels les transactions se sont toujours mues péniblement au point de provoquer des encombrements sérieux, préjudiciables à la marchandise en partance ou en réception.
C'est toutefois dans cette surface 73.000 m²
qu'il a été reconnu que 32.000 m²
servaient de dépôts à des marchandises ne pouvant comporter de déplacement sans graves et impérieux motifs. Restait cependant en quai, proprement dits 41.000 m²
sur lesquels le Génie militaire, détenteur de 15.800 m², laisse inutilisés près de la Gare, environ 7.000 m²
Ce qui porte exactement à 34.000 m²

la surface véritablement disponible à utiliser pour l'embarquement, le débarquement, la réception et la livraison de la marchandise.
C'est donc avec une si minime surface disponible de 34 000 m²
et sans réclamer et posséder par anticipation des surfaces nouvelles, que la chambre de commerce vient absorber 15.000 m²
magasins docks, pour ne plus laisser que 19.000 m²
quais affectés aux transactions de 700.000 tonnes.
La prévoyance de la chambre de commerce n'était-elle pas, dès l'étude de son projet, de se préoccuper avant tout, si tant est qu'elle ne put gagner l'espace en longueur ou largeur (ce que nous allons vous démontrer), de la rechercher et de la réclamer en hauteur, comme l'a établi notre étude approuvée, du reste en haut lieu, par les ingénieurs, laquelle avec pratique-et simplicité, gagnait 18.000 m² de surface en trois étages dont le coût et l'amortissement réduits, assuraient le succès de la création d'utilité commerciale.
Tous ces détails, Monsieur le gouverneur, nous amènent, à titre palliatif et urgent, à réclamer votre haute autorité pour la remise rapide entre les mains de la chambre de commerce, de tous les terrains domaniaux, Génie militaire et autres disponibles sur le port d'Oran et pouvant se chiffrer par :

1° Surfaces de terrains, Génie militaire, mitoyens avec le chemin de fer, environ 7.000 m²
2° Surfaces de terrains, Génie militaire (obtenus récemment, croyons-nous) du quai Lamoune environ 7.800 m²
auxquelles viendront s'ajouter :
3° Les surfaces du prochain agrandissement sanctionné de la jetée Sainte-Thérèse. *Extra Port*, environ 18.000 m²
Soit 32.800 m²

nouveaux, venant renforcer la surface laissée disponible 19.000 m²
après construction des magasins-docks. Nous nous retrouvons alors en présence de 51.800 m² pouvant donner satisfaction à tous les intérêts engagés et les besoins en jeu, en attendant votre sanction à la conquête d'un nouveau port.

Nous devons en passant, Monsieur le gouverneur, vous remémorer le vœu de la Commission nautique consultative dans les études de l'agrandissement de la jetée Sainte-Thérèse, et, comme elle, nous réclamons l'élargissement extra-port, reconnu aujourd'hui plus pratique, possible et sans danger, comme nous avons eu le plaisir de l'apprendre de M. le préfet.

Ce travail en eaux vives ne serait, du reste, que l'avant-projet au grand port, plan nº 2, que nous vous demandons avec d'autant plus d'insistance que le commerce est à l'étroit, que la production augmente et que l'espace devient impérieux pour assurer l'avenir du développement oranais.

Nos rapports ont fait ressortir la nécessité, pour le port d'Oran et son tonnage, de ne point, si possible, déplacer certaines marchandises des terrains marins. Dans cette demande, le commerce très important des grains entre en première ligne et atteint près de 200.900 tonnes aujourd'hui, 300.000 tonnes sous peu, pour ne pas dire commercialement demain. Son déplacement des terrains marins provoquerait, comme nous l'avons déclaré, un minimum de 0 fr. 60 par quintal de frais de revient supplémentaires qu'il ne serait plus possible de combattre en partie et suivant régions productrices, qu'en détournant les marchandises du port d'Oran au profit d'autres ports dont l'importance n'a pas lieu d'être facilitée aux dépens du port d'Oran.

C'est dans cet ordre d'idées qu'il nous paraît indispensable aussi, que l'important commerce, exportation, moutons, bœufs et porcs s'élevant aujourd'hui à

400.000 moutons.
25.000 bœufs.
20.000 porcs,

soit environ 445 à 450.000 têtes et dont la progression s'accentue tous les ans ; ne reçoive point une place fixe, appropriée à ses besoins d'embarquement.

Pour se rendre à quai, les troupeaux traversent forcément la ville, faute d'autre voie de communication, et comme défense est faite de traverser la ville de jour, c'est donc de nuit que tous ces animaux viennent leur stationnement en attendant l'embarquement plus ou moins prompt et dépendant d'opérations autres des vapeurs destinés à les recevoir bord à quai.

Afin d'éviter l'encombrement des quais et la fatigue prolongée des animaux jusqu'au moment de leur embarquement, nous ne pouvons indiquer de terrains mieux placés que ceux du Domaine forestier situés en dessous du nouveau fort Lamoune et longeant la montagne sur Sainte-Clothilde, endroit traversé, de plus, par la prise d'eau desservant Mers-el-Kébir.

Si le Génie militaire, comme nous vous l'avons laissé entendre, vient enfin d'opérer, entre les mains des Ponts et Chaussées, la remise des terrains du quai Lamoune, nous réclamons la prise de possession immédiate par la chambre de commerce et l'attribution de toutes ces surfaces en répartition équitable de tous les véritables intérêts commerciaux du département.

Est-il encore possible d'apporter remède à toutes ces éventualités ? Oui, M. le gouverneur, cela dépend beaucoup de vous et de la sage administration de notre chambre de commerce. Ne pas chasser, mais bien, au contraire, attirer vers le port d'Oran tout le tonnage, importation et exportation, et l'hospitaliser [*sic*] sur des terrains propices, sans encombre pour les transactions maritimes.

Tout cela peut être fait, si surtout vous voulez bien opposer l'appui de votre haute autorité à l'insouciance d'administrations publiques dont l'excuse se trouve dans

l'obligation d'attendre et d'obéir à des ordres supérieurs pour se dessaisir d'un revenu qu'elles peuvent tirer de ce que l'État leur a conféré à titre provisoire.

Faites cesser ce provisoire, M. le gouverneur, tout le département d'Oran vous en conservera gratitude, faites opérer la remise de tous ces terrains en chambre de commerce, et vous aurez véritablement contribué à une œuvre d'expansion coloniale égalitairement et sagement répartie dans le vieux port en attendant le nouveau qui permettra, lui, facilement à nos couleurs nationales, d'abriter la défense maritime mobile que le Gouvernement a bien voulu lui concéder.

À ce sujet, veuillez me permettre, monsieur le Gouverneur, de joindre aux pensées d'affaires, la pensée de la patrie ; autant veut dire pour nous la pensée de la prévoyance, à seconder notre pays dans sa sécurité au moment du danger.

La chambre de commerce ferait œuvre de patriotisme en ne demeurant plus dans un oubli inqualifiable! La preuve en est que :

Si de France, par mer, l'envoi de canons gros calibres devenait inopinément urgent, il ne serait point possible, en ce moment, de débarquer dans le port d'Oran, faute d'engin élévatoire suffisant.

Nous assisterons donc à ce peu réconfortant spectacle d'un matériel pressant de guerre destiné à Oran et dans l'obligation de débarquer à Alger.

Tout cela pourrait paraître invraisemblable si, déjà, des faits récents n'étaient venus confirmer l'imprévoyance ou la négligence, et si, plus anciennement encore, les canons de nos forts n'avaient dû être débarqués à Arzew avec le concours fortuit d'une bigue puissante de ponton, appartenant à une entreprise particulière revendue et transportée à Marseille, après l'exécution des travaux du port d'Arzew.

Quant à la défense mobile maritime que tout Oranais doit être heureux de posséder, ne faut-il pas aussi songer à la sécurité de son mouillage et lui attribuer, malgré tout, dans un port insuffisant pour les affaires, un endroit pratique, sûr, propice à ses manœuvres et à ses approvisionnements.

Nous vous signalons, M. le gouverneur, le vieux port comme poste appelé à satisfaire tous les besoins maritimes, côte à côte avec nos nécessités commerciales.

La défense mobile trouverait même en face de son mouillage de spacieux magasins, bureaux, etc.

Si, dans notre caractère uniquement commercial, il nous est donné, M. le gouverneur, de pouvoir compter sur votre approbation et votre appui, pour ce que nous avons été chargés de vous demander, nous vous dirons merci au nom des grands intérêts vitaux de notre Département.

Soyez assuré que quant à nous, commission inspirée du devoir dans la loi, notre rôle finit à vous.

Nous allons rentrer dans le rang attachant des affaires, heureux simplement, si nous pouvons emporter dès à présent, le plaisir et la satisfaction de nous être inspirés de votre généreuse appréciation sur l'Algérie et d'avoir accepté l'initiative que confirme encore la récente belle pensée de votre discours au banquet du Groupe Colonial à Paris, dans lequel vous disiez :

« Je crois être l'interprète de tous les habitants de l'Algérie, de tous ceux qui pensent à son présent et surtout à son « avenir. »

Le présent et l'avenir commercial du département d'Oran sont entre vos mains.

Pour la commission d'initiative,
La délégation :
Gautier ; Jullian.

Après lecture de ce rapport et, comme nous vous l'avons dit, Messieurs ; photographies et plans à la main, nous avons fait ressortir à M. le gouverneur, ostensiblement sensible aux accents des travailleurs et des commerçants, notre

courtoisie locale dans la défense des intérêts généraux du Département, notre soumission dans l'acceptation de lois, mêmes imparfaites, et, enfin, notre volonté d'obtenir une gestion commerciale oranaise correspondante aux véritables besoins de la Colonie.

M. le gouverneur a bien voulu suivre pas à pas le détail de toutes nos explications et n'a point tardé à reconnaître dans notre soumission à une loi consacrant des docks ; la nécessité de l'agrandissement et de la libre disposition des terrains sur quai

Ses paroles conseillères nous ont engagé à provoquer l'accord sur ce point entre les administrations diverses en jeu, autrement dit provoquer leur convocation sous l'autorité de la chambre de commerce pour vous nantir immédiatement de toutes les surfaces pouvant être mises à votre disposition et qu'il suffisait de réclamer.

C'est bien là, en effet, Messieurs, la hiérarchie des pouvoirs et la filière par laquelle tous administrés doivent respectueusement passer, tout en conservant cependant un droit absolu au grand jour, celui de protester et de revendiquer auprès de leurs élus directs, l'autorité qu'ils leur ont donnée et dont ils doivent savoir se servir.

Nous ne pouvons donc que redire ce que nous disions dans un précédent rapport :

« En questions commerciales, tout commence et tout finit à la chambre de commerce. »

Est-ce à dire pour cela que la chambre de commerce ne soit point suffisamment armée pour conquérir vos besoins et que sa puissance commerciale puisse être combattue même par l'État, lorsque la logique et la raison la consacre ?

Non Messieurs! le pouvoir de la chambre de commerce est absolu ; elle est armée des meilleures armes, celles des travailleurs.

Avec de la compétence, de la décision, de l'autorité ; mais en même temps avec des responsabilités honorant la dignité du grade, vos élus consulaires peuvent et doivent obtenir toutes vos facilités, commodités et sécurités commerciales faisant la richesse de pays producteurs comme le nôtre.

Vous pouvez donc exiger d'elle sans révolte ; protester si besoin est contre elle ; mais en faisant au grand jour sans bruit, et avec dignité appel à son pouvoir dont nous dépendons et auquel nous faisons un dernier appel !

L'assemblée, après avoir entendu la Commission d'initiative, exprime le vœu suivant, que la commission devra présenter sans retard à la chambre de commerce :

« Qu'après étude de tous les terrains disponibles, il résulte que la chambre de commerce peut, en usant seulement des droits qui lui appartiennent, donner satisfaction aux intérêts généraux.

» Que la réunion l'invite à fixer au plus tôt, d'une façon précise et officielle, ce qu'elle entend faire ; puisque la sanction de l'emprunt étant arrivée, la construction des magasins-abris en entier devra commencer immédiatement,

« Que le mode de gestion des magasins-abris et la répartition des terrains doit être connue de tous. Et que la chambre de commerce indiquera dans le moment actuel, à chaque occupant dépossédé, la part de l'emplacement quelle lui réserve, sur les terrains qu'elle annonce avoir en main, soit : 17.000 m^2 environ.

« Qu'à cet effet, quoique la commission d'initiative soit dissoute, l'assemblée demande à ce que toutes réclamations individuelles ou collectives puissent être adressées à son Président, afin de permettre à la dite Commission, s'il y a lieu, de revendiquer à nouveau les droits de chacun.

« POUR COPIE CONFORME :
« Le président de la commission,
« E. POURTAUBORDE ».

L'adoption de ce vœu est mise aux voix et accepté à l'unanimité.

MM. Pourtauborde et Gautier expriment tour à tour leur surprise de voir annoncer par la voix de la Presse, que la chambre de commerce ne construira que huit magasins seulement, alors que la loi réclamée par elle et qu'on avait déclaré à la Commission ne pouvoir transgresser, fixait à neuf le nombre des magasins - abris à construire irréductiblement.

Ils appuient sur ce fait particulier et exposent la crainte de voir peut-être de nouveaux changements intervenir suivant des convenances de moment.

Personne ne demandant plus la parole, M. Sagne, président lève la séance.

Le Président de la Commission :

E. Pourtauborde.

Commission d'initiative :

A. BERNHEIM ; J. CASTANIÉ ; A.GAUTIER ; Ch. Jullian ; E. POURTAUBORDE ; J. SAUVAGNAC.

QUAIS ET PORT

L'Emprunt de la chambre de commerce
(*Le Petit Fanal*, 30 novembre 1899)

Désireux de hâter la réalisation de l'emprunt de 915.000 francs à contracter par la chambre de commerce pour les travaux d'approfondissement du port d'Oran et de transformation en quais de la jetée Sainte-Thérèse, le Préfet d'Oran avait prié M. Étienne d'intervenir à Paris auprès des ministres compétents, en vue d'obtenir au plus tôt l'autorisation nécessaire.

Notre député vient de lui adresser la lettre suivante :

Paris, 23 novembre 1899.

Monsieur le Préfet,

Je me suis rendu au ministère du commerce et j'ai ainsi appris que le projet de décret concernant les travaux du port d'Oran avait été soumis à l'approbation des ministres des finances et des travaux publics depuis le 12 octobre.

J'ai immédiatement fait des démarches au ministère des Finances et fini par être assez heureux pour qu'un avis favorable soit donné, mais le ministre ayant constaté que la taxe de 0 fr. 35 était très élevée et donnerait des recettes bien supérieures à l'annuité prévue pour l'emprunt, il a demandé à M. le ministre du commerce, dans le cas où il y aurait urgence à l'adoption du projet, de prescrire que la taxe ne devrait plus fonctionner le jour où la chambre de commerce aurait recueilli les sommes nécessaires aux charges de l'emprunt — le ministre des travaux publics m'a promis de donner avis favorable dans 3 ou 4 jours.

Cela fait il faudra aller au Conseil d'État, ce qui nous remet à un mois environ.

Veuillez agréer

Eug. ÉTIENNE.

Chronique locale
(*Le Petit Fanal*, 12 février 1900)

Les travaux du port d'Oran. — M. Baudin, ministre des travaux publics, vient de décréter d'utilité publique les travaux d'amélioration du port d'Oran, comportant l'approfondissement du port et la transformation de la jetée Sainte-Thérèse en quai.

La dépense de ces travaux est évaluée à 915 000 francs.

Chronique locale
(*Le Petit Fanal*, 31 mai 1900)

Les travaux du port. — Ce matin, à la préfecture, ont eu lieu les adjudications des travaux pour l'approfondissement du port et l'élargissement de le jetée Saint-Thérèse.

Pour les travaux d'approfondissement, évalués à 365.000 francs, deux soumissionnaires étaient en présence : MM. Bails et Keime, d'Oran, avec demande d'augmentation de 10 %, et M. Gibbal, d'Oran, avec 0 % de rabais.

Ce dernier a été déclaré adjudicataire.

Les travaux de transformation de la jetée Sainte-Thérèse, évalués à 550.000 francs, ont réuni sept soumissionnaires :

MM. Cézard, de Cambrai, rabais 0 % ; Delarbre, de Marseille, augmentation 5 % ; Gounon, d'Alger, rabais 0 % ; Faure, d'Oran, rabais 2 % ; Bails et Keime, rabais 3 % ; Aussourd, d'Alger, augmentation 7 % ; Terrade, d'Oran, rabais 4 %.

Ce dernier a été déclaré adjudicataire.

À SAÏDA

Un suicide
(*Le Petit Fanal*, 31 août 1900)

SAÏDA. — M. Arnould, conducteur principal des Ponts-et Chaussées et directeur des travaux du port d'Oran, actuellement en vacances à Saïda, vient de se suicider dans sa villa à la suite d'un accès de fièvre chaude.

La ville est en émoi.

Détails suivent. — C.

[Guerre des Boxers (Chine)]
DÉPART D'ALGÉRIE
(*Le Petit Marseillais*, 1er septembre 1900)

Oran, 31 août.

Le paquebot *Amiral-Baudin* est entré dans notre port, hier soir ; il a immédiatement commencé l'embarquement de 2.500 kg de bagages, 440 quintaux de foin, 310 quintaux d'orge, 80 quintaux de son, 200 quintaux de farine d'orge ; de très importants achats en viandes, poissons, légumes, gibiers ont été également faits sur notre place, l'inspecteur général Bugault ayant voulu faire profiter dans la plus large mesure le commerce oranais du passage du paquebot affrété.

Rien, à bord, n'a été négligé, pour rendre à nos chasseurs le voyage agréable. Les hommes seront logés dans deux compartiments du spardeck avant, chacun deux aura une couchette spacieuse et bien aérée. Les officiers seront logés dans des cabines sur le pont, dans le château central.

L'embarquement des mulets et des chevaux au nombre de 185, a commencé ce matin à 6 heures et était terminé à 9 heures 1/2. C'est à ce moment que les chasseurs ont commencé à s'embarquer. Au préalable, le général Risbourg, commandant la

division, a fait former le cercle aux partants et a prononcé une allocution dont voici la substance :

« Mes amis, vous partez au loin pour aller combattre des sauvages ; mais vous ne serez pas seuls ; vous aurez, combattant à vos côtés, des cavaliers japonais, anglais, russes. Je suis convaincu qu'auprès d'eux, vous saurez maintenir la vieille réputation de vos anciens de Crimée, d'Italie, du Mexique et de 1870. Vous montrerez au monde que la cavalerie de l'armée d'Afrique n'a pas dégénéré, et vous nous reviendrez couverts de lauriers, ajoutant ainsi une nouvelle page glorieuse au livre d'or de votre régiment. Au revoir mes amis. »

L'embarquement a aussitôt commencé et s'est effectué dans l'ordre le plus parfait. À 11 heures, l'*Amiral-Baudin* levait l'ancre aux sons de la *Marseillaise*, auxquels se mêlaient les applaudissements de la foule nombreuse qui assistait au départ. Notons qu'au moyen des fonds provenant de la souscription ouverte parmi la population, il a été remis au capitaine commandant l'escadre 3.000 paquets de tabac et cigarettes, 20 boîtes de papier à cigarettes et plusieurs caisses de divers apéritifs.

Les travaux du port d'Oran
(*Le Journal,* 13 octobre 1901)

ORAN. — Les travaux d'agrandissement du port d'Oran viennent d'être commencés.

On a immergé, hier, le premier des blocs artificiels destinés à former le quai en construction à la jetée Sainte-Thérèse. Les travaux doivent être achevés le 1er octobre 1902.

Avis aux navigateurs
(*La Petite Gironde,* 1er septembre 1901)

Algérie. — Port d'Oran. Achèvement des travaux et renseignements sur l'éclairage.

No 1292, 1903. — D'après un rapport daté du 20 juillet 1903, de M. le capitaine de vaisseau Berryer, commandant le croiseur-école le *Duguay-Trouin*, les travaux du port d'Oran (avis no 606, 1037, 1868 de 1901) sont terminés.

La. jetée Sainte-Thérèse, dont la largeur a été portée à 46 mètres, a été prolongée dans le nord et l'ouest. Sur chacune des extrémités nord-est et nord-ouest de cette jetée est allumé un feu fixe rouge sur une potence en bois. (Cette installation paraît-n'être que provisoire).

La grande jetée a été rechargée avec de nouveaux matériaux, mais n'a point changé de dimensions. Un phare constitué par une tour en fer sur socle en maçonnerie est établi à quelques mètres en dedans de la tête de la jetée et remplace l'ancien phare provisoire montrant un feu fixe vert (avis o 606 de 1901).

L'éperon, qui déborde dans le sud la grande jetée ou jetée nord, dans la direction do la jetée Sainte-Thérèse, a été légèrement prolongé vers le sud. Il porte à son extrémité un fanal montrant un feu fixe vert.

Les bouées mentionnées dans les avis o 1037 et 1668 de 1901 n'existent plus.

Chronique locale
(*Le Petit Fanal*, 28 octobre 1902)

Les travaux du port. — Est incessamment attendu, M. Julien, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, attaché à la direction des travaux publics, chargé par M. le gouverneur général de venir examiner sur place, de concert avec les autorités locales, les diverses questions se rattachant aux travaux d'agrandissement et d'amélioration de notre port.

— Nous publierons demain sur ce sujet qui intéresse à un si haut degré tout notre commerce, une note posant des conclusions nouvelles de nature, croyons-nous, à donner les résultats les plus satisfaisants.

M. PELLETAN EN ALGÉRIE

Arrivée du « Du-Chayla » à Oran. — Réception sympathique. -
(*Le Journal,* 19 avril 1904)

ORAN, 18 avril. (De notre correspondant particulier.) — Le croiseur *Du-Chayla*, venant de Port-Vendres et ayant à son bord le ministre de la marine et Mme Pelletan, est arrivé, ce matin, à cinq heures, dans le port d'Oran. Dès sept heures du matin, malgré un temps affreux, une foule considérable de curieux se pressait sur le quai du Sénégal, où le croiseur est amarré.

La visite n'a pas un caractère officiel ; néanmoins, de nombreuses notabilités montent à bord pour saluer M. Pelletan. Nous remarquons MM. Demalherbe, préfet d'Oran ; Étienne, vice-président de la Chambre ; Saint-Germain, sénateur ; Trouin, député ; Giraud, président de la chambre de commerce ; les généraux Herson, Cauchemez ; le contre-amiral de Percin, commandant la défense mobile de l'Algérie.

À neuf heures, M. Pelletan quitte le *Du-Chayla* et est acclamé par les délégations des groupes républicaine d'Oran, qui ont pris place sur les pontons de débarquement Au nom du groupe des institutrices, Mlle Millaud offre une superbe gerbe de fleurs à Mme Pelletan, qui, souriante, remercie. M. Menudier, président du Comité radical-socialiste, délégué par tous les groupes républicains oranais, souhaite la bienvenue, sur la terre algérienne et française, à M. Pelletan. Il salue en lui le démocrate sincère et le ministre du cabinet énergiquement républicain.

Le ministre se déclare profondément touché des marques de sympathie que lui donnent ses amis inconnus. Il rappelle les circonstances dans lesquelles l'Algérie a contribué à sauver la République. Aujourd'hui, sur la terre algérienne, tous les cœurs battent à l'unisson.

De nombreux cris de : « Vive Pelletan ! Vive la République ! » sont poussés par les spectateurs, au nombre d'un millier environ, tant sur les quais que dans les barques. Puis, le cortège, au milieu de la pluie battante, sous un vent très désagréable, se met en marche dans la direction du poste des torpilleurs. Le ministre discute avec les ingénieurs et les représentants d'Oran, la question de l'agrandissement du port. Il s'agit d'importants travaux à exécuter, consistant dans le prolongement de la jetée Nord, de 1.200 mètres et la construction de 2 kilomètres de quais.

Après un long entretien, sous l'ondée qui tombe, sans discontinuer, M. Pelletan se rend au palais consulaire, où un déjeuner intime lui est offert par les membres de la chambre de commerce.

Les travaux du port. — Le banquet de la chambre de commerce. — Discours du ministre.

M. Pelletan, reçu par les membres de la chambre de commerce, s'est longuement entretenu avec le président de l'assemblée consulaire, le préfet, les représentants du département et les ingénieurs au sujet des emplacements à donner dans le port à la

marine de guerre. Finalement, il fut convenu que le ministre demanderait aux chambres une contribution de 5 millions, à répartir entre les travaux du port de commerce et l'installation de la défense mobile.

Un banquet de 50 couverts a eu lieu ensuite. Au dessert, M. Giraud, président de la chambre de commerce, remercie M. Pelletan d'avoir bien voulu entreprendre un voyage long et fatigant, pour étudier sur place l'importante question des travaux du port d'Oran.

Le ministre répond en déclarant qu'il sera heureux d'obtenir des Chambres les subsides nécessaires pour faire du port d'Oran ce qu'il doit être.

— Oran, dit-il, a une double mission, une mission de paix et une mission de guerre. Je souhaite ardemment qu'il ne remplisse jamais que la première. J'ai ce soin singulier de préparer la défense nationale, en ayant le double désir de faire de mon mieux et en conservant l'espérance que tous mes efforts seront à jamais inutiles et impuissants. Ce sera, en tous cas, un avantage pour la marine d'avoir contribué à des dépenses qui, si elles ne servent pas à la guerre à venir, rendront du moins des services admirables à votre port de commerce.

Mais si jamais le malheur voulait qu'on se battit, ce seraient là des dépenses essentiellement utiles à la défense nationale. C'est pourquoi j'ai toujours été convaincu du grand rôle que doivent jouer les côtes algériennes dans les guerres futures, puisque, avant d'être lié à vous par aucun lien, même pas par le lien ministériel, c'est moi qui, avec Étienne, réclamais les fonds nécessaires à votre cause.

En Algérie, vous aurez à remplir le même rôle que Bizerte en Tunisie. Vous êtes la Bizerte de l'Ouest.

Nous tâcherons, conclut le ministre, de mettre Oran en mesure de rendre à la défende nationale les grands services qu'on attend de lui.

Dans l'après-midi, le ministre, le préfet et les représentants du département allèrent en automobile à Mers-el-Kébir et à Aïn-el-Turck, en suivant la côte.

Le soir, un punch a été offert à M. Pelletan, au Casino, par les groupes républicains oranais.

Les Conférences à l'Exposition coloniale de MARSEILLE
L'ALGÉRIE
commerciale et industrielle
CONFÈRENCE
faite par M. Grenet, délégué de l'Algérie
(*La Démocratie algérienne,* de Bône, 15 septembre 1906)

……

Port d'Oran

Les travaux d'approfondissement du port sont complètement terminés.

La loi déclarant d'utilité publique des travaux d'agrandissement vers l'est a été promulguée le 13 juillet 1903. Le projet définitif des travaux a été approuvé le 23 novembre 1903, il se chiffre par une dépense de 18 millions.

En 1904, il est entré dans ce port, tant voiliers que vapeurs,1.202 navires jaugeant 909.030 tonneaux montés par 34.217 hommes d'équipage.

Les mouvements du cabotage pour ce port en 1904, ont été :

1 Comme port d'expédition, de 1.129 navires jaugeant 177.923 tonneaux montés par 9.631 hommes d'équipage.

2° Comme port de destination, de 1.222 navires jaugeant 241.401 tonneaux montés par 12.062 hommes d'équipage.

L'EXPLOITATION DES OUVRIERS DU PORT
(*Le Petit Fanal*, 16 mai 1907)

Il est vraiment curieux — quoique triste — de voir se dérouler en misères atroces et en abus grossiers, les promesses alléchantes que le bataillon des arrivistes sous la bannière socialiste a fait aux ouvriers.

C'est ainsi que, laissant subsister le régime rétrograde qui est fait aux employés des chemins de fer et aux employés des trams, ce bataillon — plus digne du Pape que de la République — ajoute aujourd'hui un nouveau fleuron à sa bannière sur laquelle les mensonges représentent les « faits d'armes » des héros à la Hervé.

La Société Fogliotti, Penna, Jammy [1], à laquelle on a confié l'entreprise des Travaux du port d'Oran, a inauguré un système d'exploitation, qui dépasse tout ce que l'imagination peut concevoir d'abusif et d'inhumain.

Ces messieurs, qui ont l'avantage d'avoir des noms à consonance bien française, ont fait un rêve délicieux, en songeant que la République est une excellente « poule aux œufs d'or ».

Passant du rêve à la réalité, et ignorant sans doute La Fontaine et ses fables, ces entrepreneurs très entreprenants ont pensé que si la Poule (lisez République) ne pondait pas, les ouvriers français pourraient parfaitement faire les œufs d'or.

C'est ainsi que l'on a « embauché » quantité d'ouvriers capables, qui gagnent chez les patrons français 6, 7 et 8 francs par jour et qui furent payés —une fois le travail terminé — 4 fr. 50 pour 10 heures de travail par la société d'outre-France, Fogliotti, Penna, Jammy.

Si vous ajoutez à ceci, que l'ouvrier est obligé d'accomplir 14 kilomètres pour se rendre à son travail et à sa demeure, vous penserez comme moi, que les 4,50 que les généreux entrepreneurs italiens allouent à leurs ouvriers pour 10 heures de travail, suffisent à peine à payer les chaussures et les frais de « route » que ce déplacement de 14 kilomètres, impose à l'ouvrier.

Pourtant de quel pain mangeront les mioches de l'ouvrier, qui ont droit au même titre que les fils des entrepreneurs, au soleil et à la vie, si le malheureux père à qui on prend ses forces et sa liberté est ainsi odieusement exploité ?

De quoi vivra la famille d'un honnête homme, qui n'a qu'un seul reproche à s'adresser : celui d'être pauvre ?

Si je pose ces questions aux Entrepreneurs, je suis convaincu qu'ils me répondront que, journellement, mille ouvriers sollicitent du travail pour des prix dérisoires.

Certes, ventre affamé est prêt à tout et il y a des malheureux que la misère torture, qui ne refuseront pas d'être esclaves pour donner un peu à manger à leur femme et à tous les marmots, qui fourmillent et qui ont faim dans la chaumière du Pauvre.

Mais est-ce là une raison pour exploiter les travailleurs ?

Les ouvriers qui sont venus nous exposer dans nos bureaux leurs plaintes si légitimes, avaient des larmes dans les yeux en évoquant les souffrances que la maisonnée (comme ils appellent leur famille) supporte par la rapacité, l'égoïsme de gens que l'argent maîtrise et chez qui il étouffe le cœur et la raison.

Aussi est-ce au Peuple lui-même que nous faisons appel pour obtenir la satisfaction à laquelle il a droit.

Qu'il n'emploie pas les moyens violents, comme quelques ambitieux malsains l'y engagent ; qu'il ne se place jamais au-dessus des lois, car il se mettrait hors la loi.

Nous avons en Oranie des représentants sincèrement républicains.

---

[1] Louis Jammy (1853-1929) : polytechnicien, capitaine du génie, entrepreneur de travaux publics à Bône. Il fait ses grands débuts en 1899 comme adjudicataire des travaux du port de cette ville. Voir encadré.

La requête que vient de leur adresser le syndicat des ouvriers de l'Oranie aura certainement une suite favorable parce quelle est juste et qu'elle est faite sans passion.

Ayant la plus grande confiance dans le patriotisme de nos représentants, de notre préfet et de notre maire, nous avons la certitude qu'ils sauront empêcher que des sociétés étrangères, viennent en France, exploiter odieusement l'ouvrier républicain.

Paul MENCA.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 5 mars 1907)

Grève de journaliers marocains. — Une certaine agitation s'est manifestée hier matin, à l'ouverture des chantiers de Mers el-Kébir, parmi les Marocains au service des entrepreneurs des travaux du port d'Oran.

Trouvant insuffisant le salaire de deux francs qui leur est donné, ils se sont mis en grève au nombre, dit-on, d'une centaine, et, un moment, leur attitude a paru devenir menaçante à l'égard d'autres journaliers européens. L'intervention du maire et de la brigade de gendarmerie de Mers-el-Kébir a suffi pour ramener le calmé qui était complètement rétabli dès 10 heures du matin.

M. Piétri, commissaire spécial, a été envoyé sur les lieux par M. le préfet pour faire une enquête.

Dans le département
(*L'Écho d'Oran*, 20 avril 1907)

Mers-el-Kébir. — Depuis le commencement des travaux du port d'Oran, Mers-el-Kébir et Saint-André se transforment ; des constructions s élèvent un peu partout, d'autres sont à l'état de projet. Les travaux de l'école maternelle à trois classes sont poussés activement ; il en est de même du bassin-réservoir, situé dans le haut de la ville.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 1er mai 1907)

Les travaux du port d'Oran. — On sait que les travaux du port d'Oran étaient arrêtés depuis quelques semaines par des difficultés d'ordre administratif. La déviation de la route de Mers-et-Kébir, l'installation des chantiers ne pouvaient se faire qu'après accord entre la Vicinadté, le Génie et la Marine. Les plus grosses difficultés venaient de la Marine.

Lundi, à la suite d'une visite faite aux chantiers de Mers-el-Kébir par le maire d'Oran et l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, l'entrepreneur décida d'envoyer à Alger un de ses agents pour presser la solution de l'affaire.

La question intéresse particulièrement Oran. Plusieurs centaines d'ouvriers, venus pour s'occuper aux travaux des terrassements, chôment depuis un mois et demandent vainement du travail aux entrepreneurs.

M. Hippoplyte Giraud, maire d'Oran, a exposé cette situation à M. Varnier, secrétaire général du gouvernement générai, et l'interêt considérable qui s'attachait à une rapide solution.

Par dépêche reçue hier soir, le représentant des entrepreneurs du Port a avisé le maire d Oran que satisfaction a été obtenue et que la Marine autorise le commencement des travaux.

Les chantiers vont donc être immédiatement organisés à Mers-el-Kébir.

À PORT-SAY

La visite du « Léger »
(*L'Écho d'Oran*, 14 août 1907)

Port-Say, 13 août, 2 h.10 s.

Ce matin à 7 heures, a mouillé sur rade le *Léger,* torpilleur de haute-mer en tournée d'inspection sur la frontière du Maroc. Le commandant Couard-Bruat, commandant la défense mobile d'Oran, est descendu à 7 heures 1/4 pour visiter les travaux du port et se rendre compte de la possibilité de ravitaillement en eau douce des torpilleurs d'Oran, quand ils viennent en tournée sur la côte ouest.

La marine de Guerre semble de plus en plus comprendre les services militaires que pourrait rendre Port-Say en cas de conflit avec le Maroc.

Port-Say jouit pour le moment du calme le plus complet. La campagne des céréales se poursuit sans encombre avec les montagnards des Beni-Snassen et des Kebdana dont les caravanes chargées de blé se succèdent sans interruption. Mais les événements de Casablanca prouvent qu'il est peut-être bon de prévoir tous les incidents coloniaux qui pourraient se produire.

Avec les nouvelles reçues du Maroc occidental, la visite du *Léger* a pris, à Port-Say, une importance énorme.

À bord du *Léger*, se trouvaient MM. Étiennot, directeur des Postes et Télégraphes du département d'Oran, et Howard, chef du bureau arabe de Timimoun. Ces messieurs sont descendus à terre avec le commandant Couard-Bruat, pour visiter Port-Say et étudier sur place certaines questions concernant leurs administrations respectives et le bon fonctionnement des services sur la frontière oranaise du Maroc.

Pour les Travailleurs !

Les ouvriers du port
(*Le Petit Fanal*, 20 juin 1907)

MM. Fogliotti et Penna, entrepreneurs de travaux d'agrandissement du port, ont demandé l'autorisation d'effectuer sous pavillon italien leur remorquage de matériaux entre Oran et Mers-el Kébir.

À l'appui de leur demande, ils font valoir :

1° Qu'ils ignoraient au moment de l'adjudication, l'obligation de naviguer sous pavillon français ;

2° Que pour franciser leurs navires, ils devraient eux, étrangers, en transférer la propriété en partie tout au moins à un Français ;

3° Qu'il se trouveraient dès lors dans une situation particulière.

Que l'acte de navigation du 21 septembre 1793, qui réserve le cabotage au pavillon français n'avait pas prévu le remorquage.

Aucune de ces raisons ne peut sérieusement être retenue et il apparaît très nettement, que continuant ce qu'ils ont fait sur terre, ces entrepreneurs veulent employer sur mer des étrangers et surtout des Italiens qu'ils paient à bien meilleur marché que le Français.

On peut toutefois répondre à leurs raisons :

1° Qu'ils avaient eu grand temps, puisqu'il y a eu deux adjudications à six mois de date, d'étudier la législation française sur ce point et que cette étude était d'autant plus facile que les mêmes opérations de remorquage sont interdites aux étrangers en Italie.

2° Qu'ils ne sont pas obligés de transférer la propriété de leur matériel pour le franciser, puisqu'ils ne sont pas deux, mais trois associés, dont l'un, Jammy, est français.

3° Qu'ils sont soumis aux mêmes obligations que les entrepreneurs français et que, s'il était fait droit à leur demande, ils jouiraient du privilège véritablement extraordinaire de pouvoir employer du personnel italien, à bon compte, alors qu'un entrepreneur français, serait obligé, dans le même cas, d'employer des marins français.

4° La loi du 21 septembre 1793 pouvait d'autant moins prévoir le remorquage que la vapeur n'étant pas encore appliquée à la navigation : les remorqueurs n'existaient pas. On a, en vain, invoqué la loi de 1866 et l'ordonnance de 1843 pour justifier cette faveur : la loi de 1866 a été abrogée par celle du 2 avril 1889 et l'ordonnance de 1843 disparait devant les dispositions très nettes et très précises de la loi du 11 avril 1906 qui réserve le remorquage du pavillon français.

Ce qui veulent les entrepreneurs, c'est employer des étrangers au préjudice des inscrits maritimes oranais.

Il faut que justice soit rendue à nos navigateurs et que la loi du 11 avril 1906, dont on semble faire bon marché, soit rigoureusement appliquée.

Ces renseignements, qui nous ont été donnés par un camarade du Travail, viennent confirmer ce que nous avons déjà écrit, dans un précédent numéro du « Petit Fanal », et dans lequel nous avons dévoilé les agissements de MM. les entrepreneurs très entreprenants, des travaux du port d'Oran.

Après avoir embauché, malgré les clauses du cahier des charges, une majorité d'ouvriers étrangers, ces messieurs veulent grossir leur fortune en Algérie avec de l'argent français, tout en promenant les couleurs de leur Patrie, sur la bleue Méditerranée.

Ayant employé des étrangers comme ouvriers, leur faisant faire un travail éreintant pour une somme dérisoire, les patrons Fogliotti et Penna veulent aujourd'hui travailler sous le pavillon italien, afin de porter préjudice aux inscrits maritimes oranais.

Nous ne permettrons jamais une anomalie pareille.

Dans notre prochain numéro, nous nous étendrons davantage sur les intentions des entrepreneurs étrangers et nous indiquerons le remède à y apporter.

Il n'était pas utile que nos pères versent leur sang sur cette terre algérienne pour la rendre féconde ; il n'était pas nécessaire de planter le drapeau tricolore sous les balles ennemies, pour permettre un jour, à un drapeau étranger de flotter, victorieux (?) sur nos eaux, dans le seul but de priver les ouvriers français du travail honnête, qui leur fait goûter, le bien-être et la liberté.

Paul MENGA.

ORAN

(*Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 11 juillet 1907)

Formation d'une société entre MM Giovanni Pogliotti, Giovanni Penna et Louis Jammy [2], entrepreneurs de travaux publics à Oran, sous la raison et la signature sociale « Entreprise du port d'Oran, Pogliotti, Penna et Cie », au capital de un million cinquante mille fr. en espèces versé par tiers par les trois associés. Acte reçu par Me Pastorino, notaire à Oran, le 24 juin 1907.

(*Le Petit Fanal*, 4 août 1907)

Avis. — Parti socialiste (département d'Oran). — Réunion publique samedi soir à 9 h. 30, dans le local de l'Espérance, bd Sébastopol, 66.

Ordre du jour :

1 Les ouvriers oranais, leurs droits dans les travaux du port ;
2 L'Administration et la Loi.
3 Capital et travail.

GUERRE ET MARINE
(*Le Journal des débats,* 25 septembre 1907)

M. André Lebon, président du Comité central des armateurs de France, a écrit au ministre de la marine pour protester contre l'emploi de remorqueurs italiens aux travaux du port d'Oran, alors que des remorqueurs français sont désarmés par suite du manque de travail.

Comité central des armateurs de France
(*Journal général de l'Algérie et de la Tunisie*, 3 octobre 1907)

M. André Lebon, président du Comité central des armateurs de France, vient d'adresser la lettre suivante au Ministre de la Marine :

« Monsieur le Ministre,

« Par deux lettres en date des 30 mai et 4 juin derniers, j'ai eu l'honneur de vous saisir, au nom du Comité central des armateurs de France de la question des opérations de remorquage effectuées entre les ports de Bône et Oran par le remorqueur italien *Pietro-Migga*, alors que la loi du 11 avril 1906 réserve ces opérations aux remorqueurs français, lorsqu'elles doivent être effectuées, comme dans l'espèce, entre ports français.

« La Douane étant intéressée dans la question, j'avais cru devoir en saisir en même temps votre collègue des Finances, à qui j'avais remis une copie des lettres susvisées.

« M. le directeur général des Douanes a bien voulu me faire connaître, par lettre du 4 juillet, que d'après les instructions adressées au service des Douanes pour l'application de la loi du 11 avril 1906, les remorqueurs étrangers ne peuvent être admis à faire des opérations de remorquage dans les ports français qu'autant qu'il est justifié, par un certificat émanant de l'administration de la Marine ou de la chambre de commerce, qu'il n'existe pas de remorqueur français sur place ou qu'il ne s'en trouve aucun disponible ou suffisant.

---

[2] Louis Jammy (1853-1929) : polytechnicien, capitaine du génie, entrepreneur de travaux publics à Bône. Il fait ses grands débuts en 1899 comme adjudicataire des travaux du port de cette ville. Voir encadré.

« L'attestation dont il s'agit, ajoutait M. Delanney, ayant été produite en ce qui concerne le remorqueur susvisé, le service de la Douane n'avait pu qu'autoriser l'opération incriminée. En terminant, le Directeur général des Douanes exprimait l'espoir que les règles à observer pour la délivrance des certificats seraient fixées, dans l'avenir, de manière à prévenir tout abus.

« Je me suis longtemps étendu, dans ma lettre du 30 mai, sur le sens que, d'après nous, votre administration doit donner aux mots « sur place » inscrits dans l'article 1er de la loi du 11 avril 1906, si elle veut respecter l'intention du législateur. C'est, qu'en effet, si le remorqueur italien *Pietro-Migga* a pu impunément pratiquer l'opération incriminée, c'était parce que M l'Administrateur de l'Inscription maritime du port de Bône avait estimé que, dès lors qu'il ne se trouvait ce jour là aucun remorqueur disponible ou suffisant dans ce port, le pavillon italien pouvait être favorisé au détriment du pavillon national. Le mot « détriment » est bien exact, puisque, dans deux ports voisins de Bône, à Bougie et à Alger, se se trouvaient disponibles des remorqueurs français plus puissants que le *Pietro-Migga* et parmi lesquels le *Furet*, d'une force de 400 chevaux (armateurs : Ch. Schiaffino, A. Jouvet et Cie), et le *Travailleur*, d'une force de 260 chevaux (armateur : Prosper Durand).

« Permettez moi. Monsieur le Ministre, de vous exprimer toute ma surprise de voir que mes deux lettres ont été laissées sans réponse. La gravité de la question qui faisait leur objet n'a pourtant pas échappé à vos collègues des finances et du commerce, saisis en même temps que vous et qui m'ont aussitôt répondu qu'ils ne pouvaient être rendus responsables des actes des agents de votre département. Je n'avais pas cru devoir insister davantage, persuadé que j'étais que les faits incriminés ne se renouvelleraient pas, et que, selon l'espoir exprimé par M. le directeur général des Douanes, les règles à observer désormais pour la délivrance des certificats seraient fixées de manière à prévenir tout abus.

« Malheureusement, cet espoir a été déçu. Les armateurs du remorqueur italien, qui sont en même temps des entrepreneurs du port d'Oran (au moins M. Jammy), n'ayant pas été inquiétés, se sont enhardis et, maintenant, ce n'est plus seulement le *Pietro-Migga*, mais deux remorqueurs battant pavillon italien qui font journellement, non plus des opérations entre ports français, mais bien à l'intérieur du port français d'Oran Ceci est incroyable, et lorsqu'on nous a affirmé ces faits, nous avons refusé d'y croire. Mais une enquête les a confirmés et a démontré que, pendant ce temps, les remorqueurs français déjà cités étaient disponibles, de même que le *Georges-Simone*, du port de Bône, d'une force de 250 chevaux, qui est désarmé depuis le 17 août parce qu'il manque de travail.

« Aussi me vois-je contraint, Monsieur le Ministre, de protester hautement, au nom du Comité central des armateurs de France, qui réalise la représentation intégrale de l'armement français, contre l'admission volontaire par l'Administration française, du pavillon étranger à des opérations que le législateur a réservées au pavillon national. Il n'y a pas un seul pays maritime en Europe qui tolérerait un seul remorqueur étranger opérant d'une façon constante à l'intérieur de ses ports, ainsi que les choses se passent à Oran.

« Ces faits soulèvent une indignation très vive en Algérie et je crois savoir que M. le gouverneur général de l'Algérie en a saisi votre collègue dus travaux publics, auquel les syndicats maritimes algériens ont demandé de leur côté, d'exiger de l'entrepreneur du port d'Oran qu'il effectue ses travaux avec des remorqueurs battant pavillon français.

« Le Comité central des armateurs de France compte que vous aurez à cœur, Monsieur le Ministre, de devancer votre collègue dans la défense des intérêts dont vous avez la charge, et que vous voudrez bien donner aux agents de votre département les instructions suggérées par mes dernières lettres, au sujet de l'application de la loi du 11 avril 1906 sur le remorquage.

« Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma haute considération.

Le Président,
Signé : André Lebon.

Tribune libre

Monsieur le directeur du Petit Fanal,
(*Le Petit Fanal*, 5 avril 1908)

il est de mon devoir, M. le maire, de vous signaler un fait qui va certainement soulever l'indignation parmi les populations maritimes d'Oran et Mers-el-Kébir.

Nous apprenons que MM. les entrepreneurs des travaux du port d'Oran ont fait venir douze de leurs compatriotes et ce, afin de remplacer douze marins français.

Pour vous démontrer que nous sommes renseignés et bien documentés, nous tenons à votre disposition les noms des douze marins arrivés jeudi 2 avril par le vapeur *Russie*.

Nous savons aussi, de bonne source, que le droit du pavillon avait été accordé à ces MM. mais les entrepreneurs du port s'étaient formellement engagés à n'enrôler sur leurs bateaux que des marins français inscrits à Oran ou Mers-el-Kébir.

Croyez-vous, M. le maire, que ces abus puissent être supportés sans murmures par les ouvriers ainsi lésés dans leurs droits les plus sacrés et qu'ils se laissent ainsi enlever le pain de leurs enfants sans protester ; certes non ! !

Il vous appartient à vous, aussi bien qu'aux autres autorités, de faire respecter le cahier des charges de la dite entreprise et si cela vous est impossible, nous ferons appel à l'intervention de M. le gouverneur général et, si cela est nécessaire, à celle de M. le ministre du Travail.

Le cahier des charges les autorise à employer le 30 % d'ouvriers étrangers, tandis qu'en réalité, c'est le 90 % qu'ils occupent, et si nous les laissons agir à leur guise, eh bien! aujourd'hui, il en vient douze, demain 30, plus tard 100 et ainsi de suite, et petit à petit, tous les ouvriers français, algériens ou étrangers résidant à Oran seront remplacés par les compatriotes de MM. les entrepreneurs ; et par conséquent : où iront les 18 millions de cette vaste entreprise ? Chez nos voisins d'outre mer.

Nous espérons, M. le maire, que notre appel sera entendu et que des promptes mesures seront prises par qui de droit afin de rappeler MM. les entrepreneurs du port à leur devoir.

M. CAISSO,
délégué à la Bourse du Travail

Pour les Oranais

L'agrandissement du port d'Oran
(*Le Petit Fanal*, 19 avril 1908)

Le « Petit Fanal Oranais » avait attaché le premier le grelot, au sujet du sans-gêne des entrepreneurs du port, qui, au lieu d'employer la main-d'œuvre algérienne avec le pour cent établi par le cahier des charges pour les citoyens français, emploient un personnel recruté spécialement en Italie, et ce, au détriment de nos concitoyens qui laissent dans le petit commerce oranais la plus grande partie de leur paie.

Les Italiens, au contraire, sont venus là pour se faire un petit pécule et aller ensuite l'écouler en Italie.

De ce fait, un préjudice considérable est porté à nos travailleurs sans distinction de nationalité, mais aussi, comme je le dis plus haut, au petit commerce.

C'est là une chose très grave. Une enquête est ouverte ; sa sanction ne se fera pas trop longtemps attendre, espérons-le. Nous avons donc à cœur de reproduire *in extenso* l'article que consacre à cet abus notre confrère l'*Algérie*.

Émile PINGUET.

Il y a quelques mois nous avons protesté avec énergie contre les faveurs consenties aux entrepreneurs du port au détriment de nos ouvriers et des intérêts locaux.

Notre voix est restée isolée et ces industriels, avec la complicité de l'Administration, de quelques-uns de nos confrères et de certaines autres personnalités, ont fait litière de toute les obligations que leur imposait le cahier des charges et la loi.

Sous le fallacieux prétexte qu'il fallait faciliter leur tâche pour leur permettre de l'accomplir plus rapidement, on en est arrivé à commettre de véritables iniquités.

C'est ainsi, par exemple, que contrairement à toute équité, à tout droit, on a remboursé à ces entrepreneurs des travaux exécutés pour leur propre compte.

De plus, et alors que rien ne justifie une pareille faveur, on va leur rembourser environ la moitié de leur cautionnement, si bien que s'ils ne tiennent pas leurs engagements, l'État se trouvera complètement désarmé en face d'eux.

Nous avons déjà dit qu'en violation formelle de la loi de 1906, on avait autorisé ces entrepreneurs à conserver leur matériel sous pavillon étranger et, en échange, ceux-ci s'étaient engagés à employer au moins un tiers de marins français.

Mais aujourd'hui, violant tous leurs engagements, ils ont chassé d'un seul coup tous les marins français et ils ont fait venir des navigateurs italiens pour les remplacer. C'est ainsi que douze Napolitains viennent d'arriver pour prendre la place d'une partie de nos nationaux aussi durement jetés sur le pavé.

À l'heure actuelle, il n'y a pas dix Français dans le personnel employé par MM. Fogliotti, Penna et Jammy et les Français qui restent sont en butte à toutes les vilénies, à toutes les attaques injustes des chefs italiens qui insultent tous les jours la France et les Français.

La loi est violée, les conditions du cahier des charges sont méconnues, notre argent est prodigué à tort et à travers à des étrangers qui nous méprisent et nous avons d'autant moins de chance de nous faire entendre qu'ils ont gagné à leur cause ceux-là même qui avaient le pouvoir et le devoir de les maintenir dans la légalité.

Une enquête, mais une enquête sérieuse faite par un fonctionnaire venu de Paris ou d'Alger s'impose et c'est vers cette solution que doivent tendre tous nos efforts.

Il appartient à la Bourse du Travail de prendre l'initiative de cette mesure et de demander à nos représentants de nous faire obtenir cette faveur qui n'est en somme qu'un droit.

Il est impossible d'admettre que parce que les entrepreneurs auront su s'attirer les bonnes grâces de quelques personnes, ils pourront faire ce que bon leur semblera et inonder notre pays de Calabrais qui viendront drainer notre argent pendant que les nôtres ou ceux qui vivent depuis longtemps dans ce pays — dont ils supportent toutes les charges — crèveront de faim.

Nous avons protesté dès le premier jour et nous protesterons jusqu'au moment ou l'administration aura bien voulu tout simplement faire rentrer MM. Fogliotti, Penna et Jammy, dans la légalité, en les obligeant à observer les lois françaises et les conditions de leur cahier des charges.

(*L'Algérie*.)

Chronique locale

(*Le Petit Fanal*, 26 avril 1908)

Note. —- Quoique les membres de la Bourse du Travail qui avaient demandé audience au Préfet ne se soient pas présenté à la Préfecture, M. de Malherbe, sachant que les ouvriers français se plaignaient de l'embauchage d'ouvriers étrangers en surnombre par les entrepreneurs du port, a, de nouveau, fait procéder à une enquête définitive par MM. les Ingénieurs.

Il résulte des constatations faites qu'en effet, la proportion prescrite par le cahier des charges de 35 % d'ouvriers français pour les marins et manœuvres et de 70 % pour les ouvriers d'art n'est pas atteinte.

Les entrepreneurs ayant déclaré qu'ils éprouvaient de grandes difficultés pour s'en procurer ainsi qu'il résulte de la lettre qu'ils ont adressée à la Bourse du Travail le 21 février dernier, le Préfet a invité MM. les ingénieurs à mettre formellement en demeure MM. Fogliotti et Penna de se conformer aux conditions du cahier des charges.

Dès lors, les marins, manœuvres et ouvriers d'art français qui désirent se faire embaucher n'ont qu'à se présenter a l'entreprise et le Préfet a recommandé à MM. les ingénieurs de tenir la main à ce que la main d'œuvre française reçoive les satisfactions à laquelle elle a droit.

AVIS D'ADJUDICATION
(*L'Écho d'Oran*, 15 février 1909)

Le lundi vingt-deux-février 1909, à dix heures du matin, il sera procédé au bureau du conducteur du port de Mostaganem, à l'adjudication sur soumissions cachetées des fournitures de moëllons bruts et pierres cassées nécessaires à l'exécution des travaux du port.

Les fournitures seront divisées en deux lots savoir :

1e lot — Fourniture de matériaux de la carrière Dutier :

Moellons de choix 10.000 m3

Moëllons tendres 1.000 m3

Pierre cassée 2.000 m3

2e lot. — Fournitures de matériaux des Carrières de Karouba :

Pierre cassée : 12.000 m. cubes

Pour tous renseignements, conditions de l'adjudication et modèles de soumission: s'adresser au bureau du conducteur des Ponts et Chaussées du port de Mostaganem, tous les jours non fériés de 2 h. à 4 h. du soir.

Chronique locale
(*Le Petit Fanal*, 20 mai 1909)

Félicitations. — Nous apprenons avec un vif plaisir par les journaux le succès que remporte à Alger la toute gracieuse Mlle Marguerite Lefebvre, fille de notre ami M. Lefebvre, ancien chef de service des travaux du port d'Oran.

Mlle Lefebvre, élève de sténographie des cours commerciaux et des Beaux-Arts d'Alger, professés par Me Schvartz, auteur d'une nouvelle méthode extra rapide, est arrivée à recueillir 175 mots par minute.

Sous les auspices de l'Institut sténographique et de l'association des sténographes et dactylographes algériens, Mlle Lefebvre se propose d'organiser à Oran, pour le mois d'octobre 1909, des cours spéciaux de cette méthode.

Nous ne pouvons, tout en la félicitant de ses succès, que lui souhaiter toute la réussite qu'elle est en droit d'espérer.

En matière de reproduction de la parole, une méthode sténographique rapide est indispensable. Celle du professeur Me Schvartz réunit ces conditions puisqu'elle permet de recueillir dans un discours plus de 200 mots par minute.

LES DOCKERS ET LES INSCRITS D'ORAN

Les Dockers décident la grève. — Les Inscrits réclament une dîme à un entrepreneur. — Télégrammes à M. Clemenceau. — Les Armateurs étrangers.
(*Le Petit Marseillais*, 28 mai 1909)

On nous télégraphie d'Oran, 27 mai :

Bien que le moment soit pour eux mal choisi d'user de la grève, à l'heure précisément où tous les services maritimes sont suspendus, les dockers d'Oran semblent vouloir décréter la cessation du travail, à l'instigation des agitateurs du Syndicat des inscrits maritimes qui voudraient s'appuyer sur tous les travailleurs du port pour obtenir les satisfactions que ne leur a données que partiellement leur grève récente au sujet de la mise en vigueur de la loi de 1907. Les dockers se sont reconstitués, hier soir, en syndicat ; ils ont élu un bureau et voté, en principe, la cessation du travail.

À vrai dire, toutes les formalités n'ayant pas été remplies, ce syndicat n'a pas encore une existence légale et ses adhérents ne sont que la minorité des dockers ; néanmoins, une première manifestation de grève s'est produite aujourd'hui, à 1 heure, au moment de la reprise du travail sur la *Ville-de-Tamatave*, de la Compagnie Grosos, arrivée le matin d'Alger et en chargement pour Rouen.

Sous le prétexte qu'en « faisant les hommes », l'agent d'arrimage avait refusé d'embaucher un docker militant, les camarades de celui-ci ont quitté le bord et ont débauché ceux du *Rigel*, des Vapeurs de Charge, arrivé à midi, de Dunkerque ; le *Rigel* est reparti aussitôt pour Alger avec le chargement destiné à notre port ; la *Ville-de-Tamatave* a pu suivre ses opérations avec le concours des journaliers indigènes recrutés sur-le-champ ; les dockers doivent tenir, ce soir, à la Bourse du travail, une réunion après laquelle se dessinera mieux la situation.

Le *Zénith*, affrété par MM. Mazella et Cie, de Tanger, était en partance, hier soir, avec un chargement destiné à notre corps de débarquement de Casablanca et aux troupes espagnoles de Ceuta ; au moment du départ, les inscrits exigèrent de M. Scotto Sauveur, agent des armateurs, qu'il versât 20 francs à chaque officier et 10 francs à chaque homme de l'équipage, à titre de pénalité, parce qu'au moment de la grève, M, Scotto Sauveur avait prêté ses bons offices à un autre armateur d'Oran mis à l'index.

L'agent de MM. Mazella et Cie dut subir ces exigences et s'exécuter ; les inscrits lui demandèrent ensuite de faire enlever du pont une partie des balles de fourrage qu'on y avait placées sous prétexte que la loi de 1907 s'y opposait ; néanmoins, ils n'insistèrent pas et le *Zénith* put prendre la mer. Cet incident est très commenté.

Le courrier transatlantique *Ville-de-Barcelone* est parti ce soir. Demain partira pour Marseille le vapeur *Eugène-Etienne*, avec un chargement de bestiaux et de primeurs ; puis, ce sera la suspension complète de nos services maritimes avec la métropole, si la grève persiste et si le gouvernement ne prend pas des mesures énergiques anxieusement attendues par nos populations.

D'accord avec la chambre de commerce et les corps élus, le Syndicat commercial et industriel du département a fait de pressantes démarches dans ce sens auprès de nos représentants au Parlement et auprès du président! du conseil. Voici le télégramme qu'il a envoyé, ce matin, à M. Clemenceau ; « Le Syndicat commercial et industriel d'Oran

voua adresse respectueusement ses plus sincères remerciements et ses plus vives félicitations pour le projet de loi suspendant provisoire ment le privilège du pavillon en cas de grève. Nous vous serions reconnaissants, vu l'urgence d'obtenir le vote immédiat de cette loi par le Parlement. » Nos agents maritimes ont aussi télégraphié individuellement ou au nom de leurs compagnies à M. Clemenceau, les uns pour demander que, à côté de la liberté du pavillon, on autorise les armateurs français à armer des navires avec les équipages étrangers encadrés d'un état-major français ; les autres, pour obtenir, afin que la suspension du privilège soit efficace, que l'effet du décret à intervenir soit prolongé un mois après la cessation de la grève. En attendant ces mesures législatives, plu sieurs de nos agents maritimes ont télégraphié à des armateurs allemands, anglais, italiens, espagnols, etc., pour savoir les unités qu'ils auraient disponibles le cas échéant. D'autre part, plusieurs compagnies étrangères, notamment des espagnoles, ont fait de mander par leurs agents à Oran si on leur assurerait un fret suffisant dans notre port et ont même indiqué les navires qu'ils pour raient mettre en service. Ces pourparlers laissent espérer que l'entrée en ligne de la marine marchande étrangère pourrait, à bref délai, si la grève se prolongeait, apporter une atténuation à la situation actuelle, même au prix d'un fret élevé, car les compagnies étrangères, dans les télégrammes échangés, font valoir les aléas qu'elles courent non seulement dans le cas d'une brusque reprise du travail, mais aussi dans l'hypothèse où la grève s'étendrait aux dockers et rendrait le trafic impossible avec nos ports méditerranéens.

Chambre de commerce d'Oran
(*L'Écho d'Oran*, 11 octobre 1909)

Travaux du Port. — A la demande de l'Administration et dans le but d'accélérer les grands travaux en cours d'exécution, la chambre décide de faire au budget de la Colonie une avance de 400.000 francs.

Mais il est bien entendu qu'il sera tenu compte de cette somme dans la répartition qui aura lieu au commencement de 1910 ; qu'à cette époque sera faite une ventilation exacte des versements effectués ou à faire par les parties intéressées et que le budget de la Colonie, qui s'est jusqu'ici, en grande partie, dérobé à ses engagements fera face à la dette qu'il a contractée.

(*L'Écho d'Oran*, 11 mars 1910)

Déserteur. — L'agent Campos, du 2e arrondissement, passant sur la place d'Armes et ayant aperçu un individu aux allures suspectes, le pria de le suivre jusqu'au commissariat. Interrogé sur son identité, cet individu répondit tout d'abord qu'il était anarchiste, originaire de la République Argentine, et qu'il se nommait Lacradias. Il ajouta qu'il avait exercé toutes sortes de métiers et que ses principes égalitaires l'avaient conduit une cinquantaine de fois devant les tribunaux français et anglais.

Ces déclarations et le ton quelque peu gouailleur sur lequel elles avaient été données inspirèrent quelque méfiance au secrétaire de police qui fit faire une enquête aussitôt sur Lacradias. Cette enquête démontra que ce soi-disant anarchiste était employé depuis un mois environ dans les chantiers des travaux du port, à Mers-el-Kébir, sous le nom de Lacradias, mais qu'il s'appelait réellement Pezzini Luiggi et qu'il avait déserté le 1er Etranger depuis une quarantaine de jours.

Ce déserteur a été conduit aux bureaux de la Place et écroué à la prison militaire.

Éboulement à Mers-el-Kébir

TROIS VICTIMES

(*L'Écho d'Oran*, 19 mars 1910)

Mers-el-Kébir, 18 mars.

Hier après-midi, vers 4 heures, au chantier des travaux du port d'Oran, à la suite des pluies, un éboulement des blocs provenant de la dernière mine s'est produit et un rocher de plusieurs tonnes est venu tomber à l'endroit où de nombreux Marocains chargeaient des wagonnets. Trois de ces malheureux indigènes, les nommés Mohamed ben Ali, âgé de 28 ans ; Djelloul ben Salah, âgé de 36 ans, et Mohamed ben Ahmed, âgé de 24 ans, n'ayant pu se sauver assez vite, ont été tués sur le coup.

Grâce aux avertissements du mécanicien Martin Henri, qui manœuvrait la grue et aperçut le glissement des blocs, il n'y a pas eu d'autres victimes.

BONNE CAPTURE

La brigade mobile arrête un indigène, auteur d'un vol d'explosifs

(*L'Écho d'Oran*, 21 mars 1910)

Nous avons relaté que, dans la nuit du 15 au 16 courant, des malfaiteurs s'étaient introduits dans une grotte de la route de Mers-el-Kébir servant de dépôt d'explosifs, et qu'ils y avaient dérobé une caisse contenant de la poudre et des détonateurs appartenant à N. Bernabeu François, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Oran.

M. Piétri, chef de la Sûreté, ayant reçu à ce sujet une note-circulaire de son collègue, M. Cerretier, commissaire du 1er arrondissement, donna aussitôt des instructions à M. Pons, chef de la brigade mobile, qui se mit en campagne avec ses agents, dans le but de découvrir les auteurs de ce vol.

À la suite d'actives recherches, effectuée tant sur les lieux qu'à Oran et dans la banlieue, recherches habilement dirigées par M. Pons, les agents Ferrer, Nemiche et Laidi, arrêtèrent le nommé Bouledras Benyemna ould Abdelkader, repris de justice dangereux. sur lequel pèsent des charges accablantes.

Cet indigène a été aperçu, en effet, par des ouvriers carriers, la veille du vol, rôdant autour des dépôts d'explosifs. D'autre part, le jour même du vol, Bouledras Benyemna a proposé en vente à des indigènes du Village-Nègre, dix kilogs de la poudre dérobée. Afin d'écouler plus facilement sa marchandise, il a même essayé, dans la rue de l'Etoile, de mettre le feu à un petit tas de cette poudre, avec une allumette. L'expérience n'ayant pas réussi, le marché ne fut pas conclu.

Bien que les perquisitions effectuées au domicile de Bouledras n'aient donné aucun résultat, les charges relevées contre lui, que nous venons d'énumérer, étaient trop évidentes pour qu'il ne fut pas mis sous mandat de dépôt pour qu'il ne fut pas mis sous mandat de dépôt.

Ajoutons que Bouledras n'est peut-être pas le seul auteur de ce vol. Il nie, d'ailleurs, les faits qui lui sont reprochés ; mais ses complices et lui auraient pu être victimes de leur témérité. L'enquête a établi, en effet, qu'ils avaient vidé sur place une cartouche en frappant avec un caillou sur l'une des extrémités : s'ils avaient frappé sur l'autre bout — du côté de la capsule — ils auraient été réduits en bouillie.

On ignore où Bouledras a caché le produit de ce vol.
E. C.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 13 juillet 1910)

Hier matin est arrivée pour contribuer aux travaux du port une puissante dérocheuse. Cet engin provenait d'Arzew et était remorqué par la drague « Aurore III » et le clapet « Michail ».

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 25 juillet 1910)

Les travaux du port. — L'entreprise du port d'Oran à Mers-El-Kébir fera sauter, demain mardi, entre 8 et 9 heures du matin, une galerie située, après la première tranchée, sur la route d'Aïn-el-Turck dont la charge de poudre sera de deux mille kilogs.

Afin d'éviter tout accident, les pêcheurs sont priés de ne pas se tenir dans les parages.

À la chambre de commerce d'Oran
(*L'Écho d'Oran*, 25 novembre 1910)

La chambre de commerce d'Oran a eu à s'occuper, au cours de ses dernières séances, de très importantes questions pour le développement de l'Oranie, en général, et du port d'Oran en particulier.

Outillage du Port. — L'Administration a transmis à la chambre, pour avis, le rapport dressé par MM. les ingénieurs des Ponts et Chaussées au sujet du programme présenté par l'assemblée consulaire pour l'outillage maritime du port d'Oran. Cet outillage comprend : 2 grues roulantes ; 1 ponton-mâture ; 1 remorqueur-citerne.

Grues roulantes. — Les propositions de la chambre, qui sont en harmonie avec celles présentées par le service des Ponts et Chaussées, ne soulèvent aucune objection.

Ponton-mâture. — La Chambre a proposé un engin d'une puissance de levée de 30 tonnes ; l'Administration a pensé qu'on pourrait relever la puissance de ce ponton jusqu'a 55 tonnes, afin d'en permettre l'utilisation aux travaux du port. Bien que cette modification puisse entraîner un supplément de dépense de 32.000 francs, la chambre s'est déclarée prête à accepter la modification proposée. Depuis, et ainsi qu'ils le déclarent dans leur rapport, MM. les ingénieurs avaient cru pouvoir se passer de cet engin, mais des renseignements qui leur sont parvenus depuis ont modifié leurs projets et les ont ramenés à la variante proposée. En ce qui la concerne, la chambre de commerce ne voit aucun inconvénient à porter de 30 à 55 tonnes la puissance du ponton-mâture dont elle veut doter le port d'Oran.

Remorqueur-citerne. — MM. les ingénieurs formulent, au sujet de cette partie du programme, des critiques qui s'adressent non à l'utilité même du bateau en projet, mais aux concluions d'exploitation de cet engin. La chambre fournit les renseignements nécessaires et insiste sur l'absolue nécessité de cet engin.

La chambre se range complètement aux propositions formulées par MM. les ingénieurs en vue de la perception d'un droit de péage de 0,05 par tonne de

marchandise embarquée ou débarquée sous la réserve que la taxe de péage actuelle sera réduite également de 0,05 de façon que l'ensemble des taxes de péage ne dépasse pas cinquante centimes par tonne de marchandise embarquée ou débarquée.

Réduction de la taxe de péage. — Après avoir admis en principe l'établissement d'une taxe de péage de 0,05 sur chaque tonne de marchandise embarquée ou débarquée, dont le produit serait affecté aux frais d'établissement de l'outillage maritime du port d'Oran, la chambre décide de réclamer la réduction de 0,50 à 0,35 du droit de péage établi par la loi du 18 juillet 1905, modifié par la loi du 1er avril 1910.

Cette réduction peut être d'autant plus facilement opérée que l'écart existant entre le produit annuel du droit de péage et les sommes nécessaires au service de l'emprunt étant considérable, il restera chaque année une importante soulte qui permettra des remboursements anticipés qui faciliteront la rapide extinction de notre dette.

La Chambre demande, en conséquence, que la taxe de péage de 0,50 actuellement, perçue au port d'Oran, soit ramenée à 0.45, sous la réserve qu'il ne sera rien changé au quantum de la perception pour les passagers aux articles spécialement énumérés à la loi du 18 juillet 1905 et à ceux qui ont fait l'objet de récentes propositions, ainsi qu'aux charbons de réexpédition qui continueront de payer 0,25 par tonne.

La chambre adopte cette délibération à l'unanimité.

Tarif d'exportation. — M. le général commandant la division communique une dépêche par laquelle M. le gouverneur général lui fait connaître que les abaissements de tarifs de chemins de fer ne sauraient avoir une influence assez grande pour contrebalancer les avantages que présente aujourd'hui l'importation au Maroc par Melilla et Cap de l'Eau.

La chambre décide de faire remarquer qu'on peut trouver, sans aller chercher dans les tarifs spéciaux d'exportation appliqués en France, des exemples d'abaissement de taxes considérables. C'est ainsi que pour détourner du port d'Oran vers Alger une partie du trafic des céréales, on a inscrit un tarif spécial où les blés sont taxés exceptionnellement à 15 francs la tonne, alors que par le tarif spécial no 2 (354 kg), il est taxé 23,70 de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Alger, exceptionnellement 17 fr. la tonne ; par tarif spécial no 2 (395 kil.), 26,70.

C'est ainsi que pour drainer nos céréales vers l'Est, on a établi des tarifs d'après lesquels on paie moins cher du Tlélat à Blida que de Relizane à Blida, malgré l'augmentation de distance de 99 kilomètres.

Sur l'Ouest-Algérien, n'a-t-on pas créé un tarif exceptionnel pour ces mêmes transports ? On pourrait citer encore de nombreux exemples et, notamment, les tarifs plus que réduits destinés à permettre le transport vers Alger des minerais situés au-delà de cent kilomètres.

C'est par la réduction des tarifs de chemin de fer que l'Allemagne a triomphé de toutes les concurrences, et c'est seulement par des tarifs exceptionnels que nous lutterons à la frontière algéro-marocaine. Toutes les autres mesures projetées ne pourront être efficaces. Malheureusement, il doit y avoir des raisons — d'un ordre supérieur — qui empêchent la réalisation de la seule mesure qui soit pratique et efficace.

Circuits téléphoniques. — La chambre de commerce décide de faire à la Colonie les avances suivantes pour la construction des circuits téléphoniques ci-après : Aïn-Temouchent–Er-Rahel, 6.700 francs ; Aïn-Témouchent–Arlal, 4500 francs ; Oran-Assi-bou-Nif, Assi-ben-Okba 8.000 francs ; Saint-Denis-du-Sig–Oggaz 3.000 francs ; Perrégaux–La Ferme-Blanche–Fornaka 8.200 francs ; Aïn-Témouchent–Guiard–Béni-Saf, 16.000 francs ; Frenda-Tiaret, 28.000 francs.

Exposition de Roubaix. — Le Président de la chambre de commerce de Roubaix fait connaître qu'une exposition internationale sera tenue dans cette ville, du 29 avril au 31 octobre 1911, et demande à la chambre de prendre l'engagement, de principe simplement, d'y participer. Adopté.

Fraude des laines. — M. le gouverneur général fait connaître les mesures qu'il a prises pour réprimer la fraude qui se produit sur les laines vendues dans le Sud. Il demande à la chambre de seconder les efforts de l'Administration en incitant les acheteurs à dénoncer, en vue de poursuites correctionnelles, conformément à l'article 1er de la loi du 1er août 1905, les intermédiaires malhonnêtes qui les ont trompés. Les fraudeurs seraient impitoyablement poursuivis, et l'exemple des peines qui leur seraient appliquées suffirait pour intimider les fraudeurs.

M. Pérez estime que le seul moyen d'empêcher la fraude dans le Sud, c'est d'obliger les indigènes à vendre leur laine sur les marchés et par l'entremise du Poids public. Les vendeurs y trouveraient certainement leur compte, car s'ils fraudent sur la laine en y ajoutant du sable, par contre ils sont souvent fraudés sur le poids par l'emploi de balances fausses. On décide d'appeler l'attention des acheteurs, conformément au désir manifesté par M. le gouverneur général, et de renouveler la proposition de M. Pérez.

Police des quais. — Le maire fait connaître que M. le gouverneur général ayant supprimé, à compter du 1er janvier dernier, la subvention de 6.000 francs qui était allouée à la ville pour la police des quais, celle-ci se trouve dans impossibilité de faire face à cette dépense et propose de répartir la dépense qui s'élève à 6.600 francs entre : 1° la Ville ; 2° la chambre de commerce, et 3° le Syndicat commercial.

M. Frette, rapporteur, déclare qu'avant d'examiner cette proposition, la commission a recherché dans quelles conditions fonctionnaient les services de police des quais dans les grands ports de l'Algérie. D'une façon générale, c'est la municipalité qui assure le service sur les quais, comme dans les autres parties de la ville. Dans certains cas, cependant, comme à Alger et à Oran, le budget de la Colonie intervenait pour une part. La récente décision de M. le gouverneur général laissé à la charge des finances locales la totalité de la dépense. Il reste donc à examiner dans quelles conditions le service peut être assuré.

Doit-on accepter de partager la dépense, comme le propose la Ville ?

La commission se prononce pour la négative. Il résulte des renseignements recueillis au cours de l'enquête que les gardes des quais sont très souvent détournés de leur service et employés sur d'autres points : surveillance des arrivées et des départs des paquebots, intervention en cas de pugilat sur les quais, missions les plus diverses, etc. et il est de notoriété publique que les malandrins profitent généralement des absences momentanées des agents pour opérer leurs mauvais coups.

La chambre ne contribuant que pour un tiers dans la dépense n'aurait ni un contrôle utile, ni l'autorité nécessaire pour obtenir que les agents soient et restent chargés de la surveillance des marchandises à l'exclusion de tout autre service. Dans ces conditions, elle ne peut se rallier aux propositions de M. le maire.

Mais comme il est évident qu'un système de gardiennage des quais s'impose, la commission a été amenée à rechercher dans quelles conditions un service de ce genre pourrait être organisé et elle a été amenée à formuler -les propositions suivantes :

La chambre de Commerce prendrait à sa charge la totalité de la dépense, mais, par contre, elle aurait une entière et complète autorité sur les agents ; c'est elle qui réglerait leur service, soit directement, soit par l'intermédiaire du commissaire central au concours duquel elle compte faire appel.

En augmentant le personnel et en améliorant la situation des agents, la dépense annuelle s'élèverait, à 9.103,72.

Pour faire face à cette dépense, la chambre de commerce peut demander à être autorisée à faire percevoir par le service des Douanes, dans les mêmes conditions que les taxes de péage actuelles, une nouvelle taxe de 0,01 (un centime) par tonne de marchandise embarquée ou débarquée. Exception faite pour le sable et les matériaux destinés aux travaux du port.

LES TRAVAUX DU PORT
(*L'Écho d'Oran*, 7 mai 1911)

La nouvelle et très puissante drague, récemment achetée en Angleterre pour les travaux du port d'Oran et qui a été francisée sous le nom de « Renée », a commencé à fonctionner et a donné des résultats très satisfaisants. Elle pourra faire de 650 à 1.000 mètres cubes de remblais par jour. Dans ces conditions, l'élargissement du quai Jules-Giraud pourra être terminé en septembre prochain.

Un meurtre à Mers-el-Kébir
(*L'Écho d'Oran*, 29 juin 1912)

Mers-el Kébir, 28 juin.

Un drame s'est déroulé ce matin, à 5 h. 1/2, à la reprise des travaux du port. Le capitaine d'armements Pistilli Cresenzo a tué d'un coup de revolver le mécanicien Ceconi.

Le meurtrier, arrêté, a déclaré pour essayer de justifier son acte, qu'accomplissant sa tournée habituelle de surveillance sur les chalands-pontons pour se rendre compte si tout le personnel de l'entreprise se trouvait bien à son poste, il constata, sur la digue « Victor-Hugo », que le mécanicien Ceconi se trouvait en costume de ville et n'avait pas encore revêtu ses effets de travail. Il admonesta Ceconi et une altercation se produisit. Ce dernier bouscula le capitaine et le fit tomber à la renverse d'un coup de poing. Pistilli, se jugeant en état de légitime défense, sortit alors un revolver de sa poche, fit feu sur son adversaire et le tua net d'une balle en plein cœur.

Mais cette version du meurtrier est complètement infirmée par les déclarations des témoins qui affirment au contraire que le capitaine Pistilli est allé spontanément chercher querelle à l'infortuné Ceconi, en le menaçant de son revolver. Ceconi se voyant en danger se jeta sur le capitaine pour le désarmer : tous deux roulèrent à terre et c'est alors que Pistilli fit feu.

Le capitaine Pistilli a été écroué.

Les travaux du port d'Oran
(*L'Écho d'Oran*, 22 décembre 1912)

Comme nous l'avions annoncé, la mission composée de MM. les inspecteurs généraux Meunier, Godard, Coustolle, Guibal et de M. l'ingénieur en chef de Joly chargée d'examiner les propositions formulées en vue de l'exécution du port d'Oran des grands travaux qui doivent compléter ceux actuellement en cours, et dont l'achèvement est prévu pour la fin de l'année 1914, est arrivée hier matin.

Dans la matinée, les inspecteurs généraux ont visité les travaux du port.

À midi, ils ont été reçus par les membres de la chambre de commerce qui donnaient en leur honneur un déjeuner à l'hôtel Continental. Les convives étaient : MM. Meunier, Guibal, Coustolle, Godard, de Joly, Garoby, Vieille, Hue, Gasser, Perret, Billiard, président de la chambre de commerce d'Alger ; Beaupuy, Frette, Bernauer, Dupuy, Théus, Bentayou, Pérez, Wernert, Navarre, Ben Aïssa Mahieddin, Hadj Hacen Allal et Déchaud.

Au dessert, M. Beaupuy, président, de notre chambre de commerce, après avoir souhaité, dans une excellente allocution, la bienvenue à ses hôtes, a ajouté :

« Je ne veux pas refaire l'historique de cette question, je constaterai simplement l'étroite et féconde harmonie qui n'a cessé d'exister entre l'Administration et nous, harmonie qui nous a permis de retirer le maximum d'utilisation d'une organisation que la prospérité réellement extraordinaire de l'Oranie a rendu-insuffisante.

Une récolte déficitaire pèse cette année sur notre mouvement commercial, mais si vous étiez venus l'année dernière, à pareille époque, vous auriez assisté, Messieurs, au spectacle à la fois angoissant et réconfortant d'un pays qui étouffe de sa richesse, qui souffre de sa prospérité. Nos quais, congestionnés, donnaient l'impression de la nécessité impérieuse d'un agrandissement immédiat, et c'est pourquoi nous avons fait un pressant appel à l'intervention toujours si bienveillante de l'Administration. »

M Beaupuy termine ainsi :

« J'espère, Messieurs les inspecteurs généraux, qu'après la visite des travaux en cours, après avoir entendu nos explications et comparé les chiffres placés sous vos yeux, nos projets auront conquis votre approbation et que nous trouverons en vous des juges bienveillants disposés à nous aider dans la lourde tâche que nous nous sommes imposée de donner satisfaction aux besoins du moment et de prévoir avec une suffisante largeur de vue ceux de l'avenir.

« Assurés de l'intérêt bienveillant que nous porte l'administration supérieure, de la collaboration toujours dévouée de M. Godard et de MM. Delage et Perret, nous mettons notre confiance en vous, avec l'espoir que nos espérances ne seront pas déçues.

« M. Meunier a été des nôtres pendant plusieurs années et a laissé dans ce port qui nous préoccupe si justement, la marque heureuse de ion passage ; je le prie de rappeler ses souvenirs et de nous dire l'impression qui ressort pour lui de la comparaison de l'époque, déjà st lointaine, hélas ! que j'évoque, où nos quais pouvaient, sans danger être transformés en dépôts de grains, avec l'heure de fièvre intense qui nous dévore, et où on compte par heure les séjours des marchandises sur les quais. Je suis convaincu que la réponse de votre éminent collègue renforcera en vous la confiance que nous avons, avec la foi de bons fils, dans l'avenir de notre grande cité. »

M. Meunier dit tout d'abord combien il est sensible aux souvenirs qui se rattachent à son séjour à Oran et aux témoignages de sympathie et aux vieilles amitiés qu'il a retrouvées dans notre ville. Il a été étonné de l'heureuse transformation et du développement pris par notre cité depuis quelques années. Ses collègues et lui ont été frappés de l'extrême trafic du port et de l'encombrement de quais, tel qu'il apparaît dans cette année même où la récolte a été plus que médiocre. Il reconnaît que la situation actuelle justifie la demande d'aménagement des bassins faite par la chambre de commerce. Sans pouvoir s'engager au sujet des décisions que prendra la conseil général des Ponts et Chaussées, il donne l'assurance que la mission usera de toute son influence pour faire aboutir le plus tôt possible les projets qui sont l'œuvre très remarquable de M. Perret, ingénieur chargé du port d'Oran.

MM. les inspecteurs généraux se rendent ensuite à Mers-el-Kébir pour y examiner les carrières d'où ont été extraits les matériaux qui ont servi à l'exécution des travaux en cours d'achèvement. Revenue à Oran, la mission a examiné les différents projets qui devaient lui être soumis.

Nous sommes heureux d'apprendre que la journée d'hier a été excellente pour les grands intérêts d'Oran et que nos hôtes éminents, frappés de la situation déplorable faite à notre commerce maritime, seconderont les efforts que fait notre chambre de commerce et les sacrifices qu'elle consent pour mettre notre port en harmonie avec le besoin de son trafic toujours croissant.

VlATOR.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 24 décembre 1912)

LES TRAVAUX DU PORT. — L'entreprise du port d'Oran à Mers-el-Kébir fera exploser ce matin, mardi. 21 courant, une galerie dont la charge du poudre est de 6.000 kg.

ÉCHOS
(*L'Écho d'Oran*, 24 décembre 1912)

LES TRAVAUX DU PORT.

Nous apprenons que les travaux d'agrandissement du port d'Oran étant activement menés, il est presque certain que le service de l'entreprise livrera au commerce oranais, dès le mois de septembre prochain, une partie du nouveau quai de rive — sur une longueur de 150 mètres environ — situé entre le quai Jules-Giraud et le futur môle de hauts-fonds perpendiculaire à la plage Sainte-Thérèse et amorcé depuis plusieurs mois.

Il est également probable que ce môle et le quai de rive, ainsi que le prolongement de la grande jetée, seront achevés définitivement vers le mois de novembre 1914, c'est-à-dire à la date fixée lors de l'adjudication des travaux en cours.

LA JOURNEE MARITIME

LES TRAVAUX DU PORT
(*L'Écho d'Oran*, 28 juin 1913)

MM. Fogliotti, Penna et Jammy, entrepreneurs des travaux du port, viennent de mettre en service, pour le remblaiement du quai de rive, la puissante drague « Mediterraneo » qu'ils ont achetée à Barcelone. Cet engin des plus modernes, possédant les derniers perfectionnements, a une capacité de 550 mètres cubes. Les opérations de chargement se font en une heure et il faut encore moins de temps pour la vidange du sable. Cette drague est actionnée par une machine de 500 chevaux et exige un équipage de 15 hommes. Grâce au travail simultané des deux dragues « Libia ». et « Mediterraneo », les travaux du quai de rive vont être poursuivis très activement.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 26 juillet 1913)

LA PLAGE DE ROSEVILLE. — La coquette plage de Roseville. si fréquentée par nos concitoyens. est en passe de disparaître, tout comme celle de Saint-Jérôme. Depuis quelques jours, en effet, la drague des travaux du port en extrait du sable sans relâche.

Déjà, il y a quelques années, lors du premier agrandissement du port, le même fait s'était produit — et le sable, en maints endroits, avait fait place aux galets ; des trous s'étaient creusés, dangereux pour les baigneurs.

Ne serait-il pas possible d'épargner la seule plage relativement proche de notre ville ? Le sable ne manque pas ailleurs ; il suffit d'un peu de bonne volonté.

NOUVELLES MARITIMES
ORAN
(*Le Sémaphore algérien*, 25 janvier 1914)

Le vapeur *Menhir*, capitaine et armateur Danguet, a inauguré ces jours-ci un service hebdomadaire Oran-Mélilla.

Aux Entrepreneurs du port d'Oran.
(*Le Sémaphore algérien*, 22 février 1914)

De notre excellent confrère les *Travaux* :

« Le cahier des charges de cette entreprise stipule que les entrepreneurs auront jusqu'au 24 septembre 1914 pour terminer les travaux et que si ces travaux sont terminés avant cette date, une prime de 20.000 francs par mois d'avance sera versée aux entrepreneurs.

« Or, MM. Penna et Jammy, entrepreneurs, ont pris toute disposition pour que les travaux soient terminés avant le 14 juillet, afin d'organiser pour ce jour de fête des réjouissances auxquelles seront conviés tous les collaborateurs et pour toucher aussi la prime gagnée de 50.000 francs.

« Rappelons que les travaux s'élevaient à 17 millions et que dix ans étaient accordés pour leur exécution. »

À LA CHAMBRE DE COMMERCE D'ORAN
(*Le Petit Fanal*, 1er avril 1914)

Les nouveaux travaux du port. — La chambre de commerce d'Oran a pris, dans sa dernière séance, la délibération suivante en vue de hâter l'exécution des nouveaux travaux prévus pour permettre de donner au commerce les surfaces de terre-plein dont il aura besoin dans un avenir peut-être rapproché.

« Plusieurs membres font observer qu'il est absolument indispensable que l'exécution du programme des nouveaux travaux du port dressé par MM. les ingénieurs des Ponts et Chaussées soit entreprise sans retard. L'expérience de la campagne qui s'achève a démontré qu'avec un trafic très modéré, dû aux conditions particulières qui ont amené leurs producteurs ou les intermédiaires à conserver en cave ou en magasin une partie de la récolte, les quais anciens et nouveaux ont été utilisés avec une activité qui fait redouter leur insuffisance au cas d'une forte poussée commerciale.

Cette insuffisance se révélera avec une réalité plus redoutable encore dans un avenir très prochain, c'est-à-dire lorsque le môle Jules-Giraud aura reçu son affectation définitive, et que le môle des Hauts-Fonds ayant été affecté aux dépôts des charbons, il ne restera à la disposition du commerce que les quarante mille m² du quai de Rive.

On peut donc prévoir la possibilité, malgré les surfaces de terre-pleins nouvelles, sinon de la congestion du port, du moins d'une crise susceptible de faire naître de légitimes réclamations.

Les projets dressés comportent trois améliorations qui ne semblent devoir supporter aucun retard :

1° l'élargissement à 200 mètres du quai des Hauts-Fonds ;

2° la construction du quai de Rive dans la baie Sainte-Thérèse ;

3° Le déroctage du bassin Sainte-Thérèse et de l'avant-port actuel ;

Ces travaux sont des plus urgents, et ce n'est qu'après leur achèvement, qu'on aura l'assurance que le port d'Oran sera en état de faire face aux obligations qui naissent pour lui non seulement de la croissance constante de son trafic, mais encore de son développement en tant de port de relâche.

Il est à considérer qu'il n'a été possible de faire face à tous les besoins du moment qu'en éloignant momentanément du port de grosses affaires susceptibles d'imprimer une nouvelle et vigoureuse poussée au développement de son trafic.

L'urgence des mesures réclamées a été, du reste, reconnue par M. Meunier, inspecteur général des Ponts-et-Chaussées, président de la Commission chargée d'examiner les nouveaux projets, lorsqu'il a exprimé le vœu que, dans l'intérêt du port d'Oran, les travaux projetés succèdent sans interruption à ceux qui sont actuellement en cours d'achèvement.

La chambre de commerce d'Oran ne peut que se rallier à ce vœu et l'appuyer chaleureusement, car l'expérience qui a été faite depuis la visite de MM. les inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées a démontré que les travaux déjà réalisés n'étaient pas suffisants pour assurer sur les quais au commerce toute la place qui est nécessaire à ses opérations.

La chambre de commerce d'Oran connaît tout l'intérêt que l'administration supérieure porte aux projets dont elle poursuit la réalisation et elle est convaincu qu'il lui aura suffit d'avoir signalé les dangers que tout retard dans la réalisation de la première partie de ce programme fait courir au commerce oranais pour qu'il soit donné satisfaction à la légitime requête.

Elle estime, en outre, qu'il serait désirable que les travaux des nouveaux agrandissements fussent en pleine activité au moment — printemps 1915 — où M. le Président de la République inaugurera officiellement les ouvrages achevés.

Elle demande, en conséquence, que la procédure administrative soit hâtée de façon à permettre la mise en adjudication des travaux dès l'année 1914.

En prenant cette mesure qui s'impose, on assurera au commerce, pour les campagnes de 1916-1917, les surfaces de quais dont il aura besoin et on évitera une crise dont il est facile de mesurer — par celles qui ce sont déjà produites — toute la gravité.

On évitera aussi des responsabilités qui seraient d'autant plus lourdes à supporter qu'on a tout le temps utile pour empêcher les complications qui se dessinent dès aujourd'hui d'une façon très nette de se réaliser. »

Le passé, le présent et l'avenir d'Oran
(*Le Petit Fanal (Oran)*, 20 juin 1914)

Sous le titre de : *Oran, son port, son commerce,* la chambre de commerce vient de faire éditer un volume sur papier de grand luxe, la situation exacte d'Oran, depuis la conquête au point de vue social et économique.

Les descriptions qui en sont faites s'appuyent sur des vues photographiques des plus intéressantes, on suit avec un vif intérêt les phases de transformation constantes de la cité et de son port. Le mouvement du port, qui était de 2.007 navires en 1881, est passé à 7.402 navires en 1913. Quant à la population on comptait 41.000 habitants sédentaires en 1872 ; nous en trouvons 126.000 en 1911 dont 111.000 Français ou Européens et 15.000 indigènes seulement.

Ce recueil renferme également d'interessantes statistiques sur les ports de l'Oranie, Mostaganem, Arzew, Nemours, Beni-Saf, Port-Say, etc., qui ont également suivi un mouvement ascensionnel relatif.

D’interessantes appréciations y sont émises, qui ont trait à l’avenir réservé à notre grande cité, à l’exception toutefois de celles, concernant le grand projet irréalisable des embellissements de la ville, estimés à 60 millions, présenté par la société Manent & Cie en échange de la concession des eaux qu’elle a obtenue. La chambre de commerce aurait été mieux inspirée en écartant de son ouvrage, cette affaire, douloureuse pour la ville, puisqu’il s’agit d’un cadavre municipal.

R.

LA POLITIQUE

Les travaux du port d'Oran et notre grande ligne commerciale vers le Maroc Oriental.

(*Paris*, 25 juin 1914)

Je trouve dans la *Presse coloniale* une note qui me cause le plus vil plaisir, car elle est la confirmation de tout ce que j'ai écrit ici même, depuis le mois de février, depuis mon voyage en Oranie et au Maroc Oriental, sur la future grande voie commerciale entre la France et le Maroc, par Toulouse, Ax-les-Thermes, Barcelone, Oran, Tlemcen, Taza

« Le développement très rapide du trafic du port d’Oran, qui est passé de 2.125.259 tonnes en 1900 à 4.013.163 en 1906 et 7.642.000 en 1913, a amené la chambre de commerce à adopter un important programme en vue de l'extension et de l’outillage de cet ouvrage.

« Une première tranche de travaux est à la veille d'être achevée et, dès le mois d'août prochain, on pourra mettre à la disposition de la navigation un nouveau bassin de 200.000 mètres superficiels entouré de quais, et un vaste avant-port parfaitement abrité de 500.000 mètres et de loger les plus grands navires du monde.

« Ces installations, dont le coût atteint dès aujourd’hui 20 millions de francs, permettent d’envisager la possibilité d’ajouter de nouveaux courants commerciaux à ceux qui alimentent déjà et font la fortune du port d’Oran.

« Dans le but de signaler à des initiatives nouvelles et à des activités utiles les immenses avantages qu’offre ce port, un des plus sûrs et des meilleurs de la Méditerranée, la chambre de commerce a décidé de donner son appui à une publication de vulgarisation.

«Cet ouvrage abondamment illustré, distribué dans tous les centres maritimes du monde, ira porter au loin, par l'image et par les chiffres, le témoignage de la richesse acquise et des ressources que les entreprises nouvelles peuvent trouver à Oran et en Oranie.

« La chambre de commerce espère que sa tentative ne sera pas infructueuse, et qu’en faisant mieux connaître notre belle région, on lui créera de nouvelles et fécondes amitiés.

« Nous ne pouvons que la féliciter de son initiative. »

Rien n’est plus vrai et je puis dire que j'ai été dans l’admiration devant les progrès d’Oran, *à tous les points de vue*, lorsqu'il m’a été donné de m’en rendre compte, par moi-même, en février et mars derniers. Du reste, le plan en relief très remarquable de ces travaux et transformations que l'on visite à l’hôtel de ville d’Oran vous fait toucher du doigt, si l'on peut dire, et de l'œil encore davantage, toutes les améliorations, toutes les transformations considérables qui vont faire d’Oran, tant comme d’Alger, une des deux grandes métropoles de l’Algérie.

C'est, bien, mais ce n’est pas tout et, comme je l’ai dit souvent dans mes travaux sur l'Oranie, le grand avenir du chef-lieu du département réside en ce point capital qu'il va devenir le port commercial, étant sur le chemin le plus court pour se rendre au Maroc

Oriental. En effet, du jour où M. Gauthier, ministre des Travaux publics, fit voter le chemin de fer direct en Espagne d'Ax-les-Thermes à Ripoll et Barcelone, il n'était pas douteux que la grande ligne directe de Paris-Toulouse-Barcelone en chemin de fer, puis Barcelone à Oran par mer et ensuite Oran-Tlemcen-Oudjda-Taza, allait devenir la grande route commerciale et économique de demain entre la France et le Maroc. Avant trois ans maintenant, ce sera une œuvre accomplie, et voilà comment et pourquoi Oran va devenir très rapidement l'un des premiers ports de toute la Méditerranée, avec Alger, sur la côte Nord de l'Afrique.

Paul VIBERT

Oran Port
(*Le Sémaphore algérien*, 28 juin 1914)

« Oran, son port, son commerce », par M. Ed. Déchaud, secrétaire de la chambre de commerce d'Oran.

Ce livre renferme un rapide exposé historique d'Oran et une excellente étude sur le développement de la ville et du département d'Oran. De belles illustrations, de grands panoramas, des plans et des graphiques en couleur complètent la documentation de cet intéressant ouvrage. 1 volume : 3,50. Chez M. D. Heintz et fils libraires, boulevard Séguin, nº 4, et rue d'Arzew, nº 29.

CHAMBRE DE COMMERCE D'ORAN
(*Le Petit Fanal*, 10 juillet 1914)

……

Nouveaux Travaux du Port. — Par lettre en date du 27 juin, M. l'ingénieur des Ponts et Chaussées Perret fait connaître que le dossier d'enquête relatif à la deuxième tranche de travaux du port — élargissement du môle des Hauts Fonds, déplacement de la gare Marine, déviation des égouts — vient d'être envoyé à l'administration supérieure. Dès que le décret nécessaire aura été pris, les travaux pourront être mis en adjudication.

La chambre décide de faire appel au concours de nos représentant au Parlement pour hâter l'instruction administrative de cette affaire et de permettre la mise en adjudication des travaux avant la fin de l'année.

Nouvelles locales
(*L'Écho d'Oran*, 28 juillet 1916)

Tué par un éboulement. — Hier, vers 5 heures de l'après-midi, sur le quai Sainte-Thérèse, aux travaux du port, un éboulement s'est produit dans un magasin où était entassée de la chaux. Sur les deux ouvriers qui y travaillaient, l'un d'eux s'est trouvé pris sous la masse de terre et a été tué sur le coup.

Des premiers renseignements, il résulte que c'est un nommé Rebora Émile, âgé de 40 à 45 ans.

M Mayen, commissaire de police du 1er arrondissement, s'est rendu sur les lieux pour ouvrir une enquête et a fait transporter le corps du malheureux ouvrier à l'amphithéâtre de l'hôpital civil.

MÉDAILLE MILITAIRE
(*L'Écho d'Oran*, 14 juillet 1917)

Oran. — Jette Paul Émile, sergent de grenadiers, au … de ligne, déjà titulaire de la croix de guerre, a été décoré de la médaille militaire et cité à l'ordre du jour pour les motifs suivants : « Sous-officier énergique et brave, blessé grièvement ; perte d'un œil, en se portant à l'attaque d'une position ennemie, le... (Déjà cité à l'ordre).

M. Paul Jette est le fis du représentant de l'Entreprise des Travaux du Port, Fogliotti, Penna et Jammy.

L'AVENIR DE NOS COLONIES

LE PORT D'ORAN
(*La Dépêche coloniale*, 8 juillet 1919)

Par sa situation, il est appelé à un avenir considérable.

La ville d'Oran et son port doivent leur développement à la progression constante de la surface cultivée du département et à l'accroissement continu de la population tant urbaine que rurale. Fait à remarquer, l'accroissement de la population de la ville d'Oran n'est point dû à ce phénomène attractif des villes au détriment des campagnes. Ici l'augmentation est due à l'appoint de nouveaux immigrants.

La raison directe de leur avenir réside dans l'immense essor que prendra la culture quand elle se sera industrialisée de façon à suppléer, dans une certaine mesure, à l'insuffisance de la main-d'œuvre, ce qui permettra de rendre productifs les immenses territoires encore incultes, œuvre facilitée par l'établissement d'un réseau ferré bien compris.

La production de 8.000.000 de quintaux de céréales considérée l'an passé comme un record, sera largement dépassée ; il en sera de même pour les vins dont la production s'est élevée à 2.886.482 hecto et pour tous les autres produits de leur hinterland : bétail, minerais, pétrole, olives, ricin, lin, primeurs, alfa, etc.

La métropole pourra puiser largement dans cet entrepôt a sa portée immédiate.

Avenir brillant

D'autres raisons militent en faveur de l'avenir brillant que l'on entrevoit pour Oran.

Tête de ligne de la voie ferrée en partie construite Oudjda-Taourirt-Taza-Fez et ses ramifications projetées, Oran bénéficiera du trafic, qui croîtra au fur et à mesure de la mise en valeur du Maroc oriental.

Bien peu se rendent compte de l'étendue de ce vaste territoire de 15 à 200 kilomètres carné et de 500 kilomètres environ de profondeur, circonscrit à l'est par le département d'Oran, au nord par la mer, à l'ouest par l'ossature montagneuse qui traverse le Maroc du nord au sud depuis la mer jusqu'au Sahara en passant par Taza, au sud par le Sahara et comprend le riche bassin de la Moulouya (terres à céréales et à élevage ; pays à olivier, à alfa, à palmiers ; forêts, chutes d'eau, gisements miniers), Oran n'est-il point le débouché du Sud et particulièrement du Tafilet.

Le prolongement de la ligne de Colomb-Béchar vers le Tafilet permettra l'écoulement des produits de cette région vers le port.

Enfin reste le transsaharien.

Si l'on admet trois têtes de ligne pour le transsaharien projeté, Constantine, Alger et Oran, nul ne contestera que, des trois villes, Oran recueillera la bonne part du trafic, en raison de son embranchement vers le Maroc, des facilités que son port apportera aux manipulations des marchandises et au moindre parcours que celles-ci devront faire par voie ferrée. Économie sensible surtout pour les marchandises pondéreuses destinées à l'Europe.

Le port de Dakar a dû décupler ses installations primitives et cependant, son hinterland ne comporte que 100 kilomètres de profondeur dont la principale ressource est l'arachide.

Port de l'Afrique Centrale

L'Afrique Centrale vers laquelle se dirigera le transsaharien produit du bétail, des bois et des produits divers nécessaires à la métropole.

Or, du coude du Niger à Oran, la distance est égale à celle du coude du Niger à Dakar, il est hors de doute que, par comparaison, Oran doive envisager l'avenir avec confiance. Étant placé à trente-six heures de Marseille, à quelques heures de la côte d'Espagne, il est appelé à devenir le port de l'Afrique centrale, quand on songe à la distance qui sépare Dakar de Bordeaux.

Quels sont les travaux exécutés jusqu'à ce jour en vue du développement d'Oran ?

En dehors des agencements qui sont le fait d'une ville dont la population s'étend et qui sont du ressort de la municipalité, deux organes se sont plus particulièrement développés.

Les chemins de fer et le port. La guerre, comme partout ailleurs, a interrompu les travaux, mais en tenant compte de l'avant-guerre, quelques chiffres comparatifs donnent une idée de la progression formidable enregistrée.

Mouvement du port

1895 3.915 navires jaugeant 1.836.767 tonneaux
1912 7.402 navires jaugeant 7.316.730 tonneaux

Il est à remarquer que les chiffres des tonnages qui précèdent sont afférents non à des relâcheurs, mais à des navires venant effectuer des opérations de commerce. En 1917, le trafic a atteint 10.000.000 tonneaux.

Le tonnage des marchandises manipulées enregistre la même progression :

	Diverses	Charbon	Total
1895	460.446	61.426	521.872
1912	932.437	669.804	1.602.241

Les recettes du réseau oranais ont passé de 8.771.114 francs en 1917 à 9.986.239 francs en 1918.

L'augmentation du trafic a porté sur les céréales, les vins, les combustibles végétaux: mais il y a eu diminution sur l'alfa, les matériaux de construction et les combustibles minéraux.

Il est difficile d'établir pour l'Oranie les recettes des compagnies de chemins de fer, celles-ci publiant leurs recettes globalement pour tout leur réseau s'étendant sur les département d'Alger et de Constantine.

Prévisions de travaux

1.500 kilomètres de voies ferrées sont projetées en Oranie. D'autre part, les plans sont établis pour l'agrandissement du port.

L’avant-projet du nouvel agrandissement du port vers l'est comportant la transformation de l’avant-port actuel en darse et la construction d’un avant-port à l’est de ce dernier ouvrage a été soumis à des enquêtes nautiques et d’utilité publique et à des conférences mixtes.

Cet avant-projet, dont l’exécution est réalisable en deux étapes, entraînera une dépense approximative de 37 millions estimée d’après les prix d’avant-guerre. La dépense serait à répartir de la façon suivante :

Colonie 10.000.000
La chambre de commerce 27.000.000
(*Exposé de la situation centrale de l Algérie en 1918 par le Gouverneur Général*)

La situation actuelle ne permettant pas de préciser à quelle époque la colonie pourra s’engager à créer les ressources nécessaires à sa participation dans l'œuvre envisagée, la chambre de commerce étudie la possibilité d'entreprendre les travaux avec ses seuls moyens.

La réalisation de ce programme livrerait au commerce 50 hectares de nouveaux bassins et 2.900 mètres de quais accostables par tous les temps.

Il y aurait lieu de prévoir également l'installation du matériel et de l’outillage modernes, propres à faciliter les manipulations diverses, des marchandises dans les gares et dans les ports.

NOUVELLES MARITIMES
La grève des dockers à Oran
(*Le Sémaphore algérien*, 28 avril 1920)

Le 22 avril dernier, pour un motif futile de désaccord entre le syndicat des chargeurs et celui des arrimeurs, les dockers d'Oran ont décidé de cesser le travail.

Le différend provenait de la possession d'une baraque dont les deux syndicats prétendaient être le propriétaire.

Le 24, les dockers d'Oran ont décidé de soumettre le différend à un arbitrage et ont repris le travail.

Néanmoins le rendement de la journée du 23 a été à peu près nul et bon nombre de navires amarrés dans le port d'Oran ont été retardés par ce fâcheux contretemps.

CHAMBRE DE COMMERCE D’ORAN
(*Le Petit Fanal*, 3 juillet 1920)

Dans sa séance du 25 du mois écoulé, cette assemblée a émis un certain nombre de vœux dont voici les principaux :

1° Prévoyant au cours de cette campagne un encombrement tel que le port d’Oran n’en connut jamais, demande à l'autorité militaire de diriger sur Arzew les navires apportant les marchandises destinées aux ports de la côte, et celles aussi destinées à ravitailler les régions desservies par le chemin de fer de l'État ;

2° Que les services compétents veillent à l’enlèvement rapide des marchandises déposées sur les quais, dans les limites fixées par les règlements du port.

N. B. — Détourner du port d'Oran des navires appelés à s'y rendre pour des opérations n'est pas sans nous étonner, à moins que la récolte en grains abondante comme les années précédentes soit escomptée.

Nous aurions préféré enregistrer la reprise intensive des travaux du port suspendus depuis six ans, tandis que nos voisins marocains n'ont pas cessé un seul jour les travaux du port de Casablanca.

ALGÉRIE
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 1er août 1921)

Les dockers du port d'Oran se sont mis en grève après une réunion tenue à la Bourse du Travail. La journée s'est passée dans le calme absolu. Les quais sont restés déserts. Sur l'ordre du comité de grève, le travail a été abandonné à bord de tous les navires opérant le chargement ou le déchargement des marchandises. Le *Lamoricière*, courrier de la Compagnie Transatlantique, a pu quitter le port à l'heure réglementaire, après avoir terminé son chargement avec une équipe de fortune.

Situation des divers ports de la Colonie au point de vue des travaux intéressant leur développement, projetés ou en cours
(*Le Sémaphore algérien*, 29 juin 1923)

PORT D'ORAN

Môle des Hauts-Fonds. — Un décret du 29 avril 1916 a déclaré d'utilité publique les travaux d'élargissement du môle des Hauts-Fonds. Un second décret du 22 août-1916 a autorisé la chambre de commerce à emprunter une somme de 2.600.O00 francs destinés aux dits travaux, et à la commune d'Oran une subvention forfaitaire de 100.000 francs destinés à la dépense de déviation hors du port de deux égouts collecteurs débouchant près des môles Jules-Giraud et Sainte-Marie. Enfin, par décret du 21 mars 1922, l'autorisation d'emprunt accordée à la chambre de commerce par le décret susvisé du 22 août 1916 a été portée.à 8.600.000 francs.

Cette Compagnie a été en même temps autorisée à prélever sur les disponibilités du produit des péages perçus à son profit. une somme de 1.300.000 francs en vue de faire face, concurremment avec le produit de l'emprunt autorisé, au montant de la nouvelle évaluation des travaux ;

2° À percevoir de nouveaux péages en remplacement de ceux précédemment autorisés.

L'adjudication des travaux, sur offre de prix a eu lieu le 22 décembre 1922. Elle a été tranchée au profit de la Compagnie des dragages et entreprises maritimes sur une offre de 6.100.050 francs.

Nouvel agrandissement du port vers l'Est. — L'avant-projet inscrit au programme du 3e emprunt de l'Algérie avec une dotation de 36.000.000 de francs comprend la transformation de l'avant-port actuel en bassin et la construction d'un nouvel avant-port. L'estimation s'élève à —66.000.000 francs, dont 53 millions de francs à fournir par la chambre de commerce. L'avant-projet a été adressé à M. le ministre des Travaux publics le 23 août 1921 avec un projet de loi déclarant l'utilité publique d'un premier groupe de travaux montant à 53.000.000 francs, concédant les terre-pleins du port de la chambre de commerce et fixant un nouveau tarif des péages à percevoir au port.

Après observations de M. le ministre des Travaux publics, la combinaison financière de cet avant-projet a été remaniée : elle comporte maintenant une contribution de. la Colonie de 20 millions à prélever sur les fonds de l'emprunt de 1 milliard 600 millions autorisé par la loi du 23 juillet 1921.

Enfin, le projet de loi et de cahier des charges ayant encore donné lieu à certaines observations du Ministre des Finances, transmises par le Ministre des Travaux publics le 6 janvier 1923, ces documents ont été retournés avec la réponse à ces observations le 10 février suivant.

1925 : création d'une succursale de la Société continentale des combustibles, d'Alger

---

DÉPARTEMENT D'ORAN
(*L'Écho d'Alger*, 13 juillet 1926)

Avancement. — Nous enregistrons avec le plus vif plaisir l'avancement de notre très sympathique ami, M. Florenchie Marcel, ingénieur adjoint, qui vient d'être promu par arrêté ministériel au grade d'ingénieur de travaux publics et maintenu aux travaux du port d'Oran.

Nous lui adressons nos sincères félicitations.

L'adjudication des travaux du port d'Oran

La Compagnie des dragages et entreprises maritimes
est déclarée adjudicataire
(*La Dépêche algérienne*, 10 octobre 1926)

(De notre correspondant particulier).

Oran, 9 octobre. — Ce matin, à 10 heures, a eu lieu, dans la salle du conseil de préfecture, sous la présidence de M. Maynet, conseiller de préfecture, l'adjudication restreinte, sur offre de prix, des travaux d'aménagement du bassin de l'avant-port actuel d'Oran.

Avaient soumissionné : la maison Péna (Italie), qui demandait 23 millions ; la maison Truchetet et Tansini (Grenoble), 26 millions.

La Compagnie des Dragages et entreprises maritimes, qui effectue les travaux actuels du port, a été déclarée adjudicataire pour la somme de 20 millions 645.300 francs. — P.

Une terrible bourrasque s'abat sur le port d'Oran
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 6 février 1928)

Une bourrasque, comme de longtemps on n'en a vue, s'est abattue sur le port d'Oran dans la nuit de samedi à dimanche 29 janvier. La mer en furie s'est ruée à l'assaut de la jetée. Durant des heures, de formidables vagues se sont brisées contre la pierre, retombant en pluie de l'autre côté de la jetée sur les bateaux qui n'en pouvaient

mais. Sous ces terribles coups de bélier, la jetée a fini par céder, à 7 heures et 11 heures du matin, vers son milieu sur une longueur de cinquante mètres environ. Vers midi, la mer reprenait son calme. De gros blocs descellés et déplacés, des barques chavirées ou échouées, des grues à demi immergées, des chalands à la dérive, tel fut le bilan de cette nuit de tempête. Il sera donc dit qu'aucune épreuve ne sera épargnée à l'Oranie et à son port !

Cependant, le malheur eût été plus grand sans le sang-froid et le dévouement des autorités du port et des équipes de sauvetage. Signalons parmi ces derniers, les équipages des « Goélands » encore une fois à la peine et à l'honneur. Avec d'autres remorqueurs — l'« Utile », le « Vigoureux », « Caprice», le « Zouave », le « Fessaiah », le « Saint-Nicolas », le « Jo-Lasry », le « Jocksay » — et les embarcations du pilotage, ils purent porter secours aux navires dont les amarres étaient rompues ou les chaînes d'ancre brisées. Grâce à l'intelligente promptitude du commandant Lebreton, commandant du port, et au dévouement inlassable des pilotes, plus de soixante navires purent s'amarrer en sécurité dans le port dans la journée de dimanche.

Des travaux ont été immédiatement entrepris pour enlever les épaves et combler la brèche de la jetée.

N. D. L. R. — Les renseignements ci-dessous nous ont été adressés par notre correspondant d'Oran, mais nous tenons en outre à publier l'information suivante que nous adressé un de nos lecteurs algérois habitant momentanément Oran :

À la suite d'une violente tempête, le port d'Oran a été, la semaine dernière, complètement immobilisé, au point qu'en raison des dégâts survenus, il a été pendant près de 24 heures consigné aux navires.

Partout, des épaves émergeaient des eaux, ballotées les unes contre les autres, chalands retournés, embarcations à la dérive, tonneaux, caisses, planches, tourbillonnaient autour des gros vapeurs, qui avaient de la peine à maintenir leurs amarres.

Les voiliers « Esperia », « Bambinelle », « Carmencita » ; les vapeurs « Homewood », « Zurichmoo » (anglais), « Bianchino » (italien), « Donga » (norvégien)et « Carmerata » (anglais.) ; « Clan-Macvivar » (norvégien) ; italiens : « Pasquale-Romano » ; hollandais : « Vechtdjik » ; japonais : « Ida-Maru », ont eu chacun un certain nombre de tôles enfoncées et des avaries de superstructures. Le vapeur anglais « Purley-Bachas », dressé à la hauteur au Cap Ivi, a perdu ses ancres.

À 3, heures de l'après-midi, le vent redoublait de violence, les navires qui ne peuvent se dégager par leurs propres moyens ont subi des dégâts importants. Les voiliers « Esperia », « Bambinelle » et « Carmencita », coincés contre le quai, reçoivent des chocs formidables, sous la poussée des gros cargos également à la dérive.

Une soixantaine de chalands, chargés de charbon ont coulé, ainsi qu'un petit remorqueur qui se trouvait amarré à proximité de la « Tarna », de la Compagnie de navigation mixte. Une grande grue à vapeur, de la maison Lasry, et une autre, appartenant à la Société Anglo-Américaine [3], ont été drossées à quai et coulées.

Le quai de Sainte-Thérèse, près du Ravin-Blanc, a été trois fois éprouvé par la tempête. De nombreuses embarcations appartenant à des Sociétés nautiques ont rompu leurs amarres et ont coulé. La petite place qui existe à proximité de l'égout de l'abattoir est encombrée d'épaves de toutes sortes. Un peu plus loin, des chalands ont été poussés au sec par la tempête.

La grande jetée a été démolie sur une partie assez. importante, ce qui laisse croire que le port d'Oran n'est donc pas à l'abri d'une forte tempête.

---

[3] Inconnue de nos services.

Il offre donc de ce fait un abri pas toujours absolument sûr aux navires et cette constatation méritait d'être signalée.

1928 (mars) : création de la Société oranaise de remorquage et de sauvetage

---

1. Principaux ports français et coloniaux classés
d'après le tonnage de jauge (entrées et sorties) en 1928 (tonneaux)
(*Les Annales coloniales*, 6 juillet 1929)

Marseille	28.566.057
Cherbourg	23.037.851
Oran	19.747.628
Le Havre	17.606.016
Alger	15.466.871
Dunkerque	10.853.175
Boulogne	10.400.216
Dakar	9.249.440
Bordeaux et annexes	7.537.138
Rouen et annexes	6.908.030
Casablanca	5.711.824
Saïgon	4.589.993
Sète	3.019.160
Nantes et annexes	2.934.025

II. Ports français et coloniaux classés d'après le trafic des marchandises (1928).
(Embarqués et débarqués)(tonneaux)

Marseille	8.879.977
Rouen et annexes	6.902.314
Le Havre	4.696.646
Dunkerque	4.693.144
Bordeaux et annexes	4.372.126
Oran	3.750.628
Alger	3.472.021
Nantes et annexes	2.504.263
Saïgon	2.417.975
Caen	1.875.503
Sète	346-841
Boulogne	207.642
Dakar	102.968

La Rochelle-Pallice	899.666
Saint-Nazaire	875.484
Calais	871.762

La perte de l'« Edgar-Quinet »

LE COMMANDANT BENOIST COMPARAÎTRA AUJOURD'HUI DEVANT LE CONSEIL DE GUERRE DE BREST

(*L'Écho d'Oran*, 20 mai 1930)

BREST. — Le naufrage du croiseur-école « Edgar Quinet », en janvier dernier, aura son épilogue demain, devant le Conseil de guerre de Brest où le commandant répondra de la perte de son bâtiment.

On se souvient des faits. Le 5 janvier, l'« Edgar-Quinet », croiseur de 10.050 tonnes, remplaçant provisoirement le « Jeanne-d'Arc » comme école d'application des aspirants, faisait route vers Casablanca. À 14 heures, il heurta une roche sous-marine entre le cap Blanc et les îles Habibas, à 36 kilomètres à l'ouest d'Oran. Par une déchirure de 15 mètres dans la coque, l'eau entrait à force.

On espéra un moment sauver le navire, mais en dépit de plusieurs jours d'efforts, il était à tout jamais perdu, le 9 janvier à 7 heures 30.

Par chance, aucun accident de personne n'eût lieu, ni le jour de l'échouement, ni durant les tentatives de sauvetage par mauvais temps. Les cent enseignes de vaisseau et les 800 hommes d'équipage furent répartis sur deux autres bâtiments.

Une enquête minutieuse a été poursuivie pendant de longues semaines et nous saurons quelles responsabilités sont engagées dans cette affaire.

NOUVELLES LOCALES

(*L'Écho d'Oran*, 25 juillet 1930)

INCENDIE. — Hier matin, vers 11 heures 30, M. Albitre, commissaire de police du 1er arrondissement, avait son attention attirée par les mugissements des sirènes des navires qui se trouvaient dans le port. Il téléphona à la marine et il apprit alors qu'un incendie venait de se déclarer sur deux wagons chargés d'alfa, garés à proximité du dock no 5.

Rendu aussitôt sur les lieux avec son personnel. le commissaire organisait un important service d'ordre, car près d'un millier de personnes entouraient déjà les deux wagons en feu.

Entre-temps, les sapeurs-pompiers, alertés à leur tour, arrivaient au quai du Sénégal, accompagnés de M. Dehaen, commandant la compagnie, et ils mettaient leur pompe en batterie. Du côté de la mer, trois remorqueurs de la maison Lasry, un autre de la Société « Les Goélands » mettaient à la disposition des sauveteurs le concours de leurs pompes.

Pendant que le feu était combattu de toutes parts, arrivaient aussi sur les quais les matelots de la Défense mobile et les piquets d'incendie des différents corps de troupes de la garnison.

À 1 heure 1-2 de l'après-midi, cet incendie était circonscrit et tout danger pour les docks voisins avait disparu.

L'alfa détruit, qui provenait de Bedeau, appartenait à M. Peurière, de la maison Lasry.

Notons qu'au cours de ce sinistre, de nombreux sacs de grain. qui se trouvaient dans un chantier voisin, ont pu rapidement être mis à l'abri.

Les travaux du port d'Oran.
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 31 janvier 1931)

Les énormes travaux prévus dans le but d'agrandir le port d'Oran et d'aménager la baie de Mers-el-Kébir semblent entrer dans la voie des réalisations.

C'est ainsi que la Société des Dragages et entreprises maritimes (Directeur : M. l'ingénieur Barbaroux, adjudicataire des travaux du port d'Oran) a procédé à l'installation, entre Oran et Mers-el-Kébir, d'un câble aérien destiné à transporter des pierres pour la fabrication des blocs de la jetée et des quais.

L'aménagement de ce câble a nécessité le percement d'un tunnel et la construction d'un pont de protection sous la route de la Corniche. Chaque benne circulant sur ce câble transporte 1.000 kilos de pierres concassées et 400 mètres cubes en douze heures.

ÉCHOS ET NOUVELLES

LES TRAVAUX DU PORT D'ORAN
(*L'Écho d'Oran*, 14 mai 1932)

Il est rappelé qu'en raison de l'état d'avancement du travaux de prolongement de la grande jetée au port d'Oran. il est dangereux pour les navires et les embarcations de n'importe quelle importance de passer entre l'extrémité actuelle de la grande jetée et la bouée rouge à feu vert placée à l'entrée du port d'Oran. (Communiqué des Ponts et Chaussées).

NEMOURS
(*L'Écho d'Oran*, 9 juin 1932)

7 juin. — Pêche. — Aujourd'hui, la pêche a été particulièrement abondante mais marquée par un regrettable incident qui aurait pu avoir les plus fâcheuses conséquences. sans le dévouement et la présence d esprit de nos pêcheurs.

Les bateaux de pèche rentraient, vers 3 h. du matin, presque tous lourdement chargés de poisson. Faute de place dans le port, où les emplacements sont provisoirement très limites par suite de l'aménagement des terre-pleins, en cours de construction. la plupart des barques de pêche opéraient le déchargement de leur cargaison à l'extérieur du port, sur la plage, en face des établissements de salaisons.

Pendant cette opération, forcément un peu longue, la mer. soulevée par un fort vent d'ouest, grossit brusquement et deux barcasses chargées de poisson reçurent deux ou trois coups de mer qui les firent chavirer et couler.

Au prix des plus grands efforts, les pêcheurs purent dégager les barques et les mettre à terre avec une faible partie de leur chargement.

Nos félicitations aux courageux sauveteurs.

Les pécheurs attendent avec impatience le moment où l'état d'avancement des travaux d'aménagement du port, permettra la construction de la cale de halage prévue pour eux.

Visite du général Messimy. — Ainsi que l'indiquait notre information télégraphique, nous avons reçu ici aujourd'hui, la visite de M. le général Messimy, sénateur de l'Ain, rapporteur du projet d'emprunt marocain, accompagné de MM. Mougenot et Boniface, ingénieurs des Ponts et Chaussées, et d un officier supérieur.

Reçus à leur descente de voiture par MM. O Llabador, maire, et V Pitzini, premier adjoint, ces messieurs ont visité l'état d'avancement des travaux du port en compagnie du maire et de MM. Mangenot et Vaillot, ingénieurs. chargés du port, qui leur ont donné, avec toutes les explications utiles, l'assurance que les travaux seraient terminés dans les délais prévus.

Après cette visite qui fut pour les visiteurs une révélation, le maire a retenu a déjeuner le général Messlmy et les personnes qui l'accompagnaient.

À 15 heures, ces personnalités repartaient sur Tlemcen.

Nous souhaitons à ces visiteurs de marque la plus cordiale bienvenue et nous formulons le vœu que leur passage ici soit fertile en résultats.

Mariage. — Mme et M. Octave Llabador, maire, et Mme et M. H. Schemel. ingénieur T.P.E., a Constantine. ont le plaisir de faire part à leurs amis et connaissances du mariage de leurs enfants Renée et Henri qui aura lieu à Nemours le 11 juin courant.

Nous profitons de cette heureuse circonstance pour renouveler nos bien sincères félicitations aux honorables familles qui vont s'unir et nos meilleurs vœux de bonheur aux futurs époux.

Petits Échos des lettres
(*L'Écho d'Oran*, 12 juin 1932)

« TERRE ALGÉRIENNE »

Tel est le titre d'un prochain livre de Marcel Florenchie, avec une préface d'Emest Mallebay.

Fils d'un modeste colon. maréchal des logis de gendarmerie en retraite, M. Marcel Florenchie fit de brillantes études. conquit de nombreux diplômes et devint ingénieur des Ponts et Chaussées, attaché aux travaux du port d'Oran; mais un jour. entrainé par une vocation irrésistible, il revint à la terre et renonça sans regrets à la quiétude administrative pour les luttes incessantes du colon. C'est dire que nul n'était mieux qualifié que lui pour parler de la « Terre Algérienne » et prêcher le retour à la terre.

Ces « mémoires d'un colon » vivants et colorés sont déjà connus et appréciés d'un large public. car de grandes revues algériennes, « Les Annales Africaines », « France-Afrique », etc., en ont publié d'importants extraits.

« Terre algérienne » formera un beau volume de 200 pages environ, présenté d'une façon parfaite sous couverture en deux couleurs. L'édition ordinaire se vendra 12 francs (franco 13 francs). Mais tous ceux qui voudront prouver leur sympathie pour l'œuvre et pour l'auteur — et ils seront certainement nombreux — se hâteront de souscrire à l'édition originale, limitée à 250 exemplaires numérotés, présentés sous couverture spéciale, avec hors texte sur papier couché et dédicace autographe de l'auteur ; soit sur alfa, numérotés de 1 à 50, l'exemplaire : 40 francs ; sur Bouffant, numérotés de 51 à 250, l'exemplaire : 20 francs, tous frais de port et d'emballage compris, aux éditions « France-Afrique », 1, rue Jacques Cartier, Alger.

La fête des morts à Oran
(*L'Oranie populaire*, 12 novembre 1932)

Le Deux-Novembre a été célébré, cette année à Oran, avec sa pompe habituelle. Un temps splendide favorisa les diverses cérémonies commémoratives et une foule compacte, les bras chargés de fleurs, se pressa dans les allées douloureuses des champs de repos.

L'Association des marins anciens combattants fut l'une des premières à rendre hommage à ses morts. Dans ce but, plusieurs de ses membres prirent place avec les autorités civiles et militaires, à bord de quatre bâtiments, pavoisés : l'« Isly », le « Goéland IV », le « Jo-Lasry II» et l'«Arabe 5 », qui se dirigèrent vers l'entrée du port où des gerbes et des couronnes de fleurs furent immergées, tandis que la « Joyeuse Harmonie » et la « Joyeuse Union » exécutaient des marches funèbres.

1934 : création de l'Union charbonnière de manutentions du port d'Oran

---

Les grands travaux du port d'Oran.
(*Le Sémaphore de Marseille*, 9 mai 1934)

Le programme de grands travaux qui a pour but de doter le port d'Oran d'un outillage moderne est, à l'heure actuelle; en pleine voie d'exécution. Le très important commerce de céréales fait par ce port nécessitait la construction d'un dock-silo Ce sera chose faite pour la campagne 1935. En effet, la construction est commencée depuis déjà quelque temps par une grande entreprise de Paris. Une fois terminé, ce dock aura une contenance de 30.000 tonnes et sera doté de l'l'outillage le plus nouveau : la dépense prévue est d'environ 19 millions.

Oran, port de commerce
par M. Hernandez,
président de la chambre de commerce d'Oran.
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 22 décembre 1934)

Que la direction toujours si avisée de « l'Afrique du Nord Illustrée » ail eu l'idée de consacrer une série d'articles sur le port d'Oran, nul ne s'en étonnera parmi ses lecteurs, mais l'assemblée consulaire d'Oran qui gère les intérêts de ce grand établissement maritime ne pouvait que s'en réjouir particulièrement et appuyer cette heureuse initiative pour lui faire donner son plein rendement.

Les meilleures bonnes volontés ont afflué. On trouvera dans cette revue un ensemble d'articles signés par des personnalités les plus qualifiées pour traiter, en pleine connaissance de cause, les divers aspects de l'activité d'Oran.

Aux techniciens et aux hommes d'affaires, les savants et les artistes se sont joints pour faire de cet ensemble une œuvre aussi attrayante que fortement documentée.

C'est, pour le président de la chambre de commerce d'Oran, un honneur et un plaisir rare que de le présenter au public. Il souhaite que celui-ci, après l'avoir apprécié, lui donne une très large diffusion. Tout ce qui a trait à l'activité française, tout ce qui peut concourir à démontrer que notre peuple, grand par son Histoire et grand par ses traditions de labeur, d'honnêteté, poursuit, malgré les vicissitudes et le trouble des temps présents, une œuvre de civilisation profondément humaine, doit être amplement publié et propagé.

Les pages qui suivent portent le témoignage de ce qu'un siècle d'activité française a produit sur une terre autrefois inculte et hostile. On y trouvera l'image exacte de ce qu'est le port d'Oran en 1934 : un des foyers les plus actifs du travail colonisateur de notre pays.

J. HERNANDEZ.

L'activité commerciale du port d'Oran s'alimente à trois sources qui se complètent d'une façon très heureuse.

La première, et la plus importante sans contredit, c'est la prospérité de son hinterland que nous analyserons plus loin.

La deuxième découle de sa situation géographique privilégiée sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées sinon la plus fréquentée du globe et cette situation est renforcée par la haute valeur nautique de son abri et la perfection de ses installations pour le ravitaillement des navires. C'est ce qui fait d'Oran le grand port de relâche de la Méditerranée Occidentale et ceci mérite d'être étudié à part.

Enfin, la troisième, dont l'origine est plus récente et qui offre les perspectives d'avenir les plus encourageantes, provient aussi de sa position géographique. Elle permet d'espérer, pour ce port, une activité considérable en matière de transit avec le Maroc et avec l'Afrique Occidentale et Centrale, mais elle demande, pour être pleinement utilisée, la mise en oeuvre d'un plan d'outillage national économique cohérent et rationnel.

C'est une propagande à laquelle la chambre de commerce d'Oran s'emploie particulièrement.

L'Oranie, comme l'Algérie et l'Afrique du Nord toute entière, est un pays tout en façade sur la mer. Celle-ci ne lui apporte que le bien, relations avec l'extérieur et la civilisation, pluies vivifiantes du printemps, tiédeur des hivers, brises rafraîchissantes des étés.

Le Sahara, au contraire, auquel elle est adossée, lui souffle, comme le personnage de la fable, tour à tour le froid le chaud et toujours avec excès. Les nomades pillards et

dévastateurs des invasions hilaliennes, les sauterelles, les gelées tardives, le sirocco, les sécheresses, autant de maux venus du désert voisin.

C'est pourquoi toute la vie se porte de préférence vers les points où la mer se fait la plus accueillante et nul d'entre eux sur la côte oranienne ne l'est plus que le port d'Oran.

Abrité des vents d'Ouest par le double écran du cap Falcon et le puissant môle naturel de Mers-el-Kébir ; couvert des vents d'Est à la fois par la direction générale de la côte et par la double défense du Cap de l'Aiguille et du Cap Roux, la baie d'Oran s'ouvre vers le Nord comme un croissant harmonieux ; à la mesure exacte du port que les Français y ont édifié.

Aux tempêtes du Nord, rares et peu violentes dans cette étroite mer qu'est la Méditerranée Occidentale, il oppose la digue puissante de sa grande jetée construite sur un type renforcé et qui, depuis 1928, a résisté à tous les assauts.

Contre les rafales du Sud qui pourraient nuire à la bonne tenue des navires à l'intérieur de ses bassins, il jouit de la protection de la ville construite en amphithéâtre sur le bord des falaises qui dominent le port.

Oran unit donc les avantages d'un excellent mouillage à ceux d'une position tout-à-fait centrale dans le département dont il est le chef-lieu.

Ainsi s'explique la part tout à fait prépondérante qu'il s'est taillé dans le commerce régional et dans l'activité maritime. L'existence d'autres ports voisins, tels que Mostaganem, Arzew, Béni-Saf, Nemours, est un élément d'émulation pour Oran et une source de concurrence bienfaisante.

Le réseau des routes et des voies ferrées de l'Oranie est très étendu et régulièrement déployé sur tout l'arrière-pays. Il dessert également tous les ports et pénètre jusqu'à la limite des zones qui peuvent utilement être mises en valeur.

Néanmoins, Oran arrive à drainer les trois quarts des exportations de l'Oranie et une même proportion des importations.

Ceci s'explique par les avantages d'affrètement que le Commerce trouve dans ce port fréquenté par toutes les compagnies de navigation nationales qui se consacrent aux relations France-Algérie-Maroc en même temps que par les lignes régulières et les tramps étrangers. Ceux-ci y trouvent, à côté des éléments du trafic, des facilités remarquables de ravitaillement en combustibles, vivres et eau.

Le nombre des Compagnies de navigation, tant françaises qu'étrangères, qui touchent régulièrement Oran s'élève à plus de cinquante. Elles assurent des relations directes avec presque tous les pays du globe.

*
* *

Nous avons dit que l'activité d'Oran tenait, avant tout, à la prospérité intérieure du département. Celle-ci est fondée sur l'agriculture et plus particulièrement sur la viticulture.

Ce qui frappe le visiteur nouveau venu au port d'Oran, c'est le mouvement intense du commerce des vins.

Pas un navire en opération aux flancs duquel ne soient accolés les lourds chalands chargés de fûts, car le vin, quand il n'est pas l'essentiel du chargement, en est toujours le complément le plus substantiel.

L'alignement impeccable des fûts donne aux terre-pleins leur aspect de netteté ordonné. Le va-et-vient des camions à remorque qui transportent la boisson nationale est le principal élément d'animation des avenues du port et des rampes qui montent vers la ville.

Le vin occupe la première place dans le trafic avec les alcools et les sous-produits de la vigne, lies et tartres. Une très grande surface des terre-pleins est consacrée au mouvement des fûts vides et pleins.

Contrairement à ce qui se passe dans d'autres ports algériens, la chambre de commerce d'Oran s'est opposée à l'installation de chais ou de caves sur le port ; de cette façon, elle a pu donner toute l'aisance voulue au mouvement des embarquements et des débarquements. Les surfaces libres dont elle dispose pour le passage des fûts permettent de faire face à toute augmentation momentanée de l'activité des échanges si intenses qu'ils deviennent.

L'exportation de six millions d'hectolitres correspondant aux trois quarts de la production moyenne du département se traduit par le passage à vide ou à plein sur les quais de près de deux millions de fûts.

Le vin d'Oranie est dirigé en majeure partie sur les ports de l'Atlantique et du Nord : Bordeaux, Nantes, Brest, Rouen, Dunkerque et spécialement sur Rouen pour l'approvisionnement de l'agglomération parisienne. Une part très notable va dans les ports méditerranéens : Sète, Saint-Louis-du-Rhône, Marseille et Nice.

*
* *

Au second rang des exportations d'Oran figurent les grains et céréales, les farines et semoules, les sons et issues.

La production des céréales est une des bases fondamentales de la colonisation en Oranie, mais c'est une base fragile en raison de l'irrégularité des récoltes et de la surproduction générale qui rend de plus en plus difficile le placement de la partie exportable.

Contrairement à ce qui s'est produit pour les vins et en raison des marges étroites dans lesquelles le commerce des céréales peut s'exercer, la chambre de commerce d'Oran s'est toujours efforcée de faciliter l'entreposage des grains sur les terre-pleins et dans les magasins publics, de façon à réduire au minimum les frais supportés par cette production avant son exportation.

Cette situation va se trouver prochainement très grandement améliorée par la mise en service des docks-silos d'embarquement actuellement en construction et dont l'achèvement est prévu pour 1935.

Ces silos sont destinés, avant tout, à faciliter les opérations de réception, conditionnement et embarquement des céréales d'exportation.

Leur capacité de logement sera de 375.000 hectolitres, soit 300.000 quintaux de blé ; elle pourra être facilement doublée par l'adjonction de nouvelles cellules prolongeant le corps du bâtiment par ses deux extrémités.

L'appareillage particulièrement soigné est prévu pour effectuer simultanément les opérations suivantes :

1° Réception et ensilage par quatre bandes sous trémies, à raison de 200 tonnes à l'heure pour chaque bande, soit 800 tonnes à l'heure pour l'ensemble avec ou sans pesage ;

2° Embarquement en vrac, avec pesage, par quatre portiques de chargement, à raison de 200 tonnes par portique, soit 800 tonnes à l'heure pour l'ensemble ;

3° Avant-nettoyage à la réception de l'une des bandes sous trémies, soit 200 tonnes à l'heure.

La passerelle du transport du silo sera pourvue de cinq portiques, dont deux seront équipés pour l'embarquement en vrac, deux pour les embarquements en vrac ou en sacs à la cadence de 120 sacs par portique et par heure, le cinquième et dernier

portique, placé au centre du dispositif sera un portique de déchargement pneumatique d'une puissance d'aspiration de 100 tonnes à l'heure.

Les opérations à l'intérieur du silo, transvasement de cellule à cellule avec ou sans mélange, avec ou sans nettoyage, pourront se faire à l'allure de 200 tonnes à l'heure.

Pour le pesage des grains, le silo sera pourvu, non seulement de seize bascules automatiques, mais d'un jeu de huit volumètres permettant le contrôle automatique du poids spécifique de tous les lots de grains reçus ou expédiés.

En somme, les silos à grains du port d'Oran sont conçus pour réaliser toutes les opérations de :

1° Réception en vrac par navires ; en sac et vrac par wagons ou camions ;
2° Expédition en sacs ou en vrac par navires, wagons ou camions ;
3° Nettoyage, mélange, conditionnement des lots.

Les quatre portiques d'embarquement et le portique de déchargement pneumatique pourront se déplacer sur 260 mètres de quai, soit l'accostage de deux grands cargos.

La réception par chemin de fer sera assurée par un double faisceau de voies et quatre rangées de trémies d'une largeur de 40 mètres chacune.

Il y a tout lieu d'espérer que le commerce s'accoutumera rapidement aux expéditions en vrac qui permettront une économie très sensible sur les frais de sacherie.

Les silos du port d'Oran compléteront très heureusement le réseau des silos créés dans les régions céréalières de l'Oranie par les organisations coopératives agricoles et par les banques. Quelle que soit la politique suivie en matière agricole, ils auront toujours et largement leur emploi.

Aux vins et aux céréales viennent s'ajouter pour alimenter l'activité d'Oran l'exportation de divers produits de l'agriculture, de la cueillette et de l'élevage.

Les légumes secs, pois, fèves et pois chiches figurent en bonne place dans ce groupe.

En matière de primeurs, Oran possède certaines spécialités au premier rang desquelles il convient de citer les artichauts dont la qualité est incomparable et dont l'exportation s'échelonne de fin novembre à avril. Les oranges, mandarines et clémentines sont embarquées de novembre à mai. Les olives confites donnent lieu à une exportation très suivie, près de 5.000 tonnes valant plus de 21 millions de francs en 1932.

Parmi les produits de cueillette, l'alfa et le crin végétal de palmier nain fournissent des chargements très importants. L'alfa de papeterie est exporté principalement sur les ports d'Angleterre et d'Ecosse, l'alfa de sparterie ainsi que le crin végétal de palmier nain partent sur des destinations très diverses : France, Espagne, Angleterre, Allemagne, Etats-Unis, Europe Centrale.

En matière d'élevage, le mouton figure presque seul au tableau des exportations, mais en nombre impressionnant. Venus des steppes qui couvrent tout le Sud de l'Oranie depuis la Moulouya jusqu'au Sud algérois, les troupeaux sont acheminés pendant le printemps et l'été, soit sur Mostaganem, soit sur Oran où l'embarquement a lieu dans des navires rapides spécialement aménagés et largement ventilés qui accomplissent généralement une rotation régulière entre ces deux ports et Marseille.

La traversée dure généralement trente-six heures, si bien que les animaux n'ont pas à souffrir de sa durée ; les pertes sont réduites au minimum, très souvent elles sont nulles.

Les deux ports oraniens disposent de parcs spéciaux pour la visite sanitaire des troupeaux qui a lieu immédiatement avant l'embarquement.

Comme autres produits et sous-produits de l'élevage exportés par Oran, il faut citer les porcs vivants, les laines et les peaux, les poils, cornes, sabots.

Parmi les rares produits industriels, les tapis et les tissus de laine de facture indigène figurent pour une valeur de plus de 7 millions de francs.

Enfin, pour terminer cette brève revue des exportations, il faut mentionner quelques minéraux ; le kieselghur, les marbres, quelques expéditions de houille provenant des gisements nouvellement exploités à Djerada, au sud d'Oujda et quelques expéditions de minerai de manganèse de Bou-Arfa. Les minerais, charbons et combustibles minéraux provenant des gisements de l'intérieur ne supportent qu'un péage réduit à 1 fr. 50 par tonne.

L'ensemble des exportations a représenté en 1932 une valeur de 1.101 millions, équilibrant la valeur des importations qui se chiffrent à 1.140 millions.

En 1931, les importations représentaient 1.455 millions et les exportations 1.059 millions.

Au point de vue du tonnage, les entrées et sorties de marchandises s'équilibrent.

Pour satisfaire ses besoins de toute nature, l'Oranie fait largement appel à la production métropolitaine. Le chapitre des importations est beaucoup plus varié et complexe que celui des exportations.

En matière d'alimentation, Oran reçoit les sucres, cafés, thé, huiles d'arachides, chocolats, beurre, fromages, conserves, riz, fruits, pommes de terre, nécessaires à une population de 1.500.000 âmes dont 300.000 consommateurs européens.

Pour le vêtement, l'ameublement, les articles d'hygiène, de parfumerie, les livres, la T.S.F., l'appareillage électrique, les machines, la quincaillerie, les produits chimiques, les automobiles, il fait appel à la France.

Les importations extrêmement variées de produits manufacturés alimentent un trafic très important dans son ensemble et qui, pourtant, ne se remarque pas au premier abord parce qu'il ne fait que passer rapidement des cales des bateaux dans les magasins de commerce.

Plus frappantes sont certaines importations, chargements lourds qui amènent à Oran nombre de navires et qui donnent un fret de retour à ceux qui portent les vins d'Oranie vers les ports français de l'Atlantique et de la Manche.

Parmi celles-ci, figurent les bois, les fers, matériaux de construction, les engrais, les produits chimiques. Oran reçoit de Yougoslavie, de Roumanie et des pays baltes et Scandinaves presque tous les bois de construction et d'œuvre qui lui sont nécessaires, la France ne lui en fournit guère que la sixième partie.

Par contre, les ciments sont fournis surtout par la France, puis par la Belgique, l'Italie et la Yougoslavie.

Les fers et les aciers viennent de nos usines métallurgiques du Nord et de l'Est par Dunkerque.

Quelques chiffres donneront un aperçu du tonnage importé en ces diverses matières :

Les bois représentent environ 45.000 tonnes ; les matériaux de construction 125.000 tonnes ; les fers, fontes et aciers bruts 50.000 tonnes ; les machines et ouvrages en métaux 40.000 tonnes ; la parfumerie et les savons 6.000 tonnes ; le papier et ses applications 7.000 tonnes ; les produits chimiques 27.000 tonnes ; les huiles lourdes 26.000 tonnes ; les sucres raffinés 28.000 tonnes ; les poteries, verres et cristaux 10.000 tonnes ; les fils, ficelles et cordages 2.000 tonnes.

À côté de ces produits divers, les essences et pétroles, les mazouts et surtout la houille, fournissent les éléments d'un mouvement d'importation et de réexportation des plus importants.

Depuis ces dernières années, un certain nombre de firmes les plus importantes du commerce des hydrocarbures ont agrandi leurs installations de réception ou en ont édifié de nouvelles sur les vastes terre-pleins créés en 1930 et 1931. Des tanks ont été montés pour stocker les mazouts fuel-oil, gaz-oil ainsi que les bitumes destinés à l'entretien des routes du département.

Néanmoins, Oran ne monopolise pas les dépôts d'hydrocarbures car ceux-ci sont répartis entre notre port, Mers-el-Kébir et Arzew.

Tel est, dans ses grandes lignes, le mouvement commercial d'Oran en ce qui touche aux besoins propres de son hinterland et à l'exportation de ses productions.

En tant que port à voyageurs, le rayon d'action d'Oran s'étend beaucoup plus loin en direction du Maroc ; grâce à la jonction routière et ferroviaire de l'Algérie avec le protectorat voisin, Oran est devenu plus que jamais le port de transit du Maroc Oriental et du Maroc Central. Il peut même espérer, grâce à la création de transports directs et rapides, attirer à lui les voyageurs du Maroc Occidental qui se rendent en France.

Les relations maritimes rapides avec la Métropole sont assurées par les paquebots de la Compagnie générale transatlantique avec Marseille, de la Société générale des transports maritimes à vapeur avec Alicante et Marseille et de la Compagnie de navigation mixte avec Port-Vendres.

Des progrès très remarquables au point de vue de la vitesse et du confort ont été réalisés ces dernières années sur ces lignes. La traversée Oran-Marseille avec ou sans escale à Alicante se fait en 32 heures ; la traversée Oran-Port-Vendres en 24 heures seulement.

Préoccupée d'améliorer encore les positions acquises, la chambre de commerce d'Oran a décidé l'édification d'une gare maritime et d'un bâtiment spécialement affecté au transit des colis postaux.

Ces réalisations permettront d'assurer, dès l'année 1935, la jonction du rail et des paquebots donnant ainsi aux voyageurs à destination de l'intérieur ou du Maroc, la facilité de transiter par Oran sans y perdre une heure.

Au point de vue de son équipement, le port d'Oran a fait des progrès considérables depuis l'année 1925, date à laquelle fut entrepris le programme d'agrandissement vers l'Est.

Actuellement, ce programme, qui comporte, dans ses grandes lignes, l'aménagement en bassin de l'ancien avant-port avec transformation en terre-pleins de toute la baie Sainte-Thérèse et la création d'un nouvel avant-port de 40 hectares obtenu par l'allongement de la grande jetée et l'édification d'une traverse de 520 mètres perpendiculaire à la côte, est en voie d'achèvement.

Il sera complété par divers travaux dont on trouvera l'exposé sous la plume autorisée de M. l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Vergnieaud, directeur du port.

Ces travaux répondent tous au but que la chambre de commerce d'Oran, assemblée d'hommes d'affaires, imbus d'esprit pratique, s'est assignée et qui peut se définir en quelques mots : faire du port d'Oran un établissement offrant au commerce et à la navigation les plus larges facilités, un port rationnellement équipé, pouvant soutenir victorieusement la concurrence des ports voisins et faire face aux besoins qu'un prochain avenir ne manquera pas de déceler.

J. HERNANDEZ.

Les travaux du port d'Oran ont été inaugurés hier officiellement
(*Le Sémaphore de Marseille*, 23 décembre 1934)

Oran, 22 décembre (de notre correspondant particulier). — Ce matin, à 9 heures, la chambre de commerce d'Oran a procédé à l'inauguration officielle des bâtiments du pilotage de la direction du port et de la santé maritime.

Prenaient part à cette visite MM. Monis, préfet d'Oran ; l'abbé Lambert, maire ; Hernandez, président de la chambre de commerce ; le capitaine de frégate Moniès de Sagazan ; Villarem, administrateur de l'Inscription maritime ; Saurel, président du

conseil général ; Fouque, président du tribunal de commerce ; Le Bras, commandant du port ; Vergnieaud. ingénieur en chef et les agents des compagnies maritimes.

Les aménagements et extensions du port d'Oran
III. — Travaux projetés.
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 5 janvier 1935)

A. Amélioration du port actuel et de l'outillage. — Ainsi qu'il a été dit ci-dessus, certains des travaux envisagés pour augmenter le rendement du port actuel n'ont pas encore été entrepris ; ce sont :

1° Construction de l'éperon nord de la traverse du large. — Cet ouvrage apparaît comme indispensable pour réduire l'agitation dans le nouvel avant-port, et même dans le bassin qui va constituer l'avant-port actuel.

La dépense, évaluée à 6 millions, sera à partager entre la chambre de commerce et la colonie.

Ces travaux seront entrepris dans le courant de 1934.

2° Aménagement du môle du Ravin Blanc. — Il est devenu nécessaire, tant pour augmenter le nombre de places à quai que pour mettre de nouveaux terre-pleins à proximité de la nappe d'eau à la disposition du commerce, de livrer au commerce général le môle des Hauts Fonds, en transportant les charbons au môle du Ravin Blanc près du nouvel avant-port où opéreront désormais les relâcheurs.

À cet effet, la largeur du môle sera portée à l'extrémité Nord à 1 60 mètres, dimension choisie pour permettre, sans difficultés, l'installation des négociants en charbon :

La dépense est évaluée à :

Travaux de construction du môle	7.500.000 francs
Routes et voies ferrées	800.000 francs
	8.300.000 francs

La dépense de 7.500.000 francs sera à répartir par moitié entre la Colonie et la chambre de commerce ; celle de 800.000 francs pour les routes et voies ferrées sera à la charge de la chambre de commerce seule.

D'accord avec la chambre de commerce, des propositions sont adressées à M. le gouverneur général en vue d'obtenir l'autorisation d'exécuter ces travaux ; il est vraisemblable qu'ils pourront être entrepris très prochainement.

3° Construction d'un môle dans l'avant-port actuel (Môle oblique). — Toujours avec la préoccupation d'augmenter le nombre de places à quai pour les navires, on envisage la construction d'un môle dans l'avant-port actuel déjà transformé (môle dit môle oblique). L'amorce de ce môle a été réservée au cours des travaux récemment exécutés.

Il ne peut d'ailleurs être donné suite à un tel projet avant que l'avant-port en cours de construction soit complètement achevé, en raison de la nécessité de réserver pour le moment aux relâcheurs le plan d'eau disponible de l'avant-port actuel.

La dépense à engager est d'environ 12 millions.

4° Développement de l'outillage. — La chambre de commerce a obtenu une concession d'outillage public (décret du 31 août 1932) englobant d'ailleurs les grues, les magasins publics et les silos à céréales dont il a été question ci-dessus.

Feront également partie de la concession les quatre hangars en cours de construction sur le môle Jules-Giraud pour l'aménagement d'une gare maritime.

Des grues roulantes à portique ou semi-portique seront installées le long des quais de ce môle dès achèvement des hangars projetés.

Enfin, la construction de nouveaux hangars sur le môle des Hauts-Fonds, puis sur le môle dit « Môle Oblique » avec installation de moyens de manutention mécanique sera à envisager au fur et à mesure de la livraison de ce môle au commerce.

Les dépenses d'outillage sont entièrement à la charge de la chambre de commerce.

B. Extension du port vers l'Ouest. — Tous les travaux dont il vient d'être question amélioreront incontestablement les conditions d'exploitation du port.

Mais ils seront insuffisants pour faire face dans l'avenir à tous les besoins. L'utilisation rationnelle consistera à réserver, comme actuellement, l'avant-port aux navires relâcheurs et à utiliser les bassins pour placer le plus grand nombre de navires à quai.

Le nombre de relâcheurs qui pourra être commodément placé dans l'avant-port sera d'une douzaine ; si le trafic charbon reprend l'importance des années 1928 et 1929, on sera de nouveau gêné. On le sera davantage si ce trafic augmente encore, même légèrement.

Quant aux autres navires, une partie seulement pourra opérer à quai : on n'aura guère plus de 20 places bord à quai, alors que le nombre des navires opérant simultanément dans le port a fréquemment atteint et dépassé le chiffre de 30.

Il fallait donc se préoccuper d'une nouvelle extension du port.

Pour diverses raisons techniques (grands fonds, diminution de l'efficacité de l'abri de l'entrée contre les vents d'Ouest à mesure que l'entrée se déplace vers l'Est, raideur du talus de la falaise), il fallait abandonner l'idée d'étendre de nouveau le port vers l'Est, et chercher une autre solution.

Or, immédiatement à l'ouest d'Oran s'ouvre la baie de Mers-el-Kébir, fermée au Nord par la pointe du même nom qui avance de 800 mètres dans la mer.

L'idée d'utiliser cette baie pour étendre le port d'Oran avait été déjà envisagée en 1904, et rejetée à cette époque, en raison : d'une part de l'inconvénient qu'il y a à diviser le port en deux, d'autre part de la possibilité à cette époque de l'étendre vers l'Est (à ce moment, la passe d'entrée du port était au droit du môle Jules-Giraud, et on disposait à l'Est, de la baie Sainte-Thérèse qu'ont utilisé les travaux réalisés depuis).

Il était naturel de reprendre cette idée, au moment où le trafic — jauge des navires — était sept fois celui de 1904, et toute facilité d'extension nouvelle vers l'Est avait disparu, ainsi qu'il vient d'être indiqué.

Aussi un avant-projet d'extension du port d'Oran vers Mers-el-Kébir a-t-il été établi en 1930.

Les dispositions essentielles sont les suivantes :

Une première étape de travaux comprendra l'aménagement d'un vaste bassin en face de Mers-el-Kébir.

Ce bassin aurait une entrée près de la pointe, protégée par une jetée de 450 mètres de longueur enracinée à la pointe même et dirigée à l'E.S.E.

Une autre jetée, non enracinée au rivage, ayant son musoir d'extrémité à 425 mètres à l'O.-S.-O. de celui de la première, courrait d'abord sensiblement Nord-Sud sur 650 mètres, puis N.-O.- S.-E. sur 250 mètres.

Une traverse perpendiculaire au rivage, et d'environ 800 mètres de longueur laisserait entre son extrémité N.-E. et l'angle formé par la jetée du large une deuxième passe d'entrée de 200 mètres.

Dans le bassin ainsi formé, un quai de 800 mètres de longueur, fondé à (- 12,00) avec en arrière un vaste terre-plein.

Le bassin ainsi constitué serait en principe affecté aux relâcheurs et charbonniers (y compris les mazoutiers). Le plan d'eau de 90 hectares permettrait de loger 22

relâcheurs, 5 charbonniers bord à quai, et de réserver 10 hectares pour le placement des chalands, grues flottantes et remorqueurs[4].

La construction de ce bassin pourrait être suivie de celle de bassins nouveaux (en plusieurs étapes), en prolongeant la jetée du large, et en créant à l'abri de cette jetée les môles, darses, etc.. nécessaires).

Les relations par route entre Oran et Mers-el-Kébir seraient améliorées ; et avec les travaux de deuxième étape, on relierait les terre-pleins du nouveau bassin, soit aux voies ferrées du quai du port d'Oran, par un souterrain de 2 kilomètres 500 environ, soit à la gare Oran-Marchandises par un souterrain d'une dizaine de kilomètres, soit aux deux.

On voit donc que la possibilité d'étendre le port serait assurée pour un temps et pour un trafic pratiquement indéfinis.

Pour le moment, seule la création du premier bassin est envisagée ; elle permettrait de libérer le port d'Oran actuel des charbonniers, mazoutiers et relâcheurs, et des embarcations de servitude (chalands et grues) qui leur sont nécessaires ; ce port pourrait, dans ces conditions, être mieux utilisé pour le trafic marchandises générales.

Il faut noter d'ailleurs que le port ainsi aménagé constituerait un abri précieux pour les navires de la Marine Nationale.

La dépense est évaluée à 275 millions, et serait couverte (par moitié) par la chambre de commerce, et le budget de la Colonie.

L'avant-projet, adopté par la chambre de commerce pris en considération par M. le gouverneur général, a été soumis aux enquêtes et conférences mixtes réglementaires, formalités au cours desquelles des avis favorables ont été unanimement émis.

Transmis à M. le Ministre des Travaux Publics, cet avant-projet a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil Supérieur des Travaux Publics ; il a été approuvé par la Chambre des Députés et par le Sénat.

Oran, port de pêche

On peut sans crainte d'être contredit affirmer que l'industrie de la pêche en Algérie est née de l'occupation.

Antérieurement à l'arrivée des Français, il y avait bien les pêcheries de corail installées sur certains points de la côte orientale, mais s'agissant d'une industrie qui, tant par l'appauvrissement des fonds que par les variations de la mode, a complètement disparu, nous n'en ferons état que pour mémoire.

Les futurs pêcheurs algériens sont bien arrivés à la suite des troupes d'occupation. En Oranie les premiers, venus du golfe de Naples, créèrent petit à petit le gros centre de Mers-el-Kébir ; les autres Catalans et Valenciens s'installèrent principalement à Oran.

Une heureuse politique du Ministère de la Marine devait par l'attrait de la pension sur la Caisse des Invalides de la Marine faire de ces pêcheurs des Français pour le plus grand bien de la colonisation. En effet, dans toutes les branches de l'activité algérienne et principalement dans les ports, souvent aux meilleures places, nous trouvons des personnalités dont les noms nous rappellent ces premiers arrivés.

---

[4] Il faut noter qu'on n'envisage nullement d'effectuer bord à quai les opérations de ravitaillement en charbon des relâcheurs. Il y a lieu, en effet, de ne pas abandonner la pratique suivie jusqu'ici à Oran qui donne des résultats très satisfaisants : on embarque le charbon à bord en opérant sur chaque bord du navire, et en plusieurs points de chaque bord, au moyen de grues flottantes et de chalands spéciaux qui constituent de véritables entrepôts flottants : les opérations se font dans ces conditions avec une grande rapidité, fort appréciée des usagers.

Le problème est tout à fait différent pour le débarquement des charbons à terre, ou pour les manipulations de marchandises générales.

Avec l'accroissement de la population oranaise, l'agrandissement, par la construction de chemin de fer et de routes, de l'hinterland du port, l'industrie de la pêche devait se développer et acquérir une activité parallèle à celle du trafic commercial du port.

De même qu'on ne peut parler d'agrandissement du port d'Oran sans tourner ses regards vers Mers-el-Kébir, il est impossible de parler d'Oran port de pêche sans comprendre dans le cadre de son étude le port de Saint-André. Par un même champ d'exploitation : le golfe d'Oran, un marché commun : la pêcherie d'Oran, les pêcheurs ont depuis longtemps annoncé le plus grand port d'Oran que rêvent de réaliser les élus du commerce oranais.

Les pêcheurs du golfe d'Oran peuvent se diviser en deux grandes catégories : les uns à l'aide du filet traînant : le chalut, ou avec des palangres des nasses ou des filets trémails se livrent à la capture des poissons de fond, les autres avec le lamparo, le sardinal, les madragues ne pèchent que le poisson de surface dit de passage.

Bien que nous nous soyons défendu de vouloir user de statistiques dans le cadre de cet article, il nous paraît indispensable de faire le point de l'industrie de la pêche à Oran. Partie de zéro il y a cent ans, elle emploie un personnel important qui ressort, avec l'importance des produits de la pêche, des tableaux ci-dessous qui ont été établis pour la moyenne des quatre dernières années.

5 chaluts avec 43 hommes d'équipage ; 36 sardinals et lamparos avec 232 hommes d'équipage ; 18 madragues et bonitières avec 108 hommes d'équipage ; 112 palangres, trémails, nasses, lignes occupant 198 hommes.

Le rendement en kg a été le suivant :

Maquereau : 66.785 ; sardine et allache: 1.758.018 ; anchois : 149.940 ; thon : 2.970 ; pélamide et bonite : 363.613 ; poissons divers : 1.067.836 ; langouste : 3.858 ; crevettes : 26.139.

Pour leur matériel, les pêcheurs de Mers-el-Kébir disposent d'un petit port construit spécialement pour eux ; ceux d'Oran ont été, jusqu'à ces derniers temps, fort négligés dans un port trop petit pour les besoins du commerce ; les chalutiers n'avaient pas d'emplacements fixes et les petits bateaux étaient garés au Sud du vieux port, dans un espace beaucoup trop restreint le long de pannes construites à leurs frais.

F. VILAREM,
administrateur principal de l'Inscription maritime,
chef du quartier d'Oran.

Chambre de commerce d'Oran

SÉANCES DU 18 JANVIER ET DU 1er FÉVRIER 1935

Présidence de M. Hernandez, président
(*L'Écho d'Oran*, 8 février 1935)
[petites minuscules grasses pourries. Saisi main]

Port d'Oran. — Installation de dépôts de gas oil pour l'avitaillement des navires. — La chambre a renoncé au privilège dont elle pouvait réglementairement se prévaloir pour l'installation de dépôts de postes de ravitaillement des navires en gas oil sur les terre-pleins et en bordure des quais.

Travaux de construction de l'avant-port. — M. le gouverneur général, par décision du 16 janvier 1935, a approuvé la construction d'un éperon à la grande jetée en face de la traverse qui doit fermer l'avant-port. Cet éperon, qui fera corps avec la grande jetée et sera construit en même temps qu'elle, est destiné à réduire la houle pouvant pénétrer dans l'avant-port par vents du nord-es. Il aura une longueur de 100 mètres; il réduite de 250 à 150 mètres la largeur de la passe d'entrée du port.

M. le gouverneur général a approuvé la participation du budget de l'Algérie à la moitié du montant des travaux.

……

Le port d'Oran, il y a vingt-cinq ans et de nos jours
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 10 août 1935)

Pour une ville maritime, ce qui donne sans doute l'idée la plus significative de son propre développement et du développement de son hinterland, ce sont bien les agrandissements de son port.

Il n'est besoin pour démontrer l'activité croissante, la mise en valeur de l'Oranie, ni de graphiques aux courbes harmonieuses et ascendantes, il n'est besoin que de simples photographies.

Voilà le port d'Oran, il y a vingt-cinq ans, le voici, cette année. Ces centaines de mètres de jetée de plus, ces milliers de mètres cubes — probablement même ces millions —-de rochers, de terre jetés à la mer, cette baie comblée, tout cela représente autant d'hectolitres de vin de plus, autant d'hectares défrichés, autant de boisseaux de blé de plus.

Il y a vingt-cinq ans, le port était réduit à une assez simple expression puisqu'il s'arrêtait à peu près à hauteur de la douane actuelle. Puis furent organisées les magnifiques installations, qui, pendant plusieurs années, firent d'Oran, le premier port charbonnier de la Méditerranée. Cette suprématie nous l'avons malheureusement perdue en raison des taxes excessives qui frappent les navires relâcheurs.

Enfin, pour gagner plusieurs hectares de terre-pleins, on combla la baie Sainte-Thérèse. Nous n'avons pas connu personnellement le temps où les Oranais allaient prendre leurs ébats nautiques dans cette baie. Mais cette époque est encore toute récente. Disons d'ailleurs qu'il leur fallait, à nos concitoyens, un goût prononcé de la mer et un odorat à toute épreuve, car tous les égouts de la ville se déversaient à cet endroit.

La baie Sainte-Thérèse a disparu, entièrement comblée. Sur l'immense esplanade ainsi gagnée aux dépens du plan d'eau, on a installé, pour le moment toutes les marchandises qui présentent certains dangers. C'est là que les sociétés pétrolifères ont construit leurs cloches à bitumes. Plus loin, a été aménagé le parc aux alcools qui, cette année, a été trop petit, en raison des milliers et des milliers d'hectolitres qu'embarqua le vapeur « Pallas ».

Le nouveau plan d'eau des sociétés nautiques

« Plaisanciers » et professionnels font rarement bon ménage. Les « plaisanciers » se plaignent toujours d'être relégués dans des coins impossibles. Les professionnels trouvent que l'on donne trop de place aux amateurs du dimanche et que les évolutions des remorqueurs et des chalands sont plus à considérer que celle des yachts, des yoles ou des canots à moteur.

Il en fut donc ainsi à Oran pendant de longues années. Les cinq sociétés nautiques de notre ville étaient reléguées tout au fond du port, sur un minuscule plan d'eau. L'encombrement était tel que nombre d'amateurs, nouveaux venus aux sports

nautiques, étaient contraints d'amarrer leurs embarcations à Mers-el-Kébir. Mais ce qui mettait le plus en furie les « Yachtmen » ou leurs frères inférieurs, c'était que l'encombrement de leur bassin provenait d'un certain nombre de vieux chalands que les acconiers laissaient là, perpétuellement attachés au corps-mort.

Et ces vieux chalands, on ne voulait pas les faire disparaître. Les acconiers jouissent d'une sorte de privilège. Chacun d'eux a droit à tant de chalands. Pour rien au monde, il n'en détruirait un s'il ne le remplaçait aussitôt.

Enfin les plaintes et réclamations de la Fédération des Sociétés Nautiques d'Oran trouvèrent un écho favorable chez la plupart des membres de la chambre de commerce. Les « chattes » furent déplacées et, comme le montre notre cliché, les embarcations de plaisance purent s'aligner à l'aise et en bon ordre le long des pontons.

LES PORTS
(*Les Annales coloniales*, 10 décembre 1935)

En Algérie

Voici le mouvement des marchandises des différents ports d'Algérie au cours du mois d'octobre 1935. Le premier nombre est (en tonnes), pour les marchandises débarquées, le deuxième pour les marchandises embarquées :

Oran : 77.283, 111.821 ; Alger : 109.218, 98.024 ; Bône : 23.057, 1.03.530 ; Philippeville, 26.554, 35.705 ; Mostaganem : 9.049, 37.575 ; Béni-Saf : 920, 33.786 : Bougie : 6.011, 24.000 ; Arzew : 4.4440, 9.468.

Le port d'Oran vient en tête, avec 222.104 tonnes (240.654 en octobre 1934), suivi par Alger avec 207.242 tonnes (303.347 en octobre 1934), et par Bône avec 127.196 tonnes (213.300 en octobre 1934).

Un violent cyclone s'est abattu la nuit dernière sur les côtes d'Oranie

Le port d'Oran est particulièrement endommagé
la jetée est brisée en deux endroits
les dégâts s'élèvent à près de 30.000.000 de francs
(*Oran-Matin*, 28 février 1936)

……

Dans le port

C'est dans notre port, juste orgueil de notre ville, que le cyclone a causé les plus grands dégâts.

À 21 heures, le vent du Nord qui soufflait en bourrasque prit une violence extrême qui alla croissant jusqu'à minuit.

La mer devint de plus en plus houleuse bondissant par dessus la grande digue. Les dragues, les pontons matures, les chalands, les remorqueurs cassèrent leurs points d'attache et allèrent à la dérive dans tous les sens du bassin Aucour où ils étaient amarrés. Ballotes au gré du ressac, ils ont créé de sérieuses avaries, notamment dans le bassin du vieux port, au Sport Nautique où plusieurs bateaux de plaisance ont été coulés ou avariés. Le ponton où le Rowing Club avait son siège a été également coulé.

Les yachts « Prétentaine » du docteur Couniot et « Timio » de M. Mical ont particulièrement souffert des heurts des chalands de la C.G.T. et de la maison Déros.

La vapeur « Régina Pacis », de la maison Scotto Ambrosino Puglièse, amarré au quai Sainte-Marie et qui était sans équipage, a rompu ses amarres et cause des dégâts.

Pendant ce temps, la vedette « Renée » du pilotage, qui sillonnait le port pour essayer de prêter main forte aux navires et embarcations en détresse, fut coincée contre les quais et coulait.

Fort heureusement le pilote, G. Giuli, et les hommes qui se trouvaient avec lui purent se tirer de leur fâcheuse position.

Toute intervention impossible

Dans tous les bassins, des navires cornaient, hissaient leurs feux pour demander l'assistance des pilotes qui, en raison de l'état de la mer, ne purent se rendre à bord. D'autre part, des épaves de toutes sortes empêchaient toute circulation dans le port.

Le Commandant le Bras et le sous-lieutenant Christophe dirigèrent de leur mieux les opérations de sauvetage des engins en dérive.

Dans cette nuit tragique, le vent soufflait étrangement sur les quais où toutes sortes de matériaux volaient poussés par la tempête. Dans les bassins, des ombres prenant des proportions gigantesques dansaient une farandole effrayante et à bord, à la lueur des lampes l'on voyait des êtres humains, véritables démons, lutter contre l'ouragan.

Matin calme

Cependant, le jour se levait et avec lui, le beau revenait, chassant les dernières nuées, seuls souvenirs de cette nuit tragique.

La mer encore houleuse s'était néanmoins calmée considérablement et à la passe se présentait le premier navire blanchi par les embruns du large.

Les remorqueurs circulaient, évitant les nombreuses épaves sur les flots et ramenant à quai les embarcations à la dérive.

C'est alors que l'on s'aperçut que la grande digue, en face du môle à charbon, avait été éventrée en deux endroits. La mer déchaînée s'était précipitée à l'intérieur du port par deux ouvertures larges de vingt et vingt-cinq mètres.

Les dégâts

Il est difficile d'évaluer les dégâts causés par la tempête. Ils atteignent cependant plusieurs dizaines de millions et si, hier matin, aux premières heures, l'on parlait de douze millions, on chuchotait hier soir qu'une trentaine de millions seraient le bilan de cette triste nuit.

Nous avons pu interviewer quelques-uns des principaux intéressés qui nous ont unanimement déclarés que c'était un désastre sans précédent depuis bien des années.

À la Compagnie des Dragages, tout a merveilleusement tenu ; la nouvelle jetée s'est comportée de façon admirable, mais un bon nombre d'embarcations de cette Compagnie ont coulé ou ont été brisées.

Deux vedettes du service des Douanes ont disparu et un remorqueur de la C.G.T.

Deux canots et une vedette de la direction du port ont coulé.

La chambre de commerce a perdu trois bigues.

Voilà, pour l'instant, la triste bilan de cette nuit d'enfer.

Durant toute la journée d'hier, tous les remorqueurs ont travaillé à remorquer les épaves et aucun chargement n'a pu être effectué.

M. Rousselot, préfet d'Oran, accompagné de MM. Hernandez, président de la chambre de commerce, et Bacques, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, a visité hier après-midi le port afin de se rendre compte des dégâts et de prendre les mesures qui s'imposent.

À la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord

M. Thieulin, de la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, qui a passe toute la nuit sur les quais nous a déclaré qu'il n'avait jamais rien vu d'aussi effrayant.

— Et vos dégâts personnels M. Thieulin ?

— Quelques centaines de tonnes de ciment au fond de l'eau ; trois chalands perdus ; un bien endommagé mais que j'ai pu sauver tout de même est le vapeur « Algérie » qui, drossé sur le quai, a cassé les quatre pales de son hélice et son gouvernail.

À l'Union charbonnière

M. Lasry nous a confié qu'il avait perdu cinquante chalands et 6.500 tonnes de charbons. D'autre part, trois de ses grues furent mises hors de services et de nombreuses embarcations coulées.

Chez MM. Perrière et Lasry

M. Lasry nous a dit avoir eu un chaland brisé entre l'« Algérie » et le quai. Il compte beaucoup d'autres dégâts mais qui sont réparables bien qu'il faudra de nombreux jours pour remettre le tout en état de travailler.

La maison Scotto, Ambrosino et Pugliese

— Le « Régina-Pacis » a subi des avaries en talonnant le quai, nous dit M. Ambrosino. D'autre part, notre remorqueur « Le Resquilleur » a coulé, quatre de nos chalands sont détruits et une trentaine d'autres sont bien endommagés. »

Les dégâts de la Société algérienne d'éclairage et de force

Cet ouragan qui s'est abattu sur Oran et sa région et dont la violence fut maximum entre minuit et 2 heures du matin, a atteint tout particulièrement les lignes de distribution d'énergie électriques qui partent de la centrale de Mers-el-kébir pour alimenter les différentes concessions de la Société Algérienne d'Eclairage et de Force.

Dès la sortie d'Oran, deux des lignes qui transportent l'énergie dans la région de Mascara et Sidi-bel-Abbès d'une part, ont été coupées sous l'effet d'un véritable bombardement dont les projectiles étaient constitués par des tôles s'échappant d'une toiture d'un stade.

Par ailleurs, ce furent des arbres couchés par la bourrasque, qui se sont abattus sur les lignes. Le réseau souterrain lui-même n'a pas été épargné car, à la suite d'un glissement de terrain sur la corniche, deux câbles ont été sectionnés.

La distribution de l'énergie qui, dans ces conditions, avait dû être interrompue, a pu être reprise dès les premières heures sur le réseau d'Oran-Ville, permettant aux tramways de prendre leur service normal, et au début de l'après-midi sur l'ensemble des communes de l'extérieur.

Nous sommes heureux de constater une fois de plus que, grâce aux soins constants apportés par cette société à ses réseaux, aux mesures prises par ses ingénieurs et au dévouement de ses ouvriers, le courant a été rétabli à grande satisfaction de ceux qui en font usage, bien plus tôt que nous le faisait prévoir l'importance des dégâts.

AU LARGE DES CÔTES ORANAISES

Un bateau espagnol en détresse est pris en remorque par un navire de guerre anglais

Le mouilleur de mines qui était parti hier dans la matinée en direction de Toulon a été contraint de regagner notre port, le mauvais temps lui ayant occasionné quelques avaries.

Au large du Cap Falcon, le vapeur espagnol « Maru », était en perdition.

Aussitôt, un remorqueur de la maison Zagamé prit la mer, et le *Djebel Dira,* qui venait de Sète, changea sa route pour se porter également à son secours, mais entre-temps, un navire de guerre britannique, le « Titania », avait pris en remorque le navire en détresse, avec lequel il est attendu ce matin à Oran.

À MERS-EL-KÉBIR

Mers-el-Kébir, 27 février. (de notre correspondant particulier). — La tempête de Nord franc qui a sévi cette nuit sur toute la rade n'a pas épargné Mers-el-Kébir. Pendant toute la nuit, le vent a fait rage et la mer en furie a livré des assauts incessants à la jetée qui, heureusement, si elle a subi quelques dégâts, a tout de même résisté victorieusement.

Néanmoins, les vagues, nombreuses, passaient par dessus cette jetée et envahissaient le port, notant les quais.

Dès que le danger se fit pressant, notre brave population de marins se porta au secours des embarcations des pêcheurs, ancrées dans le port, et après de rudes efforts, sous les rafales de vent et de pluie, réussit à mettre les instruments de leur travail à l'abri, en les halant sur les quais, hors d'atteinte des vagues.

On ne signale qu'un seul bâtiment perdu, un bateau de plaisance, qui a coulé au milieu du port.

Les dégâts matériels provoqués par la tempête, sans être catastrophiques, sont cependant assez importants.

Le pont de la Compagnie Standard, qui s'avance en éperon, perpendiculairement au quai, a été en partie détruit.

D'autre part, des dégâts ont été occasionnés aux magasins appartenant à M. Scotto Lomassèse. Sous les assauts répétés des vagues, un mur de cet immeuble construit sur les quais, a été renversé.

Un noyé

Si les dégâts matériels sont peu importants, comparativement à ce que l'on pouvait craindre sous une telle tempête, la satisfaction de notre population fut, hélas, de courte durée. On apprenait, en effet, dans la matinée, qu'un de n s concitoyens, unanimement estimé, s'était noyé. Cette nouvelle fut d'autant plus douloureusement ressentie que la malheureuse victime, M. Lopez José, âgé de 49 ans, nourrissait par son travail de journalier, une femme et quatre enfants.

Voici dans quelles circonstances, ce terrible accident s'est produit : M. Lopez, qui habite à Roseville, maison Palombo, était descendu ce matin à 6 heures sur la plage avec son fils. La tempête de vent avait considérablement décru, mais la mer était encore très forte et d'énormes vagues se brisaient sur la plage, déferlant parfois jusque sur la route.

Tandis que son fils le quittait pour se rendre à Oran, M. Lopez s'attarda un peu plus longtemps sur la grève, afin de satisfaire un besoin naturel.

C'est alors qu'une lame, plus forte que les autres, l'a sans doute enlevé comme une plume et malgré ses efforts désespérés, le malheureux fut entrainé vers le large où, pris dans un violent courant, il ne put se dégager.

Ce n'est qu'une ou deux heures plus tard que son corps, flottant à hauteur de l'ancien vivier de Roseville, a été aperçu de la route par un passant.

Un courageux pécheur, M. Abicella Crescenzo, âgé de 20 ans, demeurant à Mers-el-Kébir, après s'être attaché une corde que l'on maintenait du rivage, s'est jeté à l'eau tout habillé, et malgré l'état de la mer, après une lutte acharnée contre les vagues, réussit à ramener le corps de Lopez sur la plage.

Le docteur Molinié, médecin communal de Mers-el-Kébir, que l'on avait prévenu en toute hâte ne put que constater le décès du noyé.

Le corps de l'infortuné Lopez a été ramené à son domicile par les soins de la gendarmerie.

Dans cette douloureuse circonstance, nous présentons nos condoléances à Mme Vve Lopez et à ses enfants, ainsi qu'aux familles atteintes par ce deuil cruel.

Sur la route de la Corniche

Il faut remonter loin dans le passé pour retrouver le souvenir d'une telle furie d'éléments déchaînés.

Sur toute la route de la Corniche, les vagues monumentales, après s'être brisées sur les rochers montaient en gerbes gigantesques et, malgré la hauteur de la côte, se rabattaient en trombes d'eau sur la route, mêlant leur grondement de tonnerre au mugissement lugubre du vent.

Ce matin encore, malgré la décroissance de la tempête, la mer était déchaînée, et le spectacle était à la fois grandiose et terrifiant.

C'est ainsi qu'à la coupée de Saint-Roch, on pouvait encore voir surgir des tourbillons d'écume, qui s'élevaient au flanc des falaises et s'épanouissaient en un panache blanc jusqu'au dessus de la route.

Des éboulements

Entre Mers-el-Kébir et Saint-Roch, la tempête a été telle que des éboulements partiels se sont produits le long de la route.

De nombreuses pierres et quartiers de rocs se sont détachés des flancs de la falaise surplombant la chaussée, et cette dernière en est jonchée en maints endroits.

Dans les virages en S, à la sortie de Mers-el-Kébir, le parapet de la route a été arraché en plusieurs endroits.

Un autocar à cheval sur l'abime

La circulation, dans de telles conditions ne laissait pas que d'être dangereuse, et c'est miracle qu'aucun accident très grave n'ait été enregistré.

Cependant, les voyageurs d'un autocar d'Aïn-el-Turck à Oran, ont vu la mort de près, et ils ont dû passer par des transes qu'ils n'oublieront pas de sitôt.

En effet, à hauteur de cap Gros, cet autocar vint buter contre un quartier de roc qui, détaché de la montagne, encombrait la chaussée, et fut violemment déporté sur le parapet longeant la mer.

À cet endroit, la route surplombe la mer, à pic, d'une hauteur vertigineuse.

Le lourd véhicule défonça le parapet et, par une chance miraculeuse, s'immobilisa en un équilibre précaire, moitié au-dessus de l'abime et moitié sur la route laissons à penser quelle fut

Nous laissons à penser qu'elle fut l'émotion des voyageurs qui, déjà, se voyaient écrasés sur les rochers du bas, et quel soupir de soulagement ils poussèrent lorsqu'ils se furent tirés indemnes de leur périlleuse situation.

Des poteaux électriques de la ligne de trams brûlés

Mais là ne se bornèrent les dégâts de ce véritable cyclone.

De nombreux poteaux soutenant les fils aériens de la ligne de tramways reliant Oran à Aïn-el-Turck ont pris feu à la suite de court-circuits, et ont été détruits, tandis que les fils électriques pendaient, balayant sous la violence du vent, la voie des trams et la chaussée.

La circulation des tramways a naturellement été interrompue aujourd'hui et des équipes d'ouvriers ont travaillé à réparer ces dégâts.

Un cheval électrocuté

Bien entendu, cela était une nouvelle cause de danger pour la circulation, et un pauvre cheval en a été la victime.

Ce matin, M. Mathieu Pastor, laitier, conseiller municipal de Sainte-Clotilde, se rendait de bonne heure à Oran dans sa voiture de livraison attelée d'un cheval.

Au tournant du fort Lamoune, le cheval s'engagea sur la voie du tram. Il toucha malencontreusement un fil arraché de son poteau et la malheureuse bête, électrocutée, fut tuée net.

M. Pastor n'a dû son salut qu'en sautant rapidement de sa voiture sur la chaussée.

Une violente tempête cause dix millions de dégâts dans le port d'Oran
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 7 mars 1936)

Dans la nuit du mercredi au jeudi 27 février, une formidable tempête du Nord-Est, s'est abattue sur toute la côte oranaise. Le port d'Oran a été particulièrement éprouvé, puisque l'on chiffre le montant des dégâts à plus de dix millions.

Pendant toute la nuit et toute la journée du jeudi, des vagues aux creux formidables battirent de plein fouet la grande jetée qui se trouvait à chaque instant submergée. Les nappes d'eau écumante balayant les quais retombaient en cascade à l'intérieur du port.

Sous de tels assauts, les ouvrages ne résistèrent point partout. Des blocs furent emportés et deux brèches s'ouvrirent dans la jetée. Mais ce ne sont là que des dégâts apparents. D'autres, peut-être plus graves, ont sans doute atteint une partie de l'assise sous-marine. L'état de la mer n'a pas encore permis de se rendre compte de leur importance.

Chassés par la mer et par le vent, la plupart des chalands du port rompirent leurs amarres. Se heurtant les uns les autres, bousculés, ballottés, un grand nombre d'entre eux coula. D'autres restèrent à plat, mais leur remise en état exigera de coûteuses réparations. Deux cents chalands furent ainsi mis à mal, une centaine d'entre eux disparut dans les eaux. Un ponton-mâture de 70 tonnes, appartenant à l'Entreprise de sauvetage Zagamé, fut entièrement démoli.

Parmi les navires ancrés dans le port, plusieurs subirent d'importantes avaries, tels « l'Algérie », le « Régina-Pacis », le « Vulcain », le « Königin-Elisabeth », le « Kilbane ». En général, ils eurent tous soit l'étrave, soit, au contraire les hélices ou le gouvernail démolis par des chocs répétés contre les quais.

De véritables vagues déferlaient sur les quais. Au quai Beaupuy, la maçonnerie de deux égouts a été emportée, ainsi que la voie ferrée passant à proximité. Toutes les marchandises, les tas de charbon, les bois qui se trouvaient amassés près du bord ont été enlevés par les lames bientôt remplacées par des épaves de toute sorte. Le jeudi matin, tous les bassins présentaient l'aspect de la plus grande désolation. Ce n'était partout que coques éventrées, bordages tordus. Les deux cents chalands et, en général, tout le matériel d'acconage, amarré le long de la grande jetée, ayant rompu ses amarres, s'étaient entassés vers les quais Sud dans un indescriptible fouillis, coinçant de nombreuses barques de pêcheurs qui subirent, de ce fait, de graves avaries.

Cependant, en haute mer, plusieurs bateaux luttaient désespérément contre les lames. Un vapeur italien, le « Todaro », lança un appel au secours et un remorqueur se porta courageusement à son aide. Le bateau espagnol « Trobla », désemparé au large du cap Falcon, fut pris en remorque par un navire de guerre anglais qui put ainsi le faire entrer. D'autres cargos se hâtèrent de se mettre à l'abri.

Dès qu'ils le purent, M. Rousselot, préfet d'Oran, et M. Hernandez, président de la chambre de commerce, se rendirent sur les quais, assistés de leurs services techniques, ils se rendirent compte des dégâts et avisèrent des moyens à prendre pour les réparer le plus rapidement possible.

Sur la côte.

Le port d'Oran ne fut pas le seul à souffrir de la violence de la tempête. Il serait fastidieux d'énumérer le nombre de cabanons démolis, envahis par les eaux, de barques coulées. La plupart des bateaux doivent leur salut à la prudence de leurs équipages ou de leurs propriétaires qui restèrent à bord et mirent leurs moteurs-en marche prêts à parer à toute éventualité. Mais, dans les garages, qui se trouvent aménagés le long de

la côte, nombre de glisseurs ou de canots furent enlevés. Dans les ports, à Mers-el-Kébir, à Beni-Saf, à Nemours, les mêmes désastres se produisirent.

Dans l'intérieur, la pluie provoqua de nombreuses inondations, cependant que le vent arrachait les arbres et abîmait toutes les cultures fruitières et maraîchères. La voie ferrée d'Oran à Aïn-Témouchent, la route qui mène à cette même localité, celle d'Arzew, celle de Perrégaux à Mostaganem, furent coupées pendant de nombreuses heures.

Dans tout l'Ouest de l'Oranie, l'énergie électrique manqua du mercredi soir au jeudi après-midi. Quant aux communications téléphoniques et télégraphiques, elles n'ont pas encore partout repris leur cours normal.

Par bonheur, les dégâts furent surtout matériels. Cependant, à Roseville, un journalier, M. José Lopez, qui avait eu la malencontreuse idée de s'attarder sur la plage, fut enlevé par une lame et ce n'est que quatre heures plus tard que son corps put être retiré des flots.

Le vent est maintenant à peu près calmé, mais sa violence et celle de la mer auront été telles qu'il faut remontera l'année 1900 pour s'en remémorer une semblable.

De retour du Maroc,
M. GASNIER-DUPARC, ministre de la Marine,
visite les travaux du port de Mers-el-Kébir
(*L'Écho d'Oran*, 15 avril 1937)

……

À sa descente de train, le ministre de la Marine a été reçu par MM. Saurin, député ; Rousselot, préfet d'Oran ; le général Poupinel, commandant la Division, et Boluix-Basset, maire de Mers-EI-Kébir.

M. Labat, commissaire spécial au gouvernement général, était allé se mettre à la disposition du ministre à la frontière algéro-marocaine.

Les souhaits de bienvenue échangés, M Gasnier-Duparc et sa suite ont pris place dans des autos qui se sont immédiatement engagées sur la route de Valmy.

……

LA VISITE DES TRAVAUX DU PORT

Sous la conduite de M. Vergnieaud, ingénieur en chef départemental, le ministre de la Marine et les personnalités qui l'accompagnent se rendent sur les terre-pleins du futur grand port militaire ds Mers.EI-Kébir où une intéressante visite des travaux en cours a lieu aussitôt.

Plans en mains, M. Vergnieaud explique ce qui a été fait depuis trois mois.

……

VIN D'HONNEUR

… Veckel, ingénieur, représentant M. Balensi. ingénieur en chef du Gouvernement générai ; Antoine, ingénieur d'arrondissement ; le capitaine de frégate Boillot. commandant la Marine à Oran ; Bourrette, commissaire central ; Labat, commissaire spécial du Gouvernement général ; Roubaud, commandant la gendarmerie : le haut personnel de la Société des Dragages, etc.

M. le gouverneur Le Beau a inauguré hier le palais consulaire de Mostaganem
(*Alger Républicain*, 8 décembre 1938)

……

Le gouverneur général … remet la cravate de commandeur à M. Hernandez, en lui déclarant dans une très belle allocution : « Votre nom restera attaché au port d'Oran. »

Le nouveau commandeur remercie avec émotion.

Un vapeur anglais transportant 634 réfugiés est arrivé à Oran
(*Alger Républicain*, 14 mars 1939)

Oran, 13 mars. — Dans l'avant-port d'Oran s'est ancré, à 15 heures, le vapeur britannique *Ronwyn*, en provenance d'Alicante et transportant 634 réfugiés, dont 297 hommes.

L'état de la mer empêchant les embarcations d'accoster, on pense que le steamer sera dirigé sur Mers-el-Kébir avant de prendre la mer pour gagner Port-Vendues.

Un dock flottant de 25.000 tonnes se dirige vers le port d'Oran
(*Alger Républicain*, 27 mai 1939)

Pauillac, 26 mai. — Un dock flottant de vingt-cinq mille tonnes, qui était immobilisé depuis plusieurs années à Pauillac, a quitté le port, ce matin, à 9 heures 30, à destination d'Oran. Il était traîné par deux remorqueurs : l'*Abeille 8* et l'*Abeille 22*. Le convoi est passé à 14 heures 20 au Verdon.

LE PORT D'ORAN
(*France*, 9 mars 1945)

Le port d'Oran, par lequel sont passées 7.700.000 tonnes de matériel et de ravitaillement au cours des 8 premiers mois de la campagne d'Afrique du Nord, a été officiellement rendu à la France.

Les fournitures de toutes espèces restant dans le port ont été vendues à l'armée française.

LE PAQUEBOT
« Ville-d'Oran »
a quitté Marseille pour Oran
(*Alger Républicain*, 6 mai 1946)

Dans un mois, après sa remise en état, il reprendra la mer

Marseille. — Le paquebot « Ville-d'Oran » a quitté hier le port de Marseille pour Oran avec de nombreux passagers. Depuis qu'il a quitté le pool interallié, ce bâtiment a fait l'objet de nombreuses transformations et réparations dans le port de Marseille. Mais Marseille ne possède plus qu'une forme de radoub.

C'est donc dans le port d'Oran que se poursuivra la remise en état de cette splendide unité.

Divers travaux immobiliseront le navire pendant un mois environ. Après cette période, le « Ville d'Oran » reprendra le cycle de ses voyages.

Chargé d'oranges et de crin végétal
UN CARGO
flambe et menace de couler dans le port d'Oran
(*Ce Soir*, 1er janvier 1949)

ORAN, 31 décembre. — Le cargo français « Albert-Le-Borgne », de la Compagnie Charles Le Borgne*, flambe depuis hier après-midi dans le port d'Oran.

Le feu a été provoqué par l'imprudence d'un docker qui jeta, par mégarde, une allumette dans le cale où se trouvaient entreposés cent balles de crin végétal.

En quelques instants, la cale ne fut plus qu'un immense brasier.

Le sinistre prit de telles proportions que l'équipage fut bientôt incapable de le maîtriser.

Pompes et remorqueurs mirent rapidement leurs lances en batterie, les pompiers descendirent à fond da cale mais ils furent très vite contraints de remonter sur le pont, chassés par les flammes et la chaleur étouffante.

À minuit, bien que la marine nationale eût joint ses efforts à ceux des sauveteurs du port, l'incendie faisait encore rage. Le navire donnait dangereusement de la bande à bâbord et s'enfonçait à l'avant.

« L'Albert-Le-Borgne », vapeur de 5.500 tonnes, dont c'était le premier voyage, était tout récemment sorti des chantiers de constructions navales du Canada. Il était chargé d'agrumes

---

LES DOCKERS D'ORAN REFUSENT
DE CHARGER UN BATEAU
ANGLAIS POUR L'INDOCHINE
(*L'Humanité*, 27 janvier 1950)

Hier matin, les dockers du port d'Oran se sont refusé à charger le bateau anglais « Guill Castel Dorum Guill » en partance pour le Viêt-Nam. Le préfet ayant pris une mesure de lock-out et ayant interdit toutes réunions et manifestations sur le port, de nombreuses actions de protestation ont eu lieu dans diverses entreprises.

LA VIE SOCIALE
(*La Croix*, 12 juin 1952)

Les dockers du port d'Oran ont cessé le travail mardi matin pour une durée d'une heure, afin de faire valoir une demande d'augmentation des salaires.

Les grévistes, qui avaient occupé le cargo *Sainte-Maxime*, ont été refoulés par la police sans incidents sérieux. Quand ils voulurent, sur l'ordre de leur chef de syndicat, reprendre le travail, à 9 heures, le service d'ordre les en empêcha. Une heure plus tard, ils abandonnèrent le port.

Le syndicat des acconiers oranais a saisi la préfecture d'une demande d'embauchage libre. Cette proposition aurait reçu l'accord des services préfectoraux qualifiés.