

LE PORT DE BÔNE

1832 : conquête de Bône (1.500 habitants) par la France.
Construction par la marine d'un débarcadère et d'une cale de halage.
1855-1869 : premiers grands travaux :
1° Les 590 mètres des quais Nord et Ouest de la petite darse actuelle ;
2° Un avant-port, formé par les jetées Nord (Babayaud) et Sud (Vial) que séparait une passe de 400 mètres de largeur.

Le port de Bône
(*Le Messenger de Paris*, 12 septembre 1868)

On lit dans la *Seybouse* :

D'après les renseignements qui nous sont fournis par le service des ponts et chaussées, l'état d'avancement des travaux du port de Bône permet de fixer au mois de novembre prochain l'époque à laquelle les navires de commerce, et spécialement ceux de la Société générale des transports maritimes à vapeur, pourront venir effectuer leur chargement et leur déchargement le long des quais ouest de la darse et des appointements de la compagnie de Mokta-el-Hadid.

L'achèvement des jetées de l'avant-port, annoncé pour le mois d'octobre, donnera dans cet avant-port, au mouillage des navires, une sécurité telle, que les capitaines les plus expérimentés considèrent déjà le port de Bône comme l'un des plus sûrs des côtes de l'Algérie. Il nous suffit, en effet, de rappeler à ce sujet que, pendant l'hiver dernier, l'*Oasis*, bâtiment des Messageries impériales, se trouvant en perdition en vue des côtes de Marseille, a jugé n'avoir rien de mieux à faire que de venir se réfugier dans le port de Bône, dont il était parti douze jours auparavant.

L'ouverture de la darse pour le mois de novembre restera sans doute encore quelque temps incomplète; mais elle place, dès à présent, le port de Bône dans des conditions très avantageuses vis-à-vis vis de ceux qui sont appelés à lui faire un jour concurrence.

Louis-Bernard JAMMY, entrepreneur du port

Né à Castelammare-de-Stabia (Italie), le 5 décembre 1853.

Fils de Bernard Jammy et d'Anne-Marie Spagnicolo.

Frère aîné d'Emmanuel Édouard Maurice Jammy (Castelammare-de-Stabia, 17 octobre 1876), ingénieur en chef des Forges et chantiers de la Méditerranée, chevalier de la Légion d'honneur (1926).

Marié, à Bône, avec Mathilde Rossi dite Rossy. Dont :

— *Gaston Justin Bernard* (Bône, 28 juin 1884-décédé après 1948), cavalier et tennisman, entrepreneur à Bône à la suite de son père ;

— *Jane Henriette* (Bône, 5 oct. 1896-Bône, 17 janvier 1918)

Polytechnicien.

Chevalier de la Légion d'honneur (30 déc. 1892) : capitaine du génie territorial à Bône (Algérie).

Entrepreneur à Bône.

Entrepreneur du [port de Philippeville](#) (1902), du [port de commerce de Dakar](#) (1903), du port de Propriano (Corse)(1905), du [port d'Oran](#) (1907)(1/3 de Pogliotti, Penna et Cie) et de la darse-abri du [port de Casablanca](#) (1912)

Juge au tribunal de commerce de Bône (1891).

Membre de la chambre de commerce.

Candidat aux élections municipales (1892), élu en 1910.

Conseiller général (1910-1912)(invalidé).

Officier de la Légion d'honneur (30 juillet 1916) : chef de bataillon territorial du génie, chef du génie à Oran.

Obsèques à Bône (*La Dépêche de Constantine*, 11 janvier 1929).

Pierre Jean Henri *Auguste* GALTIER, entrepreneur du port

Né à Alrance (Aveyron), le 11 mars 1860.

Fils d'Auguste Galtier, forgeron, et de Marie Anne Daurès, couturière.

Marié le 31 décembre 1912 à Paris XVI^e, avec Léona Panayoth, hongroise.

Ingénieur civil.

Propriétaire des vignobles du Télégraphe et de Mersebah dans la région de Bône.

Tente de tacheter aux enchères le [domaine de Bord-Sammar](#) (930 hectares) (avril 1890).

Chevalier du [mérite agricole](#) (*JORF*, 6 août 1895).

Adjudicataire, avec Jammy, des travaux des ports de Bône et [Philippeville](#).

Co-propriétaire de la [forêt de chêne-liège de Kef-Djemel](#), saisie par la Banque de l'Algérie (1900).

Adjudicataire des travaux du bassin national du port de Marseille (1909).

Entrepreneur de travaux publics sous l'enseigne Galtier, Renoux et Brizard, 13, rue Caumartin, Paris (oct. 1911) : Marseille-Joliette, Boulogne-sur-Mer, Calais (1921), sous-traitante de la Compagnie générale des colonies pour l'exécution des travaux du [port de Dakar](#) (1926).

Administrateur de la [Société des Ports marocains de Ménédy-Kenitra et Rabat-Salé](#) (1917),

de l'[Omnium de transports au Maroc](#) (1917),

de l'[Omnium d'entreprises](#),

de la Fabrique de spécialités chimiques de Pantin (Procédés Erzinger)(octobre 1922), à capitaux suisses,

et des Établissements Paz (Anciens Établissements Destrieux), gommage de tissus à Argenteuil (1925).

Conseiller municipal de Bône (1910).

Décédé en sa propriété du Castellet, à Villefranche-sur-Mer, dans sa 84^e année, le 2 décembre 1943.

CHRONIQUE LOCALE

(*La Gazette algérienne*, 12 juillet 1899)

Travaux du port de Bône. — L'adjudication du 15 courant. — Voici quelques renseignements sur les entrepreneurs qui prendront part à l'adjudication des travaux du port de Bône :

MM. Aussourd & Delarbre ont construit le port d'Alger. — M. Besse est chargé de l'entreprise du port de Bougie. — M. Beynel, de Paris, a, à son actif, la construction des forts de la Meuse. — M. Brissot a exécuté pour 4 millions de travaux à Reims. — M. Clada, entrepreneur à Souk-Ahras. — MM. Duparchy, Dollfus & Wiriote, de Paris, ont exécuté le port de Sfax. — MM. Graveron et. Allary, de l'Indre, sont de gros entrepreneurs de travaux de chemins de fer. — M. Hersent est connu pour avoir exécuté une partie du canal de Suez, les ports de Philippeville et de Bizerte et de grands travaux en Russie. — MM. Jammy & Galtier ont figuré dans de nombreux travaux et notamment dans des entreprises de canalisation (canal de la Seybouse et canal de

Panama). — M. Kermina, de Paris, a construit le port de Mostaganem. — M. Saracino, entrepreneur à Bône. — M. Vaccaro, de Marseille, était avec M. Danton, le précédent entrepreneur du port de Bône. — M. Waligorski, d'Alger, a été chargé de grandes entreprises pour le compte de l'État. — M. Zuorro, entrepreneur à Bône.

L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DU PORT DE BÔNE (*Le Réveil bônois*, 17 juillet 1899)

L'adjudication des travaux d'agrandissement et d'amélioration du port de Bône a eu lieu samedi soir, à 3 heures, dans la salle du Conseil de préfecture, sous la présidence de M. Oppetit, assisté de MM. Arippe et Dor, conseillers de préfecture ; Saucerotte et Bruat, chefs des 3^e et 4^e bureaux, et de M. Bousigues, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la circonscription de Bône.

Quinze soumissionnaires se sont présentés, savoir :

MM. Moreau (Léonard), de Marseille ; Gounon (Pierre), de Mustapha ; Lafeuille, de l'Aude ; Jammy et Galtier, de Bône ; J.-B. Delarbre, de Mustapha ; Aussourd (Mathieu) ; Oudin (Henri), de Reims ; Jean Faure, d'Oran ; Waligorski ; Espitalier (Eugène) ; Gillot, de Bône ; Kermina, de Paris ; Vaccaro, de Marseille ; Zuorro (Marco), de Bône, et la Société des Grands Travaux de Marseille.

Après la vérification des certificats de capacité et de versement du cautionnement provisoire, la commission se retire à 3 heures et demie pour délibérer.

Elle rentre en séance à 5 heures.

MM. Henri Oudin, Waligorski, Eugène Espitalier, Vaccaro et Zuorro sont éliminés par la commission.

Il est ensuite procédé à l'ouverture des soumissions qui donnent les résultats suivants :

Jammy et Galtier	28 % de rabais
Société des Grands travaux de Marseille	17 %
Gillot	16 %
J.-B. Delarbre	12 %
Moreau (Léonard)	8 %
Gounon (Pierre)	8 %
Faure (Jean)	8 %
Aussourd (Mathieu)	7 %
Lafeuille	6 %
Kermina	3 %

MM. Jammy et Galtier ayant consenti le plus fort rabais, sont déclarés adjudicataires.

L'adjudication — la « grande adjudication » comme la qualifiait avant-hier la *Démocratie* — est donc terminée.

Il serait cruel d'insister sur la débâcle des syndicataires bertagneux, dans la personne de leur porte-fanion Zuoro (Marco).

Grâce à notre vigilance, l'administration a purement et simplement écarté ce soumissionnaire fraîchement débarqué de Lucques, et qui visait trop haut pour atteindre son but.

Les Bertagna, que cette nouvelle tuile a complètement aplatis, vont jurer leurs grands dieux qu'ils n'étaient point de mèche avec le Zuoro en question.

Tout mauvais cas est niable — surtout quand on se tient prudemment dans la coulisse.

Le public sait fort heureusement de quoi il retourne, et nul n'ignorait à Bône que si le syndicat des entrepreneurs chambrés avait réussi à décrocher la timbale, toute la Calabre pouilleuse allait débarquer sur les chantiers du port.

On conçoit que la population bônoise et les ouvriers dignes de ce nom, aient poussé samedi, soir, un soupir de soulagement lorsque le *Réveil* a appris à tous que l'entreprise des travaux était échue à MM. Jammy et Galtier, c'est-à-dire à deux bons Français. d'origine, qui n'auront d'autre souci que d'exécuter consciencieusement ce gigantesque travail en accordant la plus large part à la main-d'œuvre française

Si derrière Zuoro, il y avait Bertagna, Marchis, Pérolacci et autres politiciens qui se cramponnent à la mairie avec l'énergie du désespoir, on peut affirmer sans crainte que l'entreprise Jammy-Galtier n'abrite aucune combinaison électorale.

Tant pis si nos adversaires outrageusement battus ne sont pas contents.

Pour notre part, nous crions : « Bien adjugé ! »

Maxime RASTEIL.

Le port de Bône (*La Politique coloniale*, 18 juillet 1899)

Le 15 courant, les travaux d'achèvement du port de Bône seront mis en adjudication, à Constantine. Ils s'élèvent à environ dix millions de francs.

MM. Duparchy, Dollfus et Wiriot, de la Compagnie des Ports de Tunis-Sousse-Sfax*, et M. Hersent, administrateur de la Compagnie du Port de Bizerte, figurent parmi les vingt-quatre entrepreneurs qui se disposent à concourir à cette adjudication particulièrement disputée.

Chronique locale (*Le Réveil bônois*, 19 juillet 1899)

M. Galtier — On lit dans la *Dépêche*, de Tunis à propos de l'adjudication des travaux du port de Bône.

« M. Galtier, ingénieur des plus distingués n'est pas un inconnu en Tunisie. En 1897, il demanda à la Direction générale des Travaux publics de faire les études du chemin de fer de Tunis au Kef et à Thala à ses frais. La Direction générale des Travaux publics lui répondit qu'elle allait entreprendre ce travail elle-même et que, quatre mois après, il serait terminé.

« Deux ans se sont passés, la moitié des études reste à faire. Si les propositions de M. Galtier avaient été acceptées, le chemin de fer du Kef serait en pleine construction.

« Aujourd'hui, on n'en parle plus et M. Galtier emploie ses capitaux ailleurs. »

(*L'Argus*, 19 novembre 1899)

Bône (Algérie). — L'assurance accidents des travaux du port de Bône (entreprise Jammy et Galtier de 7.800.000 fr.), vient d'être réalisée par M. A. Tétrel, inspecteur de la Winterthur-Accidents, à la prime de 3,20 % des salaires.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 11 août 1899)

L'adjudication du port — L'adjudication des travaux du port, qui a eu lieu le 15 juillet dernier, vient d'être définitivement approuvée par l'autorité supérieure.

C'est donc dans un délai de 2 mois que MM. Galtier et Jammy sont tenus de commencer les travaux.

Nous croyons savoir que les entrepreneurs n'attendent pas l'expiration de ce délai et que les travaux commenceront vers le 15 septembre prochain, à la grande satisfaction de tout le monde.

Chronique locale
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 7 février 1900)

Les travaux du port. — Depuis plus d'un mois, les travaux du port sont à peu près en pleine activité ; nous croyons devoir féliciter Messieurs les entrepreneurs de la façon avec laquelle ils les dirigent.

Nous n'avons plus affaire, cette fois, à des entrepreneurs politiques. Les successeurs de MM. Danton et Vaccaro se préoccupent surtout et exclusivement des travaux et c'est faire leur éloge que de le constater.

Tous les promeneurs ont pu remarquer l'activité fébrile qui règne sur les chantiers où, indistinctement, de nombreux ouvriers, terrassiers européens et indigènes sont employés. Près de la Grenouillère, on agrandit la route en enlevant les terres au-dessous de la route des Caroubiers.

En face la Grenouillère, on commence la percée du tunnel qui passera sous l'abattoir et aboutira en face la propriété Zammouth où une tranchée de quelques centaines de mètres est déjà faite.

Ce tunnel est creusé pour éviter le détour et la montée trop raide qui est au-dessus des bains de mer. Il permettra d'amener plus facilement dans la mer, les matériaux qui seront pris sous l'ancienne propriété Veil, après le cimetière musulman et avant la propriété Galtier.

MM Galtier et Jammy, entrepreneurs, ont, dit-on, l'intention d'activer les travaux avec une rapidité extraordinaire et à laquelle leurs prédécesseurs ne nous avaient pas habitués. Ce sera tant mieux pour la ville de Bône qui ne peut que gagner au prompt achèvement du nouveau port.

Nouvelles locales
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 28 avril 1900)

Accident aux carrières des Santons. — Hier matin, vers 10 h. 1/4, le nommé Jean Busi, chef mineur chez MM. Galtier et Jammy, était à une hauteur de dix mètres environ,

occupé à charger un trou de mine, lorsqu'en introduisant la 16^e cartouche de dynamite, le coup est parti projetant Busi sur le sol.

Ce dernier, grièvement blessé aux yeux, à l'avant-bras droit et à la jambe gauche, a été transporté immédiatement à l'hôpital civil. Il porte également des blessures multiples à la tête.

— Le nommé Ahmed ben Belkassem, 25 ans, qui travaillait près de Busi, a été légèrement blessé au bras et à la jambe gauches par une pierre projetée par le coup de mine.

Nouvelles locales
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 11 mai 1900)

M. Thomson. — Notre député a reçu, hier matin, à l'hôtel de ville, la visite de nombreuses personnes qui sont allées lui serrer la main.

Dans l'après-midi, il s'est rendu sur les chantiers du port qu'il a visités. Il a longtemps et attentivement examiné les travaux.

MM. Jammy et Galtier, entrepreneurs, l'accompagnaient au cours de sa visite et lui ont donné de nombreux détails qui l'ont vivement intéressé.

M. Thomson a été frappé de la rapidité avec laquelle les entrepreneurs avaient fait leur grandiose installation et il s'est montré surpris de voir tant de travaux déjà exécutés.

Il est rentré en ville à cinq heures et il a reçu quelques amis à l'hôtel de ville.

Sur l'insistance de nombreux amis, notre député a résolu de passer quelques jours encore parmi nous.

LA GRÈVE DES OUVRIERS DU PORT
(*Le Réveil bônois*, 4 septembre 1900)

Cette grève, qui avait commencée hier, s'est continuée ce matin. Dès sept heures, les travailleurs se massaient devant l'hôtel des Postes, attendant l'arrivée de leurs délégués. Les marches de l'église étaient couvertes d'indigènes qui, philosophiquement assis, attendaient les événements.

Vers huit heures, les délégués arrivent enfin. On se met à la recherche des entrepreneurs ; après avoir exploré vainement la sous-préfecture et le commissariat de police, les délégués se décident à se rendre aux bureaux de l'entreprise.

Les revendications des travailleurs sont les suivantes :

Les mineurs touchaient 3 fr. 50 par jour, ils demandent 0,60 centimes de l'heure ; les terrassiers, manœuvres et chargeurs, payés 2 fr. 50 par jour, demandent 4 fr. ; les maçons, payés 4 fr. 40 et 5 fr., demandent 5 fr. 00 et 6 fr.

MM. Jammy et Galtier reçoivent les délégués des grévistes et leur font savoir que pour eux il n'y a pas de grève.

150 ouvriers travaillent encore sur les chantiers, c'est plus qu'il ne leur en faut pour assurer la marche normale de l'exploitation. Ils annoncent, du reste, que la période d'installation passée, ils se proposaient dans une quinzaine de jours, de licencier deux chantiers au moins. « Les ouvriers, ajoutent-ils, se sont donc licenciés d'eux-mêmes ! »

MM. Jammy et Galtier refusent donc de discuter les revendications des grévistes, se préparant, du reste, à remplacer le travail de la journée par le travail à la tâche.

Que vont faire ces derniers en face de l'attitude prise par les patrons ? Incontestablement, puisque MM. Jammy et Galtier ont licencié leurs chantiers, les

ouvriers grévistes cessent d'appartenir aux travaux du port et la loi de 1848 sur les attroupements leur devient applicable.

La meilleure attitude à prendre par eux est de refuser de travailler aux travaux du port. Si les patrons ont besoin d'ouvriers — comme, malgré leurs affirmations, c'est à prévoir — ils seront bien obligés d'en passer par les revendications des travailleurs.

À signaler l'attitude du généralissime Clément (de la Colonne), qui s'est permis de traiter un groupe de grévistes français, enfants de Bône, de « tas de macaronis ! »

Allons, brigadier Clément, un peu de calme, que diable ! Les airs de matamore ne vous vont guère, malgré votre sabre modèle 1830 !

Nous tiendrons nos lecteurs au courant des événements de cette grève aussi impartialement que pour les précédentes.

POPULUS.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 19 septembre 1900)

??? — Est-il vrai que MM. Jammy et Galtier fournissent des ouvriers au Bône-Guelma ?

Ce matin, un déraillement s'étant produit sur la voie, la Compagnie du Bône-Guelma aurait adressé aux entrepreneurs des travaux de construction du port une demande tendant à obtenir cinq ouvriers expérimentés.

MM. Jammy et Galtier n'auraient fait aucune difficulté pour accéder à cette demande.

On parle de plusieurs autres embauchages faits dans des conditions analogues par ladite Compagnie.

On nous informe que MM. Jammy et Galtier emploient la main-d'œuvre pénitentiaire pour l'exécution de leurs travaux du port.

La conduite de ces messieurs est loin d'être louable.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 21 septembre 1900)

Travaux du port — Les entrepreneurs Jammy et Galtier font exécuter leurs travaux du port en employant la main-d'œuvre pénitentiaire.

C'est absolument contraire aux clauses et conditions du cahier des charges.

Nous appelons l'attention des ingénieurs des Ponts et Chaussées pour mettre empêchement à un état de choses absolument préjudiciable à la classe ouvrière de notre ville.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 28 septembre 1900)

??? — Il est notoire à Bône que les entrepreneurs Jammy et Galtier emploient la main-d'œuvre pénitentiaire sur les chantiers du port — ce qui est contraire au cahier des charges.

Mais ce n'est pas tout ; pour obtenir ladite main-d'œuvre, MM. Galtier et Jammy ont dû faire nécessairement une demande au maire de Bône.

Et naturellement, le grrrand socialiste Bertagna leur a donné l'avis le plus favorable.
Voilà, ouvriers, comment Bertagna-le-phosphatier vous protège !

Bône, le 28 octobre 1900

JOURNALISTES DE LA DÉCADENCE
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 29 octobre 1900)

Lorsque je vous disais à vous tous, les journalistes de la faction antirépublicaine, que vous ne servirez que des maîtres et non des idées, je ne me trompais pas.

Vous transformez avec art les questions de principes en affaires personnelles, et quand on vous accuse de vendre votre plume au premier tripoteur venu, vous ne niez pas ce méfait et vous vous contentez de répondre par des injures, des calomnies à l'encontre de particuliers étrangers à la politique.

Pour bien préciser, nous allons revenir sur ce que nous avançons au sujet des ex-entrepreneurs du port, vos patrons regrettés, MM. Danton et Vaccaro, que nous n'avons nullement attaqués dans leur vie privée.

Il faut convenir qu'il eut été préférable pour la cause des ex-patrons de Rasteil, de chercher à nous réfuter par des arguments topiques, au lieu d'entretenir le public des repas de la plage Luquin et de la messe célébrée à Saint-Cloud.

Nous vous avons accusé, en termes qui ne souffraient pas la réplique, d'avoir gardé de Conrad le silence prudent, sur la façon audacieuse dont vos ex-patrons entendaient l'exécution des travaux qui leur étaient confiés.

Que nous répondez-vous, ô aimable farceur ?

Vous pirouettez comme un clown de cirque, et lancez en guise de riposte, quelques lazzi à l'encontre d'un citoyen complètement étranger à la polémique de la *Démocratie*.

Que voilà bien ces faméliques de la réaction, qui sont la honte de la presse honnête !

Parlez-leur gaspillages des deniers publics par des entrepreneurs millionnaires qui s'engraissent de l'argent des contribuables, et au lieu de prendre parti pour ceux-ci, ils s'empressent de se défilier, et de gagner la porte de sortie sans seulement vous répondre.

Le *Réveil*, si peu bônois, nous accuse de faire l'éloge des entrepreneurs actuels ?

Mais nous n'avons pas grand mérite à cela, car ce sont les prédécesseurs de MM. Jammy et Galtier qui se sont chargés d'établir les contrastes.

Après cinq années, l'entreprise Danton et Vaccaro était moins avancée que les travaux actuels après un an à peine.

Voilà la vérité toute nue, que personne ne peut contredire.

Il n'est point nécessaire d'injurier qui que ce soit, ni de diffamer personne pour l'établir.

Croyez-vous, Rasteil, que votre discussion perdrait en valeur, si au lieu de traiter les questions d'une façon, je ne dirai pas courtoise ce serait trop vous demander, mais convenable, en remplaçant le mensonge, l'injure, la diffamation dont vous vous servez journallement, par une discussion vive, si l'on veut, mais correcte dans la forme et de bonne foi quant au fond ; ne pensez-vous pas que votre considération y gagnerait et que votre discussion n'en acquerrait que plus de force ?

C'est tellement vrai, ce que je vous dis là, que Morinaud, à propos de son vieux père, vient de trouver son chemin de Damas, sur la route de Djidjelli à Duquesne.

Pour me résumer, je dirai à mes confrères en journalisme : que lorsqu'ils auront dépouillé cette détestable habitude de se quereller à l'égal des filles publiques qui se

disputent la clientèle du passant, ils auront bien mérité du journalisme et ne pourront qu'y gagner en considération.

La *Démocratie*, qui défend une politique de principes, ne peut pas descendre à chaque instant dans l'arène des belluaires ¹ où des hommes sont aux prises, se mordant, se déchirant, se salissant à qui mieux mieux, de la parole et du geste, pour se retirer ensuite, vaincus par la fatigue, sous les huées d'une foule écœurée et méprisante.

Nous suivrons donc notre ligne de conduite sans en dévier, décidés à ne pas laisser molester nos amis ni porter atteinte à notre honneur de journaliste et d'homme.

Il y a des questions très importantes qui vont s'agiter dans les conseils du gouvernement, ayant pour objet l'avenir de l'Algérie.

Il faut à tout prix que la presse de ce pays abandonne le terrain des personnalités pour discuter les principes en cause.

Le public y gagnera de voir ses intérêts bien défendus par des écrivains, qui ne seront pas tous du même avis, non pas certes, mais qui produiront des arguments sérieux en faveur de leurs thèses.

Il est vrai qu'avant de traiter un sujet, il est indispensable de le travailler, de l'examiner sous toutes ses faces, et l'on a plus vite fait de blaguer son contradicteur de le tourner en ridicule, ou de l'injurier si cela ne suffit pas.

Les journalistes peuvent se classer en : journalistes de race, et journalistes de la décadence.

Que chacun choisisse sa voie.

Quant à nous, nous restons à la *Démocratie* ce que nous avons toujours été, un journal de défense républicaine, prêt à tenir tête à nos adversaires, d'où qu'ils viennent et quels qu'ils soient.

Pilon.

Avis aux habitants

COUPS DE MINE

(*La Démocratie algérienne* (Bône), 17 novembre 1900)

La mairie nous avise ce matin que les entrepreneurs du port, MM. Jammy et Galtier, préviennent M. le maire que ce soir samedi, vers quatre heures, ils feront partir simultanément deux fourneaux de mine dans la carrière des Santons.

Une sonnerie de corne préviendra le public un quart d'heure auparavant afin que les habitants des immeubles voisins aient le temps de sortir de chez eux s'ils le désirent.

On nous dit que ces fourneaux de mine contiennent 1.500 kilogrammes de dynamite. Il va donc y avoir une explosion formidable, mais MM. les entrepreneurs assurent qu'il n'y aura aucun danger.

Chronique locale et régionale

(*Le Réveil bônois*, 20 novembre 1900)

L'instance veuve Collet — L'enquête ordonnée par le tribunal civil de Bône dans l'instance veuve Collet contre Galtier et Jammy, qui ont mis en cause l'administration des Ponts et Chaussées, se poursuit depuis le 12 novembre par devant M. Richard, juge commis à cet effet.

¹ Gladiateurs qui combattaient les fauves.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 26 novembre 1900)

L'enquête Collet — Ce matin, à 11 h. 1/2, s'est terminée la contre-enquête ordonnée dans l'affaire du Gard (Veuve Collet contre Jammy et Galtier et l'État appelé en garantie).

Bône, le 15 décembre 1900

AU CONSEIL MUNICIPAL
2^e rapport de M. Bertagna
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 17 décembre 1900)

Travaux d'assainissement. — Remblaiement de parcelles de terrain situées dans la petite plaine de Bône.

Nous avons publié samedi un remarquable rapport du maire de Bône, concernant les eaux de Bou-Glès et l'hydraulique en Algérie. Voici un deuxième rapport dont il a donné lecture dans cette même séance de jeudi et qui a été également adopté à l'unanimité.

Messieurs,

Grâce à vos efforts unis à ceux de la chambre de commerce, vous avez obtenu que le remblaiement du champ de manœuvres appartenant à l'État serait compris dans les travaux accessoires du port de Bône.

La municipalité elle-même fait procéder au remblaiement des cinq hectares appartenant également à l'État compris entre le canal Zafrania et le mur d'enceinte et qui va de la porte Randon à la porte des Karézas. Ce foyer de pestilence, réceptacle de toutes les immondices, a été transformé en un vaste et beau jardin, le square Randon.

L'œuvre d'assainissement n'est malheureusement pas terminée et il conviendrait de la compléter par le remblaiement des terrains situés entre le canal Zafrania et les chemins des Prés-Salés et aussi de quelques parcelles situées le long de la route de Philippeville et du chemin des Prés-Salés.

Ces terrains, d'une superficie de 12 hectares environ, appartiennent à divers propriétaires. Je vous demande de m'autoriser à traiter avec eux, l'État et les entrepreneurs du port, pour arriver au résultat désiré au moyen d'une combinaison à laquelle l'État, les particuliers et la commune apporteraient leur participation.

50.000 mètres cubes environ de remblais seraient nécessaires pour exhausser le niveau de ces terrains, presque constamment sous l'eau pendant l'hiver. Les entrepreneurs consentiraient à exécuter le remblai suivant les indications qui leur seraient données, avec une épaisseur variant de 30 à 50 centimètres, au prix de 2 francs le mètre cube au lieu de 2 fr. 80 que l'État leur paie actuellement.

Je propose de demander à l'État une participation de 1 fr. 25 et le solde, 0 fr. 75, serait pris en charge, par moitié, par les particuliers intéressés et la commune.

Le remblaiement projeté, régalage compris, coulerait 100.000 francs, dont 62.500 francs à la charge de l'État, 18.750 francs à la charge des propriétaires intéressés et 18.750 francs à celle de la commune.

En acceptant le prix réduit de 2 francs par mètre cube, alors qu'ils touchent pour l'assainissement du champ de manœuvres un prix net de 2 fr. 80, nos concitoyens,

MM. Galtier et Jammy, sont déterminés par l'intérêt général qui s'attache à l'œuvre projetée, et le sacrifice par eux consenti nous dicte notre devoir.

Pour que notre cité ne se contente pas d'être Bône-la-Coquette, mais devienne à l'Est de l'Algérie ce qu'est Oran à l'Ouest, c'est-à-dire une grande ville populeuse et décidément prospère, un port de premier ordre, profitant de toutes les ressources régionales qui s'offre à son développement illimité, il faut qu'elle devienne aussi Bône-la-Salubre.

Il faut, de toute nécessité, que nous n'entendions plus parler de ce foyer de paludisme, habité par les moustiques inconnus dans la ville haute et qui infestent les bas quartiers de la ville. D'une manière générale, notre climat est remarquablement sain, les cas de longévité sont très nombreux chez nous, et quand nous aurons rendu à leur écoulement normal les eaux stagnantes, l'air de Bône, continuellement renouvelé par le vent frais qui descend de l'Edough et par la brise marine, nous fera vivre dans une atmosphère exceptionnellement salubre, de nature à attirer de nouveaux résidents.

Nous l'avons déjà constaté, grâce aux règles de l'hygiène que notre population sait mettre en pratique, grâce à notre système d'égouts, aux travaux incessants de la municipalité, les épidémies ne font que passer chez nous, souvent même elles évitent notre cité, mais encore faut-il débarrasser la ville basse et la Colonne-Randon des innombrables essaims de moustiques, ces redoutables insectes, véhicules animés et infatigables de toutes les contagions. Ils ne naissent et ne vivent que dans les milieux humides ; supprimons ces marais et faisons disparaître de Bône avec l'humidité malsaine, empoisonnée, tous germes de fièvres, comme ils ont disparu d'une localité, jadis légendaire par son insalubrité, Boufarik.

L'œuvre en vaut la peine, même en dehors de l'immense profit qu'y trouvera la santé publique.

Tous les terrains de la Colonne en retireront une plus value considérable, notamment ceux des propriétaires plus particulièrement intéressés, et c'est une dépense de bon père de famille relativement légère que je vous propose : 18.500 francs.

L'État a un intérêt évident à voir augmenter le nombre et la fortune des contribuables et il ne pourra se refuser la majeure partie d'une dépense qui intéresse la santé publique.

La commune trouvera, dans ces travaux d'assainissement, un intérêt analogue et, en outre, la diminution dans une mesure des journées d'hospitalisation pour les indigents et des frais de médicaments et de secours pour l'hospitalisation à domicile, qui grèvent si lourdement son budget.

N'hésitons pas, messieurs ; tant qu'il nous reste à faire pour la prospérité de notre ville, quelque chose d'utile, de nécessaire, nous ne saurions nous arrêter.

Je vous prie donc, si vous approuvez le présent rapport, de m'autoriser à entrer

en pourparlers avec l'État, par l'intermédiaire du service des ponts et chaussées, pour le dessèchement par remblaiement du quadrilatère compris entre le square Randon et le marché aux bestiaux adjacent, le chemin de la Fontaine, le chemin des Prés-Salés et le chemin des Lauriers-Roses, ainsi que de quelques parcelles à droite, le long de la route de Philippeville et du chemin des Prés-Salés, en répartissent comme suit le prix réduit de 2 francs par mètre cube demandé par MM. Jammy et Galtier.

1 fr. 25 à payer par l'État.

0 375 id. par la commune.

0 375 id. par les propriétaires des terrains à assainir.

Le maire :
J. Bertagna.

L'ACCIDENT DES SANTONS — UN MORT ET PLUSIEURS BLESSÉS

LE COUP DE MINE DES SANTONS

Un caporal de tirailleurs tué

Nombreuses personnes blessées
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 27 avril 1901)

La note que nous avons publiée hier matin, annonçant que la deuxième mine monstre, faite par les entrepreneurs du port dans la pointe des Santons, allait partir le soir de cinq à six heures, avait attiré près des chantiers une foule immense dès cinq heures. Devant le tribunal et la prison, c'était un défilé de groupes compacts d'hommes et de femmes qui se dirigeaient du côté de la porte de l'Aqueduc.

La police, presque tout entière sur pied, a vainement essayé d'éloigner les arrivants et de les refouler. Elle a bientôt été impuissante à maintenir la foule toujours grossissante des curieux qui se massaient un peu partout, le plus près possible des barrières pour mieux apercevoir la partie des Santons minée.

On se souvient que la première expérience de ce genre avait admirablement réussi et qu'on n'avait en aucun accident à déplorer, pas une seule pierre n'ayant été projetée dans l'espace et l'effet de la mine s'étant produit souterrainement ainsi que l'avaient voulu les entrepreneurs.

Ce précédent avait inspiré une trop grande confiance à la foule et c'est ce qui lui a fait commettre la grave imprudence dont plusieurs de nos concitoyens ont été victimes.

Au moment où l'explosion se produisit, la terre trembla et on a senti la secousse presque à l'extrémité du cours National. Mais malheureusement, une partie de la carrière a volé en éclats et des blocs énormes ont été projetés dans la direction de la porte de l'Aqueduc et du petit bois situé au-dessus du gymnase militaire devant le poste de tirailleurs où se trouvaient plusieurs officiers, quelques dames et des soldats.

Une pluie de pierres, de terre, de débris de toute sorte, s'est abattue comme une trombe en cet endroit, saccageant les arbres, broyant un bec de gaz et des poteaux téléphoniques.

Sitôt après l'explosion, plusieurs milliers de curieux, massés devant l'église et sur le Cours National, se sont précipités pour aller voir de près les Santons.

Bientôt, quelques personnes revenant du côté de la poudrière, annoncent qu'il y a des blessés. Tout le monde court vers les lieux où les pierres ont été projetées.

Le fait était malheureusement exact et au moment où nous arrivons, nous voyons passer dans une voiture un homme le visage en sang, recouvert en partie par un mouchoir ensanglanté. D'autres voitures contenant des blessés passent. Un tirailleur est couché. On dit qu'il a les jambes brisées.

Nous rencontrons M. et M^{me} T., blessés légèrement tous deux, M. Bourdin a été blessé au cou par un éclat de pierre, M. Jockin, sur une voiture, nous crie qu'il a la jambe traversée, d'autres passent encore, M. Doumas, inspecteur de police, est légèrement blessé au front.

Une rumeur arrive, on exagère évidemment le nombre des blessés et il nous est impossible de le connaître exactement, car chacun d'eux s'est rendu dans différentes pharmacies ou à son domicile pour se faire panser.

Les bruits les plus divers circulent et les agents, dans les groupes, racontent qu'il leur a été impossible de se faire obéir et de maintenir au loin les curieux de toutes les classes de la société.

Le fait est que personne ne croyait à un danger possible.

Nous écrivons ceci une heure après l'accident. Il est certain qu'étant donné le nombre considérable de curieux qui se trouvaient à proximité, on aurait pu avoir des centaines d'accidents à déplorer.

Nous venons de visiter ce matin les abords du chantier ; la lanterne du bec de gaz qui se trouve près de la porte de l'Aqueduc est brisée et enlevée; les fils téléphoniques pendent sur la route, les grues du matériel du port sont en grande partie démolies. Mais le spectacle le plus effrayant est celui du petit bois de pins situé au-dessus de la porte de l'Aqueduc. La terre est couverte de pierres de diverses dimensions, les arbres ont tous reçu des coups, de la base au sommet, une grande quantité de branches dont quelques-unes très grosses pendent lamentablement sur le sol, meurtries, déchiquetées. L'impression est celle d'un champ de bataille, d'un bois qui aurait été criblé par la mitraille.

Nous nous rendons sur le terre plein devant le poste des tirailleurs où s'est produit le plus grave accident.

Un capitaine a l'obligeance de nous donner des renseignements détaillés. Il nous annonce tout d'abord que le malheureux caporal Ben Saadi, qui était de service à ce poste, est mort des suites de ses blessures.

Ce terre plein est comme le bois, rempli de pierres projetées par le coup de mine.

Les arbres sont également mutilés. L'amorce de l'Aqueduc situé tout à fait en face de la gueule de la mine porte des traces de coups de pierre qui ont fait des trous dans le mur. Un tirailleur de garde qui a été légèrement blessé, — un Français, — est encore là.

Au moment de l'accident, un certain nombre d'officiers de la garnison, parmi lesquels M. le lieutenant-colonel Revertégat, se trouvaient devant le poste ainsi que M^{me} Revertégat qui a eu sa robe déchirée, et son fils, auquel un caillou a enlevé le chapeau.

Une volée de pierres a passé au-dessus des têtes et à côté de ces personnages sans en blesser aucun. Il est vraiment inouï qu'on n'ait pas à déplorer plus d'accidents graves que ceux que nous allons signaler.

Voici les noms des victimes de l'accident ; 1° Ben Saïdi, caporal au 3^e tirailleurs, chef de poste à l'aqueduc, transporté à l'hôpital militaire où il est décédé quelques instants après ; 2° Sibut, propriétaire, rue d'Armundy, blessé à l'arcade sourcilière droite ; 3° M^{me} Trouillot, blessée à la main ; 4° Joackin, employé au Crédit foncier, blessé à la cheville du pied gauche ; Daumas, inspecteur de police, blessé au visage et à la main, et diverses contusions ; Bourdin, conducteur voyer, nombreuses contusions ; 7° Prévost, médecin chef de l'hôpital militaire, blessures légères au visage et à la main ; 8° Trouillot, légèrement blessé à la tête ; 9° Laurent, greffier de la Justice de Paix, diverses contusions ; 10° Hennequin, a eu son chapeau fendu sans toutefois être blessé ; 11° Teddé (Alexandre) a eu son paletot déchiré par une pierre mais n'a pas été blessé ; 12° M^{me} Revertégat a eu sa robe déchirée par un bloc.

D'après la rumeur publique, d'autres personnes qui ne se sont pas fait connaître ont reçu des contusions. Un gros bloc a frôlé le sergent major Logeron qui se trouvait près de M. Bourdin.

Le feu a été communiqué à la mine à 6 h. 10 par un des entrepreneurs M. Galtier, au moyen d'un commutateur électrique.

Voici comment s'est produit l'accident d'après différentes personnes qui ont bien vu partir les pierres. Celles ci sont sorties directement de la gueule de la mine faite horizontalement au pied de la montagne.

Le coup, selon l'expression technique, a fait tiroir et les pierres, comme des projectiles lancés par la gueule d'un canon, ont été projetées toutes en face, c'est-à-dire sur le bois des pins et sur le terre-plein du poste des tirailleurs.

À la sortie de la mine, les projectiles pierreux formaient une masse compacte qui, au dessus du poste et du bois, s'est heureusement élargie en éventail, sans quoi, nous aurions aujourd'hui à déplorer la mort d'une cinquantaine de personnes.

Ces accidents, on le comprend, ont produit une énorme émotion en ville, et les commentaires allaient bon train.

Il est certain que de pareils coups de mine offrent du danger, car avec la quantité de dynamite qu'on emploie, nul ne peut prévoir l'effet qui sera produit et qui dépend de la force de résistance du terrain.

Au moment où nous mettons sous presse, nous ignorons l'heure à laquelle on enterrera le malheureux caporal Ben Saïdi, mort en brave à son poste.

Répétons enfin encore une fois que la police a été absolument débordée et que c'est malgré elle que les curieux sont allés se porter en face le tunnel de la mine.

Il y a eu entre les agents et le public, de très violentes discussions.

Plusieurs blessés doivent reconnaître aujourd'hui que la police avait raison de vouloir leur interdire la passage.

DÉPÊCHES

(*Le Petit Fanal*, 18 juin 1901)

BÔNE. — Un ouvrier nommé Salvator Portelli, travaillant aux travaux du port, poussait un bloc vers la mer quand il a glissé.

Il a été broyé sous le rocher.

Les obsèques auront lieu ce soir.

Le malheureux laisse une veuve et six enfants.

PETITES NOUVELLES

(*La Démocratie algérienne* (Bône), 7 février 1902)

Les travaux du port — Depuis quelques jours, les travaux du port ont pris une nouvelle tournure qui donne, tout à coup, une idée grandiose de ce que seront les quais de Bône. Le mur qui existait entre l'entrée du vieux port et le fort Gigogne a été rasé et derrière, les promeneurs, qui, depuis quelque temps, n'étaient pas allés sur les quais, aperçoivent avec étonnement un nouveau et merveilleux panorama.

Tout près, devant eux, les terrains conquis sur la mer, la première amorce des futurs grands quais du port — autrefois l'avant-port — et, au loin, le golfe et ses dunes.

Les nouveaux quais, partant de la passe du vieux port, font, en premier lieu, face à la Crapaudière, puis tournent en angle presque aigu et se développent jusqu'à la Grenouillère.

On a placé des porte-amarres n'ayant rien de commun avec les primitifs canons des anciens quais ; on dessine et on empierre la route future et ces travaux sont menés avec une activité dont les anciens entrepreneurs ne nous donnèrent jamais d'exemple, hélas
1

La ville de Bône va avoir une ligne de quais comme peu de ports en possèdent et tout fait espérer que le commerce local pourra bientôt en utiliser une partie, ce qui va considérablement dégager le vieux port, devant lequel la circulation devient de jour en jour et de pins en plus difficile.

Nous nous félicitons du prompt achèvement des travaux et nous félicitons MM. Galtier et Jammy à ce sujet.

D'autre part, on nous dit que la pose des rails du chemin de fer de Bône à La Calle est aussi très activement poussée. Il y avait, avant hier, cinq kilomètres de rails.

Les braves colons de la région auront donc à leur disposition, peut être plus tôt qu'ils ne l'espéraient, ce moyen de transport si impatiemment attendu par la colonisation.

Conseil municipal
(*Le Réveil bônois*, 8 février 1902)

Substitution d'entrepreneurs

Il est donné avis que, pour un motif non expliqué, MM. Galtier et Jammy, déjà entrepreneurs du port de Bône, se substituent à M. Basoni (Cyprien) pour la fourniture des matériaux d'empierrement des rues et places de petite voirie pour les années 1900, 1901 et 1902.

Adopté sans observation.

Le Port de Bône
(*Le Réveil bônois*, 27 novembre 1902)

Voici l'étude que consacre au port de Bône le *Bulletin des renseignements généraux de l'Algérie* :

La ville de Bône est située dans la partie orientale de la côte d'Algérie, à l'ouest du golfe du même nom, près de l'embouchure de la Seybouse, une des rivières les plus importantes de la colonie. Le port est formé par deux jetées, l'une dite « jetée Babayaud », de 700 mètres, dont la direction générale est du N.-O. au S.E., et l'autre, dite « jetée du Sud », dont la direction, sur 750 mètres, est du sud au nord, puis, sur 650 mètres, du S.-O au N.-E.

Deux traverses se rattachant, l'une à côte, l'autre à jetée Sud, divisent le port en deux parties : un avant-port de 70 hectares et une darse de 11 hectares de superficie.

La profondeur de la passe de l'avant-port, dans toute la partie qui se trouve au Nord d'une ligne joignant le musoir de la jetée Sud de l'avant-port et le musoir de la traverse Sud de la darse, et dans toute la darse, est de 7 m. 50 au-dessous du zéro maréométrique.

La largeur de la passe de l'avant-port est de 250 mètres ; celle de la darse, de 70 mètres.

Les travaux d'agrandissement et d'amélioration du port sont poursuivis avec activité. Commencés en octobre 1899, ils seront vraisemblablement terminés avant la fin de 1904, c'est-à-dire deux ans avant l'expiration du délai assigné pour leur achèvement.

Ces travaux, dont la dépense est évaluée à 7 880 000 francs, ont été adjugés, le 15 juillet 1899, à MM. Jammy et Galtier, qui se sont mis à l'œuvre dès le mois d'octobre de la même année. Ils comprennent :

1° L'achèvement de la partie commencée de la jetée du Lion tracée parallèlement à la jetée Babayaud, à environ 700 mètres de celle-ci ;

2° Le prolongement de la jetée Sud de l'avant-port actuel, sur toute la largeur de la passe (250 mètres) et l'achèvement de cette jetée sur 450 mètres au delà du musoir actuel de la jetée Babayaud, vers le musoir de la jetée du Lion ;

3° L'achèvement d'un quai de 1.175 mètres de longueur totale, entre la traverse Nord de la darse actuelle et la jetée Babayaud (250 mètres environ de ce quai, auquel correspond un terre-plein de 2 hectares, seront, paraît-il, très prochainement livrés au commerce) ;

4° La construction d'une cale de halage dans l'angle formé par l'avant-port ;

5° Le remblaiement, de façon à le transformer en terre-plein, de l'espace compris entre le quai à construire et l'ancien rivage de l'avant-port actuel.

Il est question d'établir un entrepôt réel à Bône. Actuellement, les marchandises étrangères peuvent y être placées en entrepôt fictif, mais avec interdiction de sortie pour la réexportation. Cette restriction ne s'applique pas, toutefois, au sucre, au café, au girofle, à la houille, ni aux produits qui ne sont passibles que des taxes d'octroi de mer.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 9 janvier 1903)

Explosion d'une mine monstre aux Santons — Un avis publié ce matin, dans le journal de Bertagna — il paraît que les gens qui n'achètent pas ce papier maculé ne doivent pas être prévenus des dangers qui les menacent sur la voie publique — a annoncé que les entrepreneurs du port feraient partir, cet api è-midi, vers 4 heures, un gros fourneau de mine capable d'envoyer des projectiles jusque sur la place Alexis-Lambert et sur la mairie.

Voici les renseignements que nous avons pu recueillir sur l'explosion projetée, qui a pour but de faire sauter toute l'arête de la montagne.

La mine en question comporte 30 caisses de 40 kg chacune, soit 1.200 kg de dynamite, qui sont logés dans une chambre de 4 m., située à l'extrémité d'une galerie souterraine ayant 12 mètres de profondeur.

Une galerie transversale de 6 mètres croise la première, afin de répartir également la poussée formidable dans toutes les directions

La galerie principale est orientée vers l'église, et son ouverture a été maçonnée dans la soirée d'hier, c'est à-dire que la prise du ciment aura eu 24 heures environ pour s'effectuer dans les conditions normales.

On sait effectivement qu'à la date du 26 avril 1901, faute des précautions techniques les plus élémentaires à prendre en pareil cas, une mine chargée par les entrepreneurs du port dans la même carrière causa des accidents terribles.

Un caporal du poste de l'Aqueduc fut tué sur place et de nombreux curieux et curieuses furent blessés, tandis que les blocs et les projectiles dévastaient tous les environs.

Parmi les personnes atteintes se trouvaient M^{mes} Revertégat et Trouillot MM. le docteur Durget, le docteur Pouvest, Bourdin, Jockin, Sibut, Laurent, Teddé (Albert), Daumas, Précastel, etc., etc.

Cette année, mûris par cette expérience désastreuse, MM. Jammy et Galtier paraissent avoir fait exécuter beaucoup plus sérieusement ce travail délicat.

Ils ont néanmoins laissé à la municipalité et au commandant de place, avisés par eux, le soin de prendre toutes les mesures de sécurité aux abords de la carrière et dans un secteur suffisamment étendu.

À cet effet, on a fait évacuer, dès 3 heures du soir, les écoles voisines pour que les enfants ne se trouvent pas dans la rue à l'heure habituelle de la sortie des classes.

Les écoliers, ravis de ce congé imprévu, s'écrient en gambadant : « Gare la mine ! Gare la mine ! »

Vers 4 heures moins le quart, MM. Jammy et Galtier arrivent sur le terre-plein des Santons et surveillent la pose de la pile électrique au moyen de laquelle on doit déterminer l'explosion ; ils font également placer les wagons de l'entreprise de façon à protéger la poudrière.

En même temps, la police établit des barrages devant les rues qui aboutissent à l'église, au tribunal et près de la poste.

Néanmoins, une foule considérable de curieux stationne aux alentours.

On apprend bientôt que M. Jammy, craignant pour les écoliers qui ne sont pas encore rentrés chez eux, fait reporter à 5 heures l'explosion de la mine.

À 4 h. 20, une première sonnerie de corne se fait entendre.

La foule grossit à vue d'œil et la police a peine à la maintenir. On remarque sur le cours National de nombreuses personnes qui ont escaladé les terrasses, notamment les employés du centre du B.-G.

Les cheminées elles mêmes sont envahies.

Exactement à 4 h. 35, une très forte trépidation ébranle le sol et les maisons. Ou dirait une secousse de tremblement de terre.

À distance, on aperçoit tout le sommet de la colline des Santons qui s'écroule dans un nuage de poussière.

La base de la montagne a été fort peu entamée.

(*Le Réveil bônois*, 20 janvier 1903)

.....
Chienne enragée. — M. Brizard ², directeur des travaux de l'entreprise du port de Bône, madame Brizard et leurs trois enfants, ont été mordus par leur chienne qui a été reconnue atteinte de la rage.

Ces cinq personnes sont parties aujourd'hui pour Tunis, afin d'y être soignées à l'institut Pasteur.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 9 février 1903)

Violent incendie — À peine la représentation du théâtre venait-elle de commencer, hier soir, qu'on signalait un violent incendie au nouveau port.

Le chaland monte-charge de l'entreprise Jammy et Galtier était en feu ; devant l'impossibilité d'éteindre les flammes, on se décidait à faire une voie d'eau et à faire sauter cet appareil avec la dynamite.

Cet incendie peu banal avait attiré beaucoup de monde sur les nouveaux quais d'où le spectacle était à la fois sinistre et grandiose.

Les pertes sont évaluées à 100.000 francs environ, mais une assurance les couvre.

Ce matin a commencé l'enquête tendant à rechercher les causes de cet incendie.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 1^{er} mars 1903)

Bône

Départ — MM. Jammy et Galtier sont partis hier pour Marseille, où ils s'embarqueront à destination de Dakar.

MM. Jammy et Galtier ont obtenu, comme on sait, l'entreprise des travaux de ce port.

² Edmond Brizard (1865-1939) : précédemment impliqué dans la construction des ports tunisiens. Futur directeur de l'Entreprise du port de Dakar, sous-traitante de la Compagnie générale des colonies (1926). Voir [encadré](#).

NOUVELLES LOCALES
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 8 juillet 1903)

Terrible accident. — Hier après-midi, vers quatre heures, dans la fabrique de mortier de MM. Jammy et Galtier, située sur les quais, un ouvrier, Salvator Dalésio, a été pris par l'engrenage d'une machine et a eu les deux bras broyés.

Le blessé a été immédiatement transporté à l'hôpital civil.

Une enquête est ouverte.

NOUVELLES LOCALES
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 9 juillet 1904)

Prospérité bônoise — Les grands travaux dont notre regretté maire, M. J. Bertagna, avait dressé le vaste plan se poursuivent avec une régularité méthodique.

C'est ainsi que nous pouvons annoncer à nos lecteurs que les travaux de parachèvement du port sont en voie de construction.

Nos sympathiques entrepreneurs, MM. Jammy et Galtier, avec cette rapidité d'exécution qui les distingue, ont commencé les travaux du quai Sud. Les nouveaux travaux qui complètent le port s'élèveront à environ deux millions cinq cents mille francs.

NOUVELLES LOCALES
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 15 juillet 1904)

L'incendie d'hier. — Hier soir, à 8 heures 1/2, au moment où la foule joyeuse, massée sur le cours J.-Bertagna et dans les rues adjacentes, prenait part aux réjouissances nationales, le clairon d'alarme des pompiers retentissait, jetant sa note lugubre et effrayant nos concitoyens.

Le feu venait de se déclarer route de la Grenouillère dans les écuries de MM. Jammy et Galtier. Nous arrivons sur les lieux et nous constatons que le hangar, plein de matières inflammables : paille, fourrage, boiseries, n'est déjà plus qu'un vaste brasier. Tout secours ne peut désormais que servir à protéger les bâtisses voisines. Une épaisse colonne de fumée, pailletée d'étincelles, monte dans l'espace, figurant un gigantesque feu d'artifice.

Le service d'ordre est déjà très bien organisé : M. le commissaire central, les deux commissaires et de nombreux agents, des gendarmes sous la conduite d'un brigadier, enfin un détachement de tirailleurs, renforcé à 9 h. 20 par une escouade arrivée au pas gymnastique, empêchent la foule de s'approcher, régularisent la circulation des véhicules et aident à éteindre les flammes. Nos pompiers, munis de leur engin sont bientôt là, une bouche d'eau est ouverte et les pompes sont placées.

À ce moment une violente détonation retentit dans la fournaise : on croit que quelque paquet de dynamite a fait explosion : il n'en est rien et il s'agit de quelques cartouches de revolver oubliées dans un meuble.

À neuf heures et demie les pompes fonctionnaient et on commençait à être maître du feu qui fut aisément maîtrisé.

Les dégâts sont importants (50 000 fr. environ) mais ils sont couverts par une Compagnie d'assurance.

Fort heureusement, les chevaux avaient pu être retirés à temps sains et saufs. On avait enlevé aussi une partie du matériel.

La cause du sinistre, eut encore indéterminée.

Un tirailleur a été légèrement brûlé à la main.

NOUVELLES LOCALES

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 14 septembre 1904)

Au port. — Les torpilleurs 185 et 186, de la défense mobile d'Oran, sont arrivés hier soir venant de Bougie et Philippeville. Ils effectuent des essais de pilotage dans les différents ports. Ils partiront aujourd'hui pour Tabarka et seront de retour ce soir.

Au port. — Le remorqueur *Phocéan* a quitté notre port, pour Alger et Dakar*, remorquant un chaland appartenant à MM. Jammy et Galtier, et chargé de matériel destiné à l'entreprise que nos concitoyens possèdent au Sénégal.

Il a été salué par les paquebots au mouillage. Espérons que sa traversée, particulièrement difficile, sera heureuse.

Chronique locale et régionale (*Le Réveil bônois*, 27 avril 1905)

Au port — On édifie actuellement sur les quais, à proximité du Fort Cigogne, une nouvelle construction qui sera affectée aux services de la Santé et du Port.

Cet édifice sera surmonté d'une tour de huit mètres de hauteur d'où il sera possible d'inspecter l'horizon.

D'autre part, tout près de la gare du Bône-La Calle, les lignes du B.-G. et du Bône-La Calle viennent d'être coupées par la voie de l'entreprise Jammy et Galtier par laquelle passeront les matériaux destinés au futur quai des phosphates.

Chronique locale et régionale (*Le Réveil bônois*, 1^{er} mai 1905)

Bône

De retour — MM. Jammy et Galtier, entrepreneurs des travaux des ports de Bône et de Dakar sont de retour dans notre ville depuis avant-hier.

AVIS DE DÉCÈS

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 8 août 1905)

Monsieur et madame Marius Arnaud ; monsieur et madame L. Gillot, née Arnaud, et leurs enfants : Monsieur et madame Paul Arnaud et leur enfant ; monsieur Georges Arnaud, d'Oued-Zénati ; monsieur et madame Manès, née Arnaud, et leurs enfants, de Constantine ; Monsieur J. Griotel, de Guelma ; les familles Champ, Gonthier-Lalande, Gagharou, de Guelma ; monsieur et madame Jouane, née Gillot, et leurs enfants ; les familles Galtier, Fasch, Arnaud, de Marseille,

Ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils

viennent d'éprouver en la personne de
M. CHARLES-JOSEPH ARNAUD,
chauffeur à l'entreprise du port de Bône,
leur fils, frère, beau-frère, neveu, cousin et allié, décédé à Bône, à l'âge de 42 ans, le
7 août 1905.

Et les prient de vouloir bien assister à ses obsèques qui auront lieu ce soir mardi, à
cinq heures

On se réunira à l'hôpital civil, à 4 h. 3/4 ou à 5 h., place de l'Église.

Le présent avis tient lieu de lettre de faire-part.

Assises de Bône

L'affaire de vol de dynamite
(*Le Réveil bônois*, 6 décembre 1905)

La cour d'assises avait à juger ce matin le nommé Borliogui Jean, âgé de 24 ans, inculpé de vol de poudre de mine et de dynamite au préjudice de MM. Jammy et Galtier, et de deux sacs de phosphate au préjudice de M. Chamboredon

Par suite de l'absence d'un témoin et d'un juré qu'on doit aller quérir à leur domicile, l'audience n'est ouverte qu'à 9 heures.

L'acte d'accusation relate que le matin du 2 février 1905, le chef du chantier de la carrière des Santons constatait que la porte du réduit où on enferme la poudre et la dynamite avait été fracturée.

Les soupçons ne se portèrent sur personne et le voleur restait introuvable lorsque, quelques jours après, le nommé Borliogui était arrêté au moment où il s'enfuyait porteur de deux sacs de phosphate dérobés dans un magasin de M. Chamboredon.

Borliogui, pressé de questions, avouait ce vol et se dénonçait lui-même comme ayant commis le vol chez MM. Jammy et Galtier.

Poursuivi pour ces faits devant la correctionnelle, l'accusé réclamait l'incompétence de cette juridiction et était renvoyé devant les assises.

Borliogui a déjà subi neuf condamnations pour vol et il est sous le coup de la relégation.

À l'audience, l'accusé renouvelle ses aveux, il a vendu la poudre à des indigènes et a jeté la dynamite à la mer. Il dit avoir agi à la suite de la misère dans laquelle il se trouvait.

Son père l'a abandonné à l'âge de seize ans, alors qu'il est atteint d'une maladie incurable qui l'a fait réformer du service militaire et l'empêche de travailler.

L'audition des témoins est sans grand intérêt.

MM. Jammy, Langella, Chamboredon confirment simplement les faits.

Le commissaire de police Ferrez, venu tout spécialement de Cherchell — coût 300 fr. environ — a fait les constatations et reçu les aveux de l'accusé sur lequel il donne des renseignements déplorables.

Après le réquisitoire de M. Dubouch, ministère public, et une très émouvante plaidoirie de M^e Lafuente, le jury rend un verdict de culpabilité et reste muet sur les circonstances atténuantes.

En conséquence, Borliogui Jean est condamné à deux ans de prison et à la relégation.

Cette affaire était la dernière du rôle de la session qui a été close sur ces paroles du président : « Messieurs les jurés, vous êtes libres, la Cour vous remercie ! »

REPORTER.

CHRONIQUE LOCALE
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 21 décembre 1905)

Notre port. — La tempête que nous venons d'essuyer nous a permis de constater l'excellence de notre port, qui a résisté durant plusieurs jours aux assauts furieux d'une mer démontée sans avoir eu de dégâts sérieux à constater.

Cela fait honneur à ses ingénieurs et à nos excellents entrepreneurs, MM. Jammy et Galtier, dont les travaux ont admirablement résisté.

CHRONIQUE LOCALE
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 22 janvier 1906)

La nouvelle drague. — Nous sommes allés voir fonctionner la puissante drague nouvellement mise en mouvement par l'entreprise Jammy et Galtier, nos actifs entrepreneurs.

C'est un travail très intéressant, et qui frappent d'étonnement ceux qui vont voir opérer le nouvel appareil de dragage, dernier mot du perfectionnement des machines de curage des fonds. Par une heureuse modification, les matières extraites sont rejetées de l'autre côté de la jetée sud, servant de remblai à la partie à combler tout le long des quais à phosphates, d'une surface qui n'aura pas moins de trente deux hectares.

Et cela se fait sans bruit ni grincement, automatiquement, silencieusement, et l'on ne se douterait jamais qu'il se fait là un travail qui occupe quatre équipes de travailleurs se relevant toutes les six heures, car l'on travaille jour et nuit.

Tout le grand port faisant suite à la darse, sera porté à neuf mètres de fond. C'est assez dire, que notre port de commerce pourra satisfaire à toutes les exigences de la navigation, car les bateaux de 8 à 10.000 tonnes pourront s'y mouvoir à l'aise et aborder à quai.

Nous sommes heureux de féliciter nos entrepreneurs et de joindre à nos éloges le service technique si intelligemment dirigé par notre éminent ingénieur en chef M. Souleyre et M. Vieille, ingénieur ordinaire, qui le seconde si puissamment.

Après son achèvement, nous pourrons défier la concurrence avec n'importe quel port d'Algérie, y compris Alger.

Le Chemin de fer de l'[Ouenza](#) à Bône
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 5 février 1906)
(*La Dépêche coloniale*, 18 février 1906)

.....
le projet de la Société Carbonel et Cie prévoit la construction des quais spécialement destinés à l'embarquement de ses minerais et certains travaux d'aménagement pour l'installation des gares et voies d'accès aux quais.

Tous ces travaux doivent se combiner avec ceux actuellement en cours d'exécution dans le port de Bône, et il serait regrettable de ne pas les mettre en œuvre avant l'achèvement de l'entreprise Jammy et Galtier.

CHRONIQUE LOCALE

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 7 juillet 1906)

Accident. — Hier soir, vers cinq heures, une jument attelée à une voiture, s'est abattue près des chantiers de M. Jammy et Galtier. Le nommé Michel Bartolo, qui la conduisait, a été projeté à terre. La bête s'étant relevée, a pris la fuite et a été arrêtée près de l'abattoir.

M. Merley porte à la connaissance du public qu'il n'a quitté l'entreprise Jammy-Galtier où il était occupé depuis 1899 que pour fin de travaux et libre de tout engagement comme en font foi les certificats qui lui ont été délivrés.

AVIS DE DÉCÈS

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 20 juillet 1906)

Madame veuve Julien Kervégant et ses enfants, de Bône ; messieurs Francis et Vincent Kervégant, de Dakar ; madame veuve Léon Kervégant, de Valence (Espagne) ; les familles Kervégant, Guillermic et Jubin, de Pontivy ; les familles Guillermic, Jubin et Madoré, de Paris ; Le Bohec et Pascot, de Cherbourg ; [monsieur Petit et le personnel de l'entreprise Jammy-Galtier](#) ; La société des Vétérans de terre et de mer,

ont la douleur de faire part à leurs amis et connaissances de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

M. Julien KERVÉGANT

leur époux, père, beau-père, parent, allié et ami, décédé à Bône, le 20 juillet 1906, dans sa 62^e année,

Et les prient de vouloir bien assister à ses obsèques qui auront lieu demain samedi, 21 juillet 1906, à dix heures du matin.

On se réunira au domicile mortuaire, [carrière des Santons](#), près de l'église.

Le présent avis tient lieu de lettre de faire-part.

Les Conférences à l'Exposition coloniale de MARSEILLE

L'ALGÉRIE

commerciale et industrielle

CONFÉRENCE

faite par M. Grenet, délégué de l'Algérie

(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 15 septembre 1906)

.....

Port de Bône

Les travaux d'agrandissement, d'amélioration du port de Bône ont été terminés en 1903.

Les travaux du quai aux phosphates à construire contre la jetée sud de la nouvelle darse, d'approfondissement des bassins et de création d'un terre-plein à l'embouchure de la Seybouse, déclarés d'utilité publique par décret du 21 avril 1904, ont été rattachés à l'entreprise des travaux d'agrandissement et d'amélioration et confiés aux entrepreneurs Jammy et Galtier. La dépense est évaluée à 2.100.000 francs.

L'ensemble des travaux en cours d'exécution au port de Bône donnera donc lieu à une dépense de 8.145.500 francs ; 3.260,275 francs au compte de l'État ; 4.785.225 fr. au compte de la chambre de commerce.

L'ensemble des crédits alloués depuis 1899 pour ces travaux s'élève à 5.810.273 francs sur lesquels la participation de la chambre de commerce a été de 2 625.000.

Un avant-projet pour l'élargissement du quai nord de la petite darse par la démolition de l'arsenal a été soumis aux conférences règlementaires. L'arsenal sera à reconstruire aux frais de la chambre de commerce sur les terrains militaires déblayés, à l'emplacement de la carrière des Santons, moyennant l'abandon par le service militaire des terrains de l'ancien arsenal.

L'établissement de cet avant-projet permettra d'étudier d'une façon définitive les nouvelles voies devant desservir le quai Nord de la nouvelle darse.

La question du déplacement d'une partie de l'enceinte fortifiée est à peu près résolue.

La chambre de commerce et la ville de Bône doivent contribuer au paiement de l'opération qui est estimée à 650.000 francs.

En 1904, tant voiliers que vapeurs, il est entré dans le port de Bône, 608 navires jaugeant 419.547 tonneaux, montés par 13.301 hommes d'équipage.

Les mouvement du cabotage ont étaient de :

1° Comme port d'expédition. 839 navires jaugeant 213.443 tonneaux, montés par 13.301 hommes d'équipage ;

2° Comme port de destination, 839 navires jaugeant 194.469 tonneaux, montés par 11.456 hommes d'équipage.

Nos édiles
ET LES
GRANDS TRAVAUX
(*La Démocratie algérienne*, de Bône, 22 octobre 1906)

« Bien faire et laisser dire », telle est la maxime du sympathique maire de Bône, M. Marchis, et celle des membres du conseil municipal.

C'est aussi la nôtre dans ce journal. C'est pourquoi, autant que possible, nous sommes résolus à éviter des polémiques oiseuses qui n'ont généralement qu'un résultat, celui d'aigrir les esprits.

Nos amis sont au pouvoir... municipal. Il leur appartient de répondre aux critiques par des actes et nous reconnaissons franchement que l'opposition, quand elle n'est ni violente, ni injurieuse, est dans son rôle en critiquant ceux qui, comme on dit vulgairement, tiennent la queue de la poêle.

Nous l'avons dit, écrit et répété souvent, l'opposition est nécessaire, car elle stimule les énergies.

Elle joue quelquefois les « mouches du coche » dans la comédie politique, mais elle empêche aussi les dirigeants de s'endormir en route dans la voie du Progrès.

On a maintes fois accusé la municipalité actuelle de ne rien faire, de négliger la ville et les intérêts des habitants.

Les faits sont là pour prouver qu'il n'en est rien, au contraire.

La réfection des égouts a assaini notre cité de telle façon qu'aucun homme de bonne foi ne peut le nier.

La *Démocratie* le disait le 9 octobre à cette place, dans un mois on mettra en adjudication la première partie de quatre cent quarante mille francs de travaux destinés à la construction de nouveaux égouts, destinés à l'assainissement complet et définitif de nos faubourgs.

Voilà pour l'assainissement.

Nous devons constater ensuite un résultat merveilleux qu'aucune ville importante de l'Afrique du Nord n'a obtenu jusqu'ici, c'est l'alimentation en eau potable pendant tout l'été, de la ville de Bône.

Partout, les habitants sont rationnés. Les Bônois ne le sont plus. C'est une constatation bonne à faire et que nous referons encore le jour où, toutes les sources de Bou-Redim ayant été captées, notre ville sera la plus abondamment pourvue du précieux aliment pendant la saison estivale.

Les grands travaux du port si activement et si bien menés par les nouveaux entrepreneurs, MM. Jammy et Galtier, sont à peu près achevés, mais d'autres suivront encore, nous pouvons compter sur nos édiles et particulièrement sur nos amis de la chambre de commerce.

Tous les marins, tous les étrangers qui viennent nous visiter sont émerveillés des travaux gigantesques effectués et constatent que notre port est un des plus importants du monde.

C'est encore là une constatation bonne à faire, car elle honore la chambre de commerce et le conseil municipal.

Enfin, nos lecteurs ont dû lire samedi, à la 4^e page de la *Démocratie*, l'avis publié par l'administration du génie de Bône, relatif à l'adjudication qui aura lieu le dix novembre prochain et que nous tenons à remettre sous leurs yeux tel qu'il a paru.

GÉNIE Place de Bône

Le 10 novembre 1906, à deux heures du soir, il sera procédé dans une des salles de l'hôtel de ville de Bône, aux adjudications sur soumissions cachetées, des travaux à exécuter dans la place de Bône :

1° Pour la démolition d'une partie des bâtiments au parc à fourrages et la réorganisation du parc à fourrages ;

2° Pour la construction d'un mur d'enceinte entre la porte actuelle des Karézas et la future porte d'Hippone à Bône.

Les pièces relatives à ces adjudications sont déposées dans les bureaux du Service du Génie, rue d'Uzer, où l'on peut en prendre connaissance, tous les jours non fériés, de 8 à 11 heures du matin et de 2 à 5 heures du soir.

C'est là une pièce officielle militaire contre laquelle les adversaires de la municipalité ne pourront pas s'inscrire en faux.

Ils ne publieront plus que l'annonce de grands travaux constitue un bluff ou une manœuvre électorale ! Nous ne sommes pas à la veille d'élections !

La démolition et la reconstruction des remparts, la disparition de l'arsenal, la construction d'un palais consulaire, l'agrandissement des quais, tout ce qui a été promis par le maire de Bône se fera.

Cela prouve que nos édiles agissent, travaillent, remplissent scrupuleusement le mandat qui leur a été confié par les électeurs et qu'ils ont raison de ne pas s'émouvoir des critiques de l'opposition et d'avoir pris pour devise :

« Bien faire et laisser dire ».

Louis Vernin,

CHRONIQUE LOCALE (*La Démocratie algérienne*, de Bône, 7 décembre 1906)

Le Secours immédiat. — Cette œuvre humanitaire vient de prouver de nouveau ces jours-ci combien elle est utile et rend des services à la classe du prolétariat.

Le 1^{er} décembre, M. Antoine Dettori, travaillant à l'entreprise du port chez MM. Jammy et Galtier, a été blessé si grièvement que M. le docteur Silve a dû pratiquer sur lui l'opération du trépan. Aussitôt M^{me} Caussin, directrice du Secours immédiat, a alloué une somme de 200 francs à la femme de la victime qui demeure seule avec deux enfants.

Le 3 décembre, elle a alloué une somme de 60 francs au nommé Joseph Branca, journalier, qui venait d'être blessé aux yeux et dont la femme est sur le point d'accoucher.

En somme, le montant des secours distribués au cours de l'année 1906 jusqu'à ce jour s'élève à 3.120 francs. C'est la plus forte somme atteinte depuis la création de la société.

Aussi le comité espère que le public fera un accueil favorable aux billets de la tombola qui s'organise au profit de la caisse du Secours immédiat.

Les carnets de tombola sont de 50 numéros à 0 fr. 30 centimes ce qui fait 25 francs par carnet.

Les personnes aisées et charitables feront une bonne œuvre en en achetant.

La directrice fera publier dans les journaux mutualistes métropolitains les noms des personnes qui l'aideront et lui enverront des lots pour la tombola.

La première liste des donateurs sera publiée bientôt, M^{me} Bourdin, mercièrre, a envoyé douze jolis lots frais et coquets. M. Sièper, bijoutier, a envoyé trois beaux lots et de nombreux commerçants vont en envoyer également.

S'il est une association que les Bônois doivent encourager en raison des services qu'elle rend, c'est bien celle du Secours immédiat.

Les Ports d'Algérie

Situation des travaux en cours d'exécution (Le Sémaphore algérien, 6 janvier 1917)

Port de Bône

L'obligation dans laquelle le port de Bône va se trouver prochainement de recevoir les minerais de fer de l'Ouenza et du Bou-Kadra démontre la nécessité de compléter l'aménagement de ce port par :

L'établissement de quais le long de la rive Sud de la grande darse et l'élargissement du terre-plein des quais à construire.

En ce qui concerne la construction des quais, la Colonie a pris à sa charge les 200 premiers mètres à édifier. La dépense de 940.000 francs y relative sera prélevée sur les crédits de la section VII.

Toutes les autres dépenses seront à supporter par la Chambre de commerce de Bône.

Un avant-projet, pour le prolongement du quai Sud de la grande darse, prévoyant une dépense de 1.800.000 francs a été, dans ces conditions, adressé à M. le ministre des Travaux publics, aux fins de déclaration d'utilité publique des travaux, le 2 février 1916.

Un second avant-projet comprenant l'achèvement du quai sud de la grande darse, l'élargissement à 300 mètres du terre-plein de ce quai, la construction d'un quai, en eau profonde, dans l'avant-port actuel, pour le débarquement des matières dangereuses a été pris en considération le 18 janvier 1916.

Les travaux sont estimés à 8.200.000 fr.

La dépense serait entièrement supportée par la Chambre de commerce.

LES PORTS ALGÉRIENS
Situation des travaux en cours d'exécution
(*Le Sémaphore algérien*, 12 juin 1919)

PORT DE BONE

.....

Dans le but de faciliter la sortie des minerais de fer de l'Ouenza et du Bou-Kadra, il a paru nécessaire de compléter l'aménagement du port de Bône par l'établissement de quais le long de la rive sud de la grande darse et l'élargissement du terre-plein des quais à construire.

En ce qui concerne la construction des quais, la colonie a pris à sa charge les 200 premiers mètres à édifier. La dépense de 940.000 francs y relative sera prélevée sur les crédits de la section VII. Les travaux sont en cours et les dépenses faites au 31 décembre 1918 atteignent 375.000 francs.

Toutes les autres dépenses seront supportées par la chambre de commerce de Bône.

Un avant-projet, pour le prolongement du quai sud de la grande darse, prévoyant une dépense de 1.600.000 francs a été dans ces conditions, déclaré d'utilité publique par décret du 27 février 1917.

Un second avant-projet, comprenant l'achèvement du quai sud de la grande darse, l'élargissement à 250 mètres du terre-plein de ce quai, la construction, en eau profonde, dans l'avant-port actuel pour le débarquement des matières dangereuses, a été soumis à des enquêtes nautiques et d'utilité publique et à des conférences mixtes.

La dépense est estimée à 8.200.000 fr.

Cet avant-projet a donné lieu à des observations de la part de M. le ministre des travaux publics, et sera à remanier.

Informations maritimes
Un navire allemand à Bône
(*Le Sémaphore algérien*, 18 juin 1920)

Dimanche dernier, 33 juin, le vapeur allemand « Smyrna », de la Deutsche Levant Line, a fait son entrée, dans le port de Bône.

C'est le premier navire allemand qui entre dans ce port depuis la déclaration de guerre.

Le « Smyrna » a chargé 1.500 balles de liège pour Hambourg.

Un incendie sur les quais de Bône
(*Le Sémaphore algérien*, 30 juillet 1920)

Jeudi dernier, vers trois heures, un incendie s'est déclaré dans un important stock de liège qui se trouvait sur le terre-plein de l'Ouenza.

Malgré la rapidité des secours, le stock entier comprenant 10.000 balles de liège a été la proie des flammes.

Les dégâts qui s'élèvent à 500.000 fr., sont couverts par des assurances.

Bône
Enquête d'utilité publique

(Les Annales coloniales, 3 janvier 1922)

En vue de l'agrandissement et de la réfection du port de Bône, l'administration préfectorale vient d'ouvrir une enquête qui durera un mois.

Ont été nommés membres de la commission d'enquête :

M. Journet, président de la chambre de commerce ;

M. Arnaud, propriétaire à Yusuf ;

M. Prax, propriétaire-forestier ;

M. Portolano, agent maritime ;

M. Germain, propriétaire ;

M. Pancrazi, négociant ;

M. Coupaud, président du tribunal de commerce.

Les nouveaux travaux du port de Bône
(Le Sémaphore algérien, 4 mai 1922)

La Société d'études spéciales et d'installations industrielles exécute actuellement d'importants travaux sur les nouveaux terre-pleins du port.

Les premiers ont été commencés par la Société de l'Ouenza pour embarquer son minerai de fer, puis la Compagnie des Phosphates de Constantine* a décidé à son tour la création d'une puissante installation de mise en navires de ses phosphates.

La construction de cette nouvelle installation, dont la partie ciment armé a été exécutée par la Société Pelnard, Considère, Caquot et Cie, se poursuit très rapidement. Elle recevra le minerai broyé et séché, par trains spéciaux composés de wagons à vidange automatique. Deux trains entiers pourront être déchargés en même temps, et le phosphate sera aussitôt chargé en navire ou mis au stock par moyens entièrement mécaniques. L'organisation est conçue de telle façon que la reprise du stock, assurée en grande partie par simple gravité, sera toujours possible même simultanément au déchargement des wagons.

Un accumulateur, formant régulateur de débit, a été placé sur le circuit du phosphate ; ses appareils de vidange mécaniques se trouveront dans une salle dominant le quai et le port et, de cet endroit, un seul mécanicien pourra instantanément diriger le minerai vers le navire en chargement vers le stock, ou bien arrêter toute circulation suivant les besoins immédiats des opérations en cours.

Deux portiques roulants, avec avant-bras relevable, pouvant recevoir le phosphate à n'importe quel endroit de leur parcours sur le quai, porteront le phosphate dans les cales, quelle que soit la position de celles-ci, à raison de 400 tonnes à l'heure.

Le stock couvert renfermera 120.000 tonnes. Cette installation, malgré sa puissance et son envergure, ne demandera guère qu'une quinzaine de surveillants pour assurer sa marche normale, ce qui permettra à la Compagnie des Phosphates de Constantine d'expédier son minerai avec une dépense infime de quelques centimes par tonne.

Cette installation moderne de manutention sera achevée à la fin de l'année. Sur les plans d'ensemble de cette organisation, la façade du côté port montre ce que l'on peut obtenir en mélangeant le ciment armé à la charpente métallique. La combinaison obtenue pour la première fois, ici, ne manque pas d'originalité.

Le bolchevisme en Algérie
par Eugène Masson
(Les Annales coloniales, 2 juin 1922)

La propagande par le fait serait-elle mise en pratique en Algérie par les disciples, des théories de Lénine ?

A Bône, des incendies journaliers éclatent précisément dans les endroits où la vie économique est la plus intense.

C'est sur le port et à la gare du chemin de fer que les flammes jaillirent pendant toute une série de jours. Ensuite, ce fut la fournaise des 5.000 tonnes de soufre qui brûlèrent pendant plusieurs jours sur les quais.

À peine éteint, cet incendie monstre, qui aurait pu causer de graves accidents dans l'agglomération bônoise, voici que les baraquements de la cité Bonna flambent à leur tour comme une simple allumette.

Ensuite, ce sont deux wagons de fourrage qui, à peine arrivés en gare, prennent feu soudainement.

À rapprocher tous ces événements, on se demande avec juste raison si ce ne sont pas des mains criminelles qui allument ces foyers d'incendie, dans un but de rage destructive des forces vives de l'Algérie.

En présence de ces événements, nous sommes amenés à conclure qu'un grave danger menace l'Algérie. [...]

À la chambre de commerce de Bône
(*Le Sémaphore algérien*, 28 mars 1923)

De l' « Avenir de l'Est » : La chambre de commerce s'est réunie pour procéder à l'élection de son vice-président en remplacement de M. Antoine Teddé, démissionnaire.

M. Antoine Teddé qui appartenait depuis un quart de siècle à la chambre de commerce dont il occupait la vice-présidence avec tant d'autorité et de compétence depuis une douzaine d'années, a été nommé par M. le gouverneur général, directeur de l'exploitation des terre-pleins du port.

.....

LES TRAVAUX DU PORT DE BÔNE
(*Le Sémaphore algérien*, 31 août 1923)

Vendredi a eu lieu à Constantine l'adjudication des travaux du port de Bône : construction de 200 mètres de quai dans la petite darse, quai Sud, près de l'appontement du Mokta. Le montant des travaux est évalué à 1.700.000 francs.

C'est M. Louis Pancrazi, de Bône, qui a été déclaré adjudicataire avec un rabais de 13 p. cent. C'est M. Pancrazi qui, en qualité de président administrateur de la Société d'Entreprise, construit le premier quai de l'Ouenza.

Résultats d'adjudications
(*Journal général*, 7 octobre 1923)

Chambre de Commerce de Bône.

Le 2 octobre 1923, construction de voies charretières sur le terre-plein de la Seybou~~se~~ ; montant : 250,000- francs.

MM.

Bégliuomini (Jean), à Bône, 2 % de rabais.
Pancrazi (Louis), à Bône, 7 % de rabais.
Buttacavoli et Amante, à Bône, 8 % de rab.
Duési, à Bône, 9 % de rabais.
Appalto (Antoine), à Bône, 13 % de rabais.
Falzon et Bégliuomini, à Bône, 15 % de rab.
Scala et Alfano ³, à Bône, 18 % de rabais, adjudicataires.

BÔNE

(*La Dépêche de Constantine*, 21 mars 1928)

SUR LES QUAIS. — Mardi matin, un commencement d'incendie, rapidement éteint par les dockers des entreprises Giro Branca et Lorenzi Clément, s'est déclaré au milieu de fûts vides débarqués au môle Cigogne près du Dock de la « Compagnie de Navigation Busck. »

MM. Galletti, commandant, Filippi et Lemerrier, officier de port, étaient sur les lieux et dirigeaient le sauvetage de nombreux fûts vides et pleins avoisinants.

Les dégâts se limitent à une vingtaine de fûts vides en partie calcinés.

BÔNE

(*La Dépêche de Constantine*, 3 juillet 1929)

APRES L'INCENDIE DU PORT. — Pour compléter notre compte-rendu télégraphique de lundi, nous devons souligner que ce violent incendie sur les quais de notre port, dans un stock de balles de lièges en instance d'embarquement, a été rapidement circonscrit et éteint grâce à l'aide efficace des moto-pompes des remorqueurs « Seybouse », de la chambre de commerce, et « Hirondelle » de la « Bona Coaling Depot ».

En dehors des dégâts signalés — environ 2.000 balles de lièges et une centaine de mètres cubes de bois ou planches brûlés —, il y a lieu d'ajouter le hangar de la [Compagnie minière et métallurgique de Caronte](#) (Aïn-Barbar et Aïn-Arko réunis), très éprouvé par le fléau, ainsi que le bureau de cette Compagnie minière, et deux wagons chargés de charbons sur la voie ferrée du quai Nord.

Violent incendie dans le port de Bône UN MILLION DE DÉGÂTS

(*La Dépêche algérienne*, 6 janvier 1930)

(De notre correspondant particulier)

Bône, 5 janvier. — Vers minuit, un violent incendie a éclaté dans des stocks d'alfa, liège, charbon de bois et céréales, entreposés sur des parcelles amodiées en deuxième zone des terre-pleins de la grande Darse, en bordure de la voie charretière de la Grenouillère.

³ Socrate Alfano (Naples, 1874-Bône, 1949) : naturalisé français (26 mai 1910), architecte, entrepreneur (Scala et Alfano, juillet 1923), fabricant de carrelages et faïences (Degoul et Alfano, 1929), commissaire aux comptes de la Banque populaire de Bône (1930). Père de Vincent Alfano (1901-1978), [polytechnicien](#), directeur des Chemins de fer de l'Indochine, et de Wanda Cassar (1909-1931).

Rapidement alertés, les pompiers et les tirailleurs, puissamment aidés par la moto-pompe du remorqueur de la chambre de commerce, combattaient courageusement l'immense brasier qui éclairait, de ses lueurs sinistres, tout le port et la partie haute de la ville.

Ce matin, à dix heures, on était maître du feu qui avait entièrement détruit le parc d'alfa appartenant à MM. Basiaux frères, d'Alger, le parc de lièges à la Société [Armstrong Cork](#), l'enclos de céréales à MM. Solal frères, d'Oran, et fait des dégâts aux voies ferrées longitudinales et aux poteaux télégraphiques et de transmissions d'énergie électrique.

L'incendie continue dans un gros stock de charbon de bois en vrac appartenant à la [Société du Kef-Djemel](#).

Il est efficacement combattu par les moto-pompes des pompiers, du remorqueur « Seybouse » et du vapeur grec « Moréas » en opération de déchargement de charbons.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont sur les lieux pour diriger la lutte contre le fléau qui, activé par la brise du Sud-Ouest, menaça la partie du port affectée aux charbons de soute et les constructions en bordure de la grande voie pavée de La Grenouillère. Les dégâts, qui dépassent un million, sont couverts par des assurances.

Cet incendie serait attribué à l'imprudence de gardiens ou dockers qui auraient allumé un brasero à proximité de l'alfa et du liège pour se réchauffer. — T.

BÔNE

(*La Dépêche de Constantine*, 5 août 1930)

.....
L'AMÉNAGEMENT DU MÔLE CIGOGNE. — Le pavage de la partie réservée au charroi sur le môle Cigogne entrepris sous la direction des Ponts et Chaussées va être bientôt terminé. ...

Les résultats en seront des plus heureux, car ainsi seront supprimés boue en hiver et poussière en été et le trafic particulièrement intense de cette partie des quais se fera dans des conditions plus satisfaisantes.

Les travaux qui dépassent actuellement l'immeuble de la Direction du Port se continueront jusqu'aux quais mêmes en passant devant la compagnie de navigation Busck.

BÔNE

(*La Dépêche de Constantine*, 31 août 1930)

UN QUART D'HEURE AVEC... M. LOUIS PERRIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE. — Nous trouvons M. Louis Perrin dans son bureau au palais consulaire. Les mots « aimable et actif » qui, de tous temps, ont été accolés à son nom lorsque l'on parlait de lui, ont gardé toute leur valeur. Aimable, M. Perrin l'est toujours, et quant à son activité, elle est proverbiale. Nous qui connaissons M. Perrin depuis quelques trente-cinq années, nous ne l'avons jamais vu qu'occupé par ses affaires toujours de plus en plus importantes ou par ses devoirs — politiques ou consulaires — qui le sont devenus dans la même mesure.

— Enfin M. le Président, nous avons la bonne fortune de vous trouver !... Depuis le temps que vous nous avez promis cet entretien...

— Excusez moi, mon cher ami, nous dit M. Perrin mais j'ai été tellement occupé toutes les dernières semaines.

— Refrain connu ! Enfin, dites-moi, je vous prie des choses intéressantes.

— Le port de Bône. La question prime toutes les autres, réplique aussitôt M. Perrin. C'est notre première préoccupation et tous nos efforts, tous nos travaux, toutes nos démarches ne tendent que vers un but : travailler à sa prospérité. Avez-vous vu les terre-pleins du quai Sud ? C'est une chose magnifique qui est comme la synthèse du développement économique de notre ville.

— C'est tout à fait notre avis, et lors de notre retour à Bône, il y a trois mois, c'est la chose qui nous avait le plus frappé... Le développement de cette partie de la ville. Il y a deux ans, il n'y avait, à part l'Ouenza et le Kouif, que la centrale électrique et la compagnie des pétroles... Maintenant, on ne compte plus les installations industrielles. Notre grand désir est, d'ailleurs, d'aller un de ces après-midi les visiter.

— Je vous y emmènerai, nous dit M. Perrin, et vous verrez, non seulement ce qui y a été fait, mais encore ce qui s'y fait actuellement — les travaux formidables entrepris par la Compagnie du Bourbonnais pour sa nouvelle centrale électrique de 70.000 chevaux — et aussi ce que nous y faisons nous-mêmes comme aménagements définitifs : ce sera vraiment bien...

— Mais le port...

Voici quelques tuyaux. Vous savez que sa surface, avec ses trois bassins, est de 108 hectares — elle est sensiblement égale à celle du port d'Alger. Le développement des différents quais, tous accessibles bord à quai aux navires, est d'environ trois kilomètres. Les terre-pleins, en arrière des quais ont actuellement une superficie totale de quarante hectares. superficie qui sera portée à cinquante hectares par les travaux projetés et dont le décret en préparation autorisera vingt-sept millions de travaux...

— Ce chiffre est magnifique ; mais jusqu'où irez-vous avec cela ?

— En fait, nous ne nous arrêterons jamais.. car la chambre de commerce poursuit constamment un programme de travaux, d'amélioration et d'agrandissement qui comportent notamment l'aménagement total des terre-pleins et des voies ferrées, l'installation d'un outillage moderne et de hangars-abris, la construction d'un terre-plein et d'un quai destinés aux charbons, l'approfondissement des deux darses à la cote de 11 mètres et aussi la création dans l'avenir d'une nouvelle darse et d'un avant port au sud de la grande darse actuelle. Il y a aussi la question du pavage...

— Vous venez d'achever le pavage du môle Cigogne jusqu'aux hangars de la Compagnie Busck, c'est un travail qui complète heureusement cette belle partie de quais.

— Nous ne nous arrêterons pas là. Nous allons réaliser le pavage du terre-plein Sud, du môle Cigogne entier et de la zone de transit du nouveau port.

— Vos quais vont être magnifiques et le port de Bône va devenir aussi grandiose que celui d'Alger.

— D'autant que nous allons réaliser un projet splendide... l'édification de la gare centrale maritime à laquelle aboutiront tous les réseaux. La chambre de commerce, avec participation de la municipalité, vient d'être autorisée à emprunter quatre millions pour son édification. Le Président de la République et M. Thomson en ont posé la première pierre le 8 mai dernier.

— Ce sera une belle réalisation et la ville y gagnera d'avoir un beau quartier de plus... les quais, le cours, la gare immense, le carrefour des rues Thiers et Prosper-Dubourg, tout cela sera vraiment épatant...

La conversation se poursuit cordiale.

M. Alexandre Teddé nous donne quelques chiffres. Nous lui disons, ainsi qu'au Président, combien grand a été notre émerveillement devant l'essor prodigieux qu'a pris la ville pendant ces deux dernières années, le développement du trafic des quais :... les installations considérables réalisées par l'initiative privée pour le stockage et la

manutention mécanique des marchandises, le développement des installations de charbons, et surtout cette magnifique ligne électrique, à flèche inclinable...

C'est, dit M. Perrin, un des outils les plus puissants établis dans les ports méditerranéens. Elle a une puissance de 110 tonnes.

— Nous l'avons vu fonctionner lors du déchargement du « Mont-Pelvoux » qui amenait les éléments du broyeur du Bou Kadra, elle donnait une impression formidable de force...

— Le port de Bône est dès maintenant armé, dit M. Perrin, pour manutentionner le trafic formidable qu'on est en droit d'escompter en raison du développement agricole, industriel et surtout minier, de la région, trafic qui est évalué, pour un avenir prochain, à plus de 3 et 4 millions de tonnes annuellement. Le développement des voies ferrées maritimes du port atteindra 12.000 mètres, dont 9.000 à voie normale et 3.000 à voie étroite.

— Ce sera une œuvre vraiment magnifique que celle qui aura été accomplie par la chambre de commerce. Il y faut beaucoup de travail, M. le président... et une volonté jamais lassée. C'est d'ailleurs le rôle de cette grande compagnie consulaire.

— Nous quittons ce bureau accueillant, non sans avoir félicité M. Perrin de la rosette dont la nouvelle est arrivée hier soir... Il nous promet pour bientôt une visite détaillée des terre-pleins du quai Sud. Mais il fait en ce moment si chaud... si chaud que cette visite nous paraît une chose bien improbable ! et puis le Président est si occupé !... que nous la ferons nous mêmes un jour à pied, ce qui ne nous empêchera pas de nous émerveiller et de rendre justice à tous ceux qui, depuis de si longues années, ont contribué successivement à l'essor et au développement du port de Bône dont l'hinterland magnifique s'étend du littoral, par Tébessa et Khenchela jusqu'aux confins du Sahara.

Au Conseil d'État
ANNULATION D'UN ARRÊTÉ
(*L'Écho d'Alger*, 3 juin 1933)

Paris, 2 juin. — Statuant sur un recours du gouverneur général de l'Algérie, le Conseil d'État a annulé un arrêté par lequel le conseil de préfecture de Constantine a statué sur une réclamation des héritiers de Louis Pancrazi, adjudicataire des travaux de construction du quai de la Petite-Darse à Bône.

La réclamation des consorts Pancrazi est rejetée et les dépens exposés devant le conseil de préfecture et le Conseil d'État sont mis à leur charge.

L'entreprise des travaux de construction avait été résiliée par suite du décès de Pancrazi, et ses héritiers prétendaient se soustraire aux règles établies en matière de liquidation du marché par le cahier des charges.

Bougie va être alimentée par 5.000 m³ d'eau par jour
(*L'Écho d'Alger*, 23 janvier 1935)

Bougie, 22 janvier (de notre correspondant particulier). — Bougie était alimentée, jusqu'à ce jour, par les sources de Toudja, renforcées, surtout au moment des pluies, par celles de Roumane et du Fort-Clauzel ; mais leur débit se révélait chaque jour insuffisant et il était urgent de parer à cette pénible situation.

Pour assurer tout d'abord l'alimentation normale des navires fréquentant notre port, la municipalité réalisait dans un temps très court l'amenée des eaux des Ayguades par

gravitation, eaux logées dans deux réservoirs de 400 mètres cubes, qui étaient construits place de la Sous-Préfecture par MM. Andréone frères. Cette conduite a rendu d'appréciables services car elle a permis de ravitailler régulièrement les bateaux sans entamer les réserves des grandes citernes de la ville, et a même été d'un utile concours les jours de pénurie du précieux liquide ; tout compte fait, elle est entièrement payée par la vente de l'eau et constitue actuellement une canalisation de secours.

En même temps, le conseil municipal confiait à M. Juvin, officier de la Légion d'honneur, commandant du génie en retraite, l'étude de l'important projet amorcé il y a quelques années : l'adduction des sources de Kef-Rida.

N'hésitant pas à faire les sacrifices financiers nécessaires pour une question aussi primordiale pour la cité, nos dévoués conseillers municipaux, assurés de l'aide du budget de la colonie, approuvèrent ce projet qui, après maintes démarches, fut mis au concours fin 1933 et, finalement, confié à la Société des aciéries et tubes de la Sarre, qui avait un délai de dix mois pour livrer cette conduite de trente kilomètres de longueur par une majeure partie en terrain très accidenté. Commencés en juin dernier, les travaux ont été finis il y a quelques jours (soit six mois d'exécution) ; il s'agit d'un véritable tour de force à l'avantage du personnel de cette société.

La réception provisoire de cette conduite a eu lieu jeudi dernier et fut l'occasion d'un vin d'honneur offert par M. Borg, le distingué maire de Bougie, qui voit son travail, sa ténacité et son dévouement couronnés de succès : il est aujourd'hui à l'honneur avec ses zélés collaborateurs, et n'a pas à regretter son optimisme, car les résultats obtenus sont plus que concluants, la source de l'Ancer-Iherouane (Kef-Rida) donnant plus trente-deux litres à la seconde.

Bougie va recevoir plus de cinq mille mètres cubes d'eau par jour pour le plus grand bonheur de ses habitants, car où l'eau est en abondance, il y a de la vie. Plus de 12.000 mètres cubes pourront être logés dans les différents réservoirs, y compris celui de 2.000 mètres cubes construit l'an passé par les établissements Boussiron, d'Alger : les besoins des Bougiotes sont parés pour longtemps.

Nous ne saurions trop féliciter le conseil municipal et, en particulier, notre très dévoué maire, pour cette heureuse réalisation : sans oublier nos élus et les différents services techniques- qui ont facilité la tâche de notre municipalité.

À tous va notre reconnaissance.

On reconnaît, au centre : M. Borg, maire de Bougie, entouré de MM. Galle et Thomas, délégués financiers ; Berard, ingénieur des Ponts et Chaussées; les conseillers municipaux et des notables bougiotes. (Photo A. Caravano.)

L'arrivée à Bône d'une bateau-citerne
provoque de graves incidents
(*La Dépêche de Constantine*, 13 février 1935)

Les dockers se mettent en grève. — Les camionneurs se solidarisent avec les dockers. Cinq navires sont en panne

Bône, 12 février (de notre correspondant particulier). — L'arrivée à Bône du vapeur-citerne le « Tunisien » a déclenché, à nouveau, le même mouvement de protestation qui l'avait accueilli l'année dernière et les mêmes incidents, mais beaucoup plus étendus, sinon plus graves, se sont répétés sur les quais.

Le « Tunisien », battant pavillon de la Régence, était arrivé hier dans la soirée et était resté sur bouée. Dès les premières heures du jour, il avait accosté aux nouveaux quais, près de la compagnie Busck, ameutant aussitôt les dockers qui, dès 7 heures, au

nombre de quatre cents, s'étaient réunis au môle Cigogne, où le « Tunisien » se préparait à opérer.

Des huées partirent de la foule des dockers. La police, la gendarmerie, arrivèrent et protégèrent l'installation de pompage à terre. Cependant, les dockers travaillant à quatre autres navires en opération les abandonnèrent : le « Sidi-Ferruch », de la Société générale ; le « Mascot », de la Compagnie Schiaffino, et un navire grec qui était venu en avarie à Bône, avait débarqué sa cargaison de bois et la rembarquait, et le « Joséphine-Le-Borgne », de la Compagnie Fécampoise, et le « Berbère », de la Compagnie Busck.

À 8 heures, les dockers, encore plus nombreux, se rendirent à la mairie, le service d'ordre les conduisant en cortège. M. Périn, commissaire central, fit disperser l'attroupement, ne laissant pénétrer qu'une délégation conduite par M. Yacono. Elle fut reçue par le maire, puis, après, par M. le sous-préfet, qui ne purent que leur déclarer qu'ils transmettraient aux pouvoirs publics les doléances des dockers.

Cependant, un fait nouveau intervenait. Les camionneurs, faisant cause commune avec les dockers, refusaient de charger le vin destiné au bateau et le travail cessait à bord du « Tunisien ». On conçoit sans peine la perturbation que cette grève de dockers a jeté dans le monde maritime.

Le « Sidi-Okba », de la Société générale des transports maritimes, qui avait 300 tonnes à manipuler, est resté en panne, aucun homme n'ayant consenti à monter à bord.

Les représentants des Compagnies maritimes firent demander audience au docteur Pantaloni, maire, qui les reçut, aussitôt à la mairie, et une longue conférence eut lieu de 16 à 18 heures, à laquelle avait été convié le représentant de l'armateur du « Tunisien ».

Le « Tunisien » est gardé depuis ce matin par un important service d'ordre de police et de gendarmerie sous les ordres de MM. Perrin, commissaire central ; Lebar, Rouger, commissaires d'arrondissement ; le capitaine de gendarmerie Boulant et l'adjudant Malaise, et M. Gueguen, chef de la Sûreté départementale.

Pour parer à toute éventualité, le « Tunisien » a été, à 21 heures, mis dans l'obligation de faire un mouvement et de mouiller dans l'avant-port, emmenant deux gendarmes et trois agents de police à bord. Il reviendra à quai demain matin.

Ajoutons que, dans le courant de l'après-midi, des dockers ont arrêté, à trois kilomètres de Bône, des camions autos qui transportaient des fûts de vin destinés à être pompés par le bateau-citerne.

LE BATEAU-CITERNE « TUNISIEN » À BÔNE

La grève des dockers bônois continue

L'activité du port est paralysée. — L'armateur du « Tunisien » est arrivé à Bône pour examiner les décisions qu'il doit prendre

(*La Dépêche de Constantine*, 14 février 1935)

Le bateau-citerne « Tunisien »

Bône, 13 février. (De notre correspondant particulier). — La situation causée dans les milieux maritimes par la présence, à Bône, du bateau-citerne « Tunisien » et par la grève des dockers va en s'aggravant. De par les conséquences de la grève des dockers et le préjudice économique que la ville va subir de ce fait, elle commence à être inquiétante si l'on songe que, devant le refus des dockers de monter sur un bateau tant que le « Tunisien » sera dans le port de Bône, le « Sidi-Okba », de la Société générale des Transports maritimes ; le « Mascot », de la Compagnie Schiaffino, et le « Joséphine Le Borgne », de la Compagnie Fécampoise, ont dû quitter le port sans avoir effectué

leurs opérations et, faits plus graves, la Compagnie transatlantique annonce que le « Charles-Roux » ne touchera pas Bône jeudi, et la Compagnie mixte que le « Gouverneur-Général-Tirman » n'arrivera pas jeudi.

Après avoir passé la nuit dans l'avant-port, le « Tunisien » est revenu s'amarrer, au matin, devant la Compagnie Busck, protégé, toute la journée, par le même service d'ordre.

Incident

La matinée a été marquée par un curieux incident : à la première heure, avant même que le « Tunisien » fut revenu à quai, les dockers se transportèrent au môle Cigogne où se trouvaient des fûts vides qui avaient été débarqués par le « Tunisien » et devaient être envoyés à la propriété pour être remplis et pompés.

Ils avaient l'intention de les rouler, une partie jusqu'à la mairie, une partie jusqu'à la sous-préfecture. Ils avaient commencé, en chantant, à pousser les fûts quand le service d'ordre intervint et eut beaucoup de peine à refouler cette manifestation.

Du côté de l'armement du « Tunisien », on se retranche derrière le progrès et derrière l'amélioration des relations économiques entre Bône et Marseille qui en résultent pour les viticulteurs et pour les négociants en vins.

Les tractations

Le fondé de pouvoirs de l'armateur Montefiore, M. le baron d'Anchald, dont nous avons hier relaté les visites et les tractations faites chez M. le sous-préfet Delage et le Dr Pantaloni, maire, se rendant compte de cette situation, avait même offert de payer pour tout le chargement en citerne la même somme déboursée pour une quantité semblable de vin embarquée en fûts et d'en prendre l'engagement par écrit. Les dockers ont refusé net.

Un vif mécontentement règne dans les milieux maritimes, chez les agents des compagnies de navigation qui voient dans le séjour inutile au port du « Tunisien » qui ne charge pas et qui ne pourra pas charger puisque les camionneurs ne transporteront rien, une brimade inutile. La Compagnie Schiaffino attend demain quatre vapeurs, la Société générale un vapeur, le « Saint-Prosper », qui vient charger du vin également demain. Ces navires ne pourront pas accomplir leurs embarquements ou débarquements.

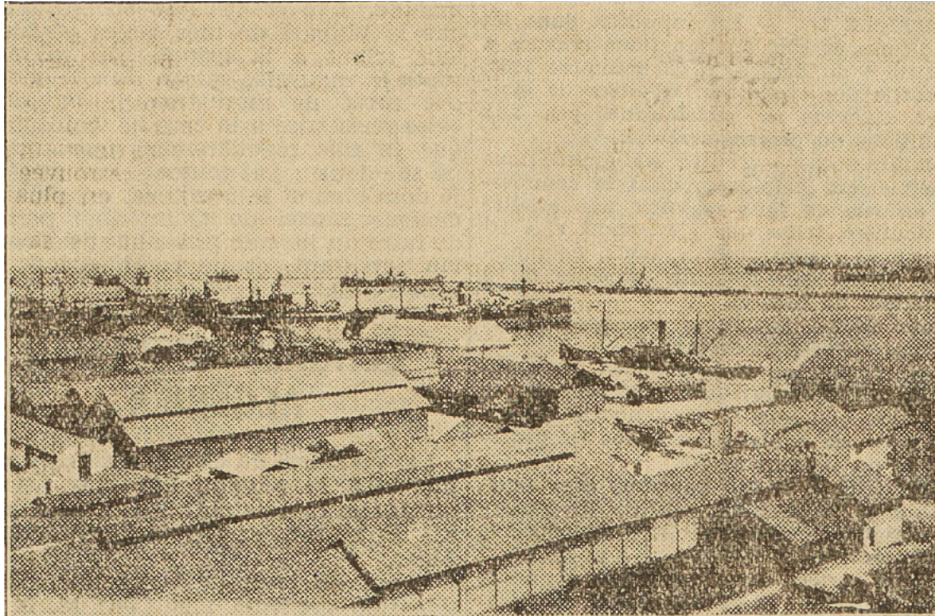
Les dockers ont tenu, à 18 heures, une réunion à la Bourse du travail, qui s'est déroulée dans le plus grand calme sans que le service d'ordre que dirigeait MM. Debar, commissaire de police, et Piéri, inspecteur, ait eu à intervenir.

Le « Tunisien », à 19 heures, a recommencé la manœuvre d'hier et est allé s'amarrer dans l'avant-port, libérant ainsi le service d'ordre.

M. Montefiore, armateur du « Tunisien », arrivé de Tunis très tard dans la soirée, a rendu visite à M. le sous-préfet Delage avec qui il a eu un entretien préliminaire aux décisions qu'il doit étudier et prendre demain.

HIER ET AUJOURD'HUI LE PORT DE BONE

Comment il fut créé
(*La Dépêche de Constantine*, 8 décembre 1937)



Une vue du port de Bône

Si le port de Bône est aujourd'hui doté d'un outillage parfait pouvant satisfaire aux besoins de tous les navires, si de grandes jetées s'avancent au loin dans la mer, il faut voir là le résultat d'un long et patient effort qui a commencé depuis les premières années de la conquête.

Dès leur débarquement, en effet, les Français songèrent à créer de toutes pièces à Bône un port qui répondit à des besoins certains et urgents.

Nous allons voir en détail la naissance du port dans cette baie qui vit, bien avant les rapides courriers d'aujourd'hui, les carènes des navires à voiles.

La statistique des ports maritimes de commerce des Ponts et Chaussées montre bien la nécessité de créer un port.

Déjà, en effet, à une époque très reculée, la position du golfe de Bône, abrité sous le cap de Garde et les derniers contreforts de l'Edough, la richesse des grandes plaines qui s'étendent au sud du rivage, les facilités de communications avec l'intérieur qu'offraient les vallées de la Seybouse et de la Boudjimah, attiraient les marchands et favorisaient la création d'une grande agglomération en ce point de l'Afrique.

Aux premiers temps de notre ère, des marchands carthaginois y fondèrent une colonie. Celle-ci passa ensuite sous la domination des rois numides pour devenir sous les Romains, Hippo-Régius ou Hippone.

À cette époque, c'est-à-dire aux troisième et quatrième siècles, Hippone était, avec Carthage, le plus opulent marché de l'Afrique romaine. Les navires qui pouvaient entrer dans la Seybouse y trouvaient un abri sûr ; ils disposaient aussi d'un excellent mouillage au fort génois.

Bône traversa alors une époque brillante de son histoire. Elle avait pour évêque saint Augustin. Plusieurs conciles se tinrent à Hippone dont la renommée se répandit ainsi dans tout l'empire romain.

Aux siècles suivants, malgré les nombreuses invasions qui désolèrent l'Afrique du Nord, Bône conserva son importance au point de vue commercial. Elle devint un des entrepôts des produits de l'Afrique en même temps qu'un centre pour les échanges avec les villes commerciales de la Méditerranée.

En outre, la pêche au corail se pratiquait avec succès sur le littoral avoisinant.

Celle-ci était affermée aux Génois qui, par mauvais temps, venaient se réfugier à deux lieues au nord de la cité : au fort génois.

Plus tard, aux seizième et dix-septième siècles, Bône reçut des comptoirs français établis par traité passé avec le Bey Hassen ben Kheir ed Din. Ils furent exploités en même temps que ceux de La Calle et du Bastion de France, près de cette petite ville. Les transactions portaient sur les céréales, les peaux, la cire et surtout la laine. Les caboteurs venaient mouiller dans une petite anse, à l'embouchure de l'Oued Boudjimah, appelée anse Cigogne, et, plus souvent, allaient se mettre à l'abri dans la Seybouse. Les navires de plus fort tonnage mouillaient sur rade, dans l'anse du Cazarin, couverte au Nord par la Pointe du Lion.

Sous le Premier Empire, la guerre maritime amena l'abandon et la destruction des comptoirs. De nouvelles concessions traitées sous la Restauration, ne créèrent qu'un mouvement commercial peu important et lorsque, en 1832, les Français s'emparèrent de Bône, celle-ci avait beaucoup perdu de sa prospérité et comptait à peine 1.500 habitants.

PREMIERS ÉLÉMENTS

Les premiers éléments de port consistèrent en un débarcadère que construisit la Marine, derrière la pointe rocheuse appelée « Pointe Cigogne », limitant l'anse du même nom, et une cale de halage qui existe encore (à l'extrémité du quai Nord de la darse).

Divers avant-projets étudiés dès l'année 1844, aboutirent à un avant-projet définitif de port, d'après les indications du Service général des Ponts-et-Chaussées. Il fut approuvé par le Ministre de la Guerre le 4 juin 1855 ; les premiers grands travaux commencèrent en 1856 et se poursuivirent jusqu'en 1869. Ils permirent de réaliser et de mettre à la disposition du commerce et de la navigation, dès l'année 1870 :

1° Les 590 mètres des quais Nord et Ouest de la petite darse actuelle ;

2° Un avant-port, formé par les jetées Nord (Babayaud) et Sud (Vial) que séparait une passe de 400 mètres de largeur.

Cet avant-port et la petite darse représentaient ainsi une surface d'eau, bien abritée, de près de 80 hectares, puisque la mer baignait à l'époque le pied du talus depuis la pointe Cigogne, que surplombe l'hôpital militaire, jusqu'aux Cazarins.

Le côté Sud de la petite darse, non pourvu de quai, était fermé par l'enracinement de la jetée. Sur le terre-plein en arrière, la Compagnie de Mokta-el-Hadid étendait déjà ses premières installations et construisait des appontements pour le chargement de ses minerais de fer.

Cependant, de graves inconvénients résultaient du déversement des eaux bourbeuses de l'Oued-Boudjimah dans l'angle Sud-Ouest de la Darse. Pour éviter les envasements causés par les apports de cette rivière, son lit fut dévié depuis le pont romain d'Hippone, et rejeté au sud-est dans la Seybouse. Ces travaux furent exécutés en 1875 et 1876 et contribuèrent dans une large mesure à assainir les abords immédiats de la ville.

Le port de Bône était né.

NOUVEAUX TRAVAUX

Chaque année, il ne cessa de s'améliorer car, à peine achevés, ces premiers travaux se révélèrent insuffisants, par suite, d'une part, de l'extension de la ville de Bône, du développement agricole et industriel de la région, du trafic ferroviaire et routier, d'autre part, de l'accroissement du tonnage et du tirant d'eau des navires.

Un programme de plus grande envergure fut envisagé dès l'année 1879. Il comportait :

1° La création d'un nouvel avant-port de 47 hectares d'étendue, à réaliser par la construction d'une jetée de 920 mètres, enracinée à la pointe du Lion et le prolongement de la jetée sud, sur 315 mètres ;

2° La transformation de l'avant-port existant en darse, par la fermeture de la passe Sud et l'ouverture d'une passe de 70 mètres dans la jetée Babayaud, pour assurer le passage avec l'avant-port projeté ;

3° La construction, au Nord de cette darse nouvelle, d'un quai, avec terre-plein en arrière, depuis la pointe Cigogne jusqu'à l'enracinement de la jetée Babayaud ;

4° La construction d'une grande cale de halage, à l'extrémité Nord de ce nouveau quai ;

5° Enfin, le dragage de la darse et de l'avant-port à la cote — 7 mètres 50.

Après accord avec l'Administration, la chambre de commerce de Bône offrit à l'État les fonds de concours nécessaires pour l'exécution de ces travaux évalués à dix millions de francs or. Déclarés d'utilité publique par une loi du 7 septembre 1885, ils furent entrepris en 1886 par le groupe Danton-Vaccaro et poursuivis pendant huit années consécutives.

Ainsi, petit à petit, s'édifia le port de Bône que l'on dota plus tard d'un outillage digne de lui, de vastes docks, de tout ce qui fait aujourd'hui de Bône un des ports les plus fréquentés de l'Afrique du Nord.

Dans un prochain article, nous examinerons le port tel qu'il est actuellement. On pourra alors comparer l'œuvre considérable réalisée.

HIER ET AUJOURD'HUI LE PORT DE BONE

L'ÉTAT ACTUEL

(La Dépêche de Constantine, 16 décembre 1937)

Dans un récent article, nous avons dit comment était né ce qui, aujourd'hui, est un port admirable, bien abrité, doté d'un outillage perfectionné, de docks importants, de terre-plein qu'on agrandit sans cesse.

Avant d'entreprendre la description de l'état actuel, il convient de rendre hommage à Jérôme Bertagna qui fut le créateur du port, à MM. Jammy et Galtier, qui exécutèrent les plans et à l'actuelle chambre de commerce qui, sous la présidence de M. Louis Perrin, délégué financier, poursuit avec la plus belle activité une tâche qui donne chaque jour plus d'importance à notre port.

Dans son état actuel, le port de Bône se compose de deux darses et d'un avant-port. Les trois bassins, d'après les Ponts et Chaussées aux documents desquels nous avons fait appel, couvre une surface mouillée de 110 hectares.

L'avant port est formé du côté du large au nord est, par une digue de 920 mètres, enracinée au « Rocher du Lion », dont elle a pris le nom, et, au sud-est, par une jetée de 314 mètres. Entre les musoirs de ces deux ouvrages s'ouvre la passe d'entrée du port, large de 235 mètres, orientée au sud-est quart sud.

Séparée de l'avant-port par l'ancienne jetée Babayaud et communiquant avec lui par une passe de 70 mètres de largeur, la grande darse est limitée au nord par le môle

Cigogne et le quai contigu, qui mesurent ensemble 1.214 mètres de longueur, au sud par le quai aux phosphates et aux minerais, dont le développement atteint 617 m. et, en prolongement de celui-ci, une jetée de 500 mètres.

Enfin, la petite darse, qui communique avec la précédente par une passe, dite « passe Cigogne », de 90 mètres de largeur, est de forme rectangulaire et mesure 370 mètres sur 250. Les côtés Nord, Sud et Ouest sont constitués par des quais accessibles aux navires de fort tonnage ; le côté Est est formé par un quai de 40 mètres, à faible tirant d'eau, accolé au môle Cigogne, et par un éperon de 30 mètres de longueur, dont le rescindement est envisagé.

La passe d'entrée de l'avant-port a une profondeur de 13 mètres ; les passes Babayaud et Cigogne sont à la cote — 10,00. Étant donné l'orientation du golfe, du port et des passes, le ressac à l'intérieur des bassins est insignifiant et n'a jamais entravé le mouvement des navires et leurs opérations à quai.

L'OUTILLAGE

L'outillage du port est de deux sortes.

L'outillage public et l'outillage privé.

L'outillage public comprend notamment :

Un ponton-grue d'une force de 80 tonnes, un ponton-mâtée d'une force de 50 tonnes et une chatte-mâtée de 6 tonnes ; ces trois engins, appartenant à la Colonie (Service des Ponts et Chaussées), sont utilisés pour les travaux du port ; ils peuvent être éventuellement mis à la disposition du commerce ;

Et une bigue de levage électrique de 110 tonnes, à flèche mobile, installée sur le terre-plein du quai Nord de la grande darse. Cet appareil appartient à la chambre de commerce qui en assure l'exploitation.

En ce qui concerne l'outillage privé. En premier lieu, il convient de citer les installations de la Société de l'Ouenza et de la Compagnie des Phosphates de Constantine.

La Société de l'Ouenza et la Compagnie des Phosphates de Constantine ont réalisé, sur les quais et terre-pleins au Sud de la grande darse, des installations considérables pour le déchargement, le stockage et l'embarquement mécanique des minerais et des phosphates provenant du Sud-Est constantinois.

Cet outillage compte parmi les plus modernes et les plus puissants du bassin méditerranéen. Il permet de charger des navires de gros tonnage dans un temps très réduit.

L'outillage de la Société de l'Ouenza comprend : deux appareils d'embarquement mobiles, d'un débit horaire effectif de 400 tonnes ; deux appareils de stockage, avec dispositif de reprise, soit par des tunnels en béton armé, établis au niveau du quai, sous le parc de stockage, soit par des bennes-preneuses, dans la zone neutre comprise entre tunnels et dans les parcs complémentaires

Ces appareils peuvent permettre de manipuler une moyenne de 7.000 tonnes de minerai dans les 24 heures.

La quantité de minerai entreposé sur les terre-pleins s'élève à 100.000 tonnes en moyenne. L'exportation annuelle oscille de 800 mille à plus d'un million de tonnes.

Tous les appareils sont mus électriquement avec le courant fourni par la grande centrale électrique du terre-plein A.-Souleyre. Mais la Société de l'Ouenza possède également une centrale de secours sur les terrains qui lui ont été concédés.

L'outillage de la Compagnie des Phosphates de Constantine est aussi puissant. Il comporte également deux appareils mobiles d'embarquement qui permettent de charger un navire à la cadence de 300 tonnes dans l'heure, ainsi qu'un portique roulant, de même débit, pour le stockage ou la reprise des matières.

Le stock moyen permanent est de 70.000 tonnes. L'exportation varie annuellement de 600 à 700.000 tonnes.

Les appareils de cette société sont actionnés par l'énergie électrique dans les mêmes conditions que pour la Société de l'Ouenza. Mais la C.P.C. possède elle aussi une centrale de secours à proximité de ses installations.

La Société Olivier et Cie a installé sur le quai Nord de la grande darse un portique avec grue et benne électrique pour le stockage et la manutention mécanique du charbon.

Enfin, la Société du Bourbonnais a édifié sur le quai Sud de la petite darse, face à la grande centrale dont elle est concessionnaire, un appareil de déchargement et de transport mécanique du charbon, du quai à l'usine, pour l'alimentation de celle-ci.

Il existe en outre, dans le port :

Cinq grues flottantes à vapeur dont une de trois tonnes, deux de cinq tonnes, une de huit tonnes et une de dix tonnes.

Dix-huit chalands, dont neuf de 100 à 200 tonnes de portée et neuf de 40 à 100 tonnes de portée.

Ce matériel est en stationnement dans le port : il est utilisé, soit pour la manutention des marchandises, soit pour le stockage du charbon de soute destiné au ravitaillement des navires.

Le port abrite enfin, un assez grand nombre d'embarcations à usages divers, ainsi qu'un petit chaland-citerne pour l'approvisionnement en eau douce des navires qui relâchent dans l'avant-port.

HANGARS, MAGASINS ET ENTREPOTS

La chambre de commerce de Bône possède sur les terre-pleins des deux darses neuf hangars, d'une superficie totale de 10.210 mètres carrés, savoir :

En petite darse :

1° Deux hangars à étage, sur le quai Ouest, loués respectivement à la Société Générale des Transports Maritimes et à la Compagnie Schiaffino et Cie ;

2° Trois hangars à étage, dont deux avec coursives, sur le quai Nord, ou Warnier.

L'un est occupé par la Société Commerciale d'Armement ; l'autre par la Compagnie Générale Transatlantique et par le service commun des colis postaux ; le troisième, enfin, par la Compagnie de Navigation Mixte.

En grande darse :

1° Un hangar sur le môle Cigogne, occupé par la Compagnie de Navigation Busck et par le Commissariat chargé de la surveillance du port et des étrangers ;

2° Trois hangars-abris, sur le quai Nord, dont un à étage loué à la Compagnie Ch. Leborgne. Les deux autres, à simples rez-de-chaussée, de 1.000 mètres carrés de superficie chacun, sont destinés au dépôt des marchandises débarquées ou à embarquer.

De nombreux magasins et entrepôts ont été établis en divers points du port, sur les terre-pleins concédés à la chambre de commerce. Les plus importants appartiennent à des sociétés d'importation de bois et matériaux de construction, à des négociants en vins, etc. ou abritent des industries variées.

Enfin, la Marine Nationale a fait construire deux vastes hangars sur le terre-plein situé dans l'avant-port, près de la Grenouillère. Ces bâtiments ont été spécialement aménagés pour servir d'abri aux hydravions de l'Aéronautique Navale.

Il faut citer encore trois pavillons douches édifiés par la chambre de commerce.

Ces pavillons destinés aux dockers et aux ouvriers du port vont bientôt fonctionner. Ils sont dotés de tous les perfectionnements désirables.

VOIE FERRÉES

Les quais et terre-pleins sont desservis par 5.312 mètres de voies ferrées, dont 1.463 mètres à voie de un mètre. Elles sont reliées à la gare des chemins de fer.

Le réseau des quais comporte des voies transversales et des plaques tournantes, permettant aux wagons d'accéder en tous les points des terre-pleins, de stocker les marchandises ou de les reprendre au tas, avec le minimum de manœuvres et de déplacements.

Sauf en bordure des quais Nord de la petite darse et de la grande darse, les manœuvres des rames de wagons sont effectuées au moyen des locomotives de la Compagnie des Chemins de fer algériens, qui assure l'exploitation de l'ensemble du réseau existant sur les terre-pleins.

La grue au quai des charbons. (Photo Robledo).

La grande grue électrique de la Chambre de commerce. (Photo Robledo).

Des bateaux chargeant du minerai de fer dans le port. (Photo Robledo).
