

PORT DE MOSTAGANEM

Le port de Mostaganem
(*L'Écho d'Oran*, 7 mars 1886)

On lit dans le *Courrier de Mostaganem* :

Samedi dernier, M. Vagnon s'est rendu à Oran pour s'entendre avec la chambre de commerce du département au sujet d'un emprunt à contracter pour l'achèvement de notre port.

M. Vagnon a pleinement réussi dans le but qu'il s'était proposé, ainsi qu'il l'a déjà fait connaître aux notables commerçants et propriétaires réunis lundi à la mairie.

La chambre de commerce se charge de faire un emprunt aux mêmes conditions que pour l'achèvement des ports d'Oran et de Bône. Le port devra être terminé dans quatre ans.

L'affaire sera soumise au conseil municipal qui aura à statuer s'il y a lieu, de la part de la commune, à prêter son concours à la combinaison proposée. Sur les instances de M. Vagnon, M. Genty, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, a bien voulu se rendre à Mostaganem, dans l'unique but d'éclairer le conseil sur l'économie du projet et sur les avantages qu'il aura sur toute autre combinaison. La population sera reconnaissante à M. l'ingénieur en chef de la sollicitude dont il fait preuve à l'égard de notre cité.

Nous attendons le résultat de la réunion de ce soir pour nous occuper plus amplement du sujet en question.

P. S. — Nous sortons de la réunion du conseil. Après les explications claires et concluantes de M. l'ingénieur en chef, le conseil, à l'unanimité, a voté le projet d'emprunt proposé par la chambre de commerce. Nous donnerons le précis des stipulations dans notre prochain numéro.

Avant de lever la séance, M. le maire a proposé de voter des remerciements à M. Genty pour le précieux concours qu'il a prêté à la ville de Mostaganem dans cette circonstance.

L'assistance assez nombreuse qui était présente à la séance s'est jointe au conseil pour acclamer M. Genty.

CHRONIQUE DU DÉPARTEMENT
(*L'Écho d'Oran*, 8 juillet 1889)

Mostaganem. — Les travaux du port sont poussés avec activité. La petite ligne de Karouba qui doit amener la pierre, s'établit non sans difficulté, dans les terrains glaiseux d'où suinte l'eau de tous côtés. On a commencé à jeter des terres meubles sur l'emplacement des quais.

CHRONIQUE DU DÉPARTEMENT
(*L'Écho d'Oran*, 25 mai 1890)

Mostaganem. — Les travaux du port continuent avec entrain : le quai se dessine; on peut juger déjà de son étendue ; mais il y a encore une profonde lagune à combler, et le mamelon du Fortin entamé de tous les côtés ne suffira pas à ce travail et au nivellement du nouveau quai ; il faudra bientôt chercher ailleurs des matériaux de remblai.

L'encombrement de marchandises d'arrivée est considérable à cause de l'espace extrêmement réduit qui sert à les déposer. . Le commerce aussi bien que les compagnies de vapeurs subissent des pertes répétées chaque jour par cette situation jusqu'ici irrémédiable.

CHRONIQUE DU DÉPARTEMENT
(*L'Écho d'Oran*, 14 septembre 1890)

— Les travaux du port de Mostaganem marchent avec activité sous la main d'un entrepreneur intelligent et actif, et sous le contrôle des Ponts-et-Chaussées. Les difficultés sont grandes cependant, notamment au point de vue pratique, en raison du peu d'étendue des surfaces rendant très difficile et même dangereuse la marche des locomotives remorquant les trains de déblais et de remblais.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 11 janvier 1898)

8 janvier. — Les travaux du port vont reprendre incessamment ; déjà une centaine d'ouvriers travaillent à la restauration de la voie ferrée desservant les carrières de Karouba. Le bruit s'accrédite, d'après lequel, M. Kermina continuerait l'entreprise après abandon du procès pendant qu'il avait intenté à l'État.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 15 janvier 1898)

12 janvier. — M. Kermina, entrepreneur des travaux du port, vient d'arriver à Mostaganem ; les travaux vont donc reprendre à brève échéance, comme je l'ai fait pressentir dans une récente correspondance ; voilà du pain assuré pour un bon laps de temps à un grand nombre de travailleurs inoccupés.

ARRONDISSEMENT D'ORAN
MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 17 janvier 1898)

15 juillet. — M. Kermina, entrepreneur des travaux du port, a l'intention de faire renflouer la carcasse du « Titan », cette énorme machine élévatoire qui fut engloutie, il y a deux ans, par un coup de mer et dont les pièces furent plus tard déboulonnées par des scaphandriers et ramenées à terre.

Le « Titan » serait complètement remonté comme devant, et continuerait l'œuvre interrompue d'immersion des gros blocs. La remise en état de cette grue gigantesque coûtera, dit-on, une centaine de mille francs.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 20 février 1898)

18 février. — L'opération d'enlèvement du Titan, immergé depuis deux ans au bout de la jetée, a complètement réussi ; ce travail délicat fait le plus grand honneur au dévoué personnel des travaux du port

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 20 juin 1898)

Le *Titan*, la grue gigantesque qui a été récemment renflouée, grâce à une opération aussi hardie qu'intelligente, est presque totalement remonté ; on pense qu'il fonctionnera vers le 15 août prochain. Lorsque le chaland à clapet, qui est attendu de jour en jour, sera arrivé, les travaux du port, déjà menés bon train, seront activés très vigoureusement.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 26 juin 1898)

L'*Oasis*, de la Compagnie Mixte, a débarqué un important chargement de matériaux destinés aux travaux du port, lesquels prennent, de jour en jour, une plus grande activité.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 20 novembre 1898)

La gigantesque machine élévatoire « Le Titan », dont les pièces avaient été retirées des flots une à une, est aujourd'hui complètement remontée. Si le temps le permet, les travaux du port vont prendre maintenant un essor nouveau, grâce à sa puissante auxiliaire.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 16 mai 1899)

14 mai. — M. Getten, ingénieur en chef du département, est venu ici dernièrement pour des questions inhérentes aux travaux du port.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 29 mai 1899)

26 mai. — Un ouvrier marocain employé aux travaux du port, a été pris entre deux wagons en marche, et a eu la tête écrasée.
La mort a été instantanée.

À MASCARA
M. Pincemaille. — M. Delagrangé
(*Le Petit Fanal*, 8 septembre 1900)

(De notre correspondant particulier)

Mascara. — Nous avons eu l'occasion d'assister à une bien touchante cérémonie, celle du banquet offert par le personnel des Ponts-et-Chaussées de Mascara à MM. Pincemaille, ingénieur et conducteur, à l'occasion de leur récente promotion au grade de chevaliers de la Légion d'honneur.

.....
Le conducteur des travaux du port de Mostaganem, M. Antoine, vient affirmer les liens de solidarité qui unissent la circonscription de Mostaganem à celle de Mascara et apporter aux deux décorés le tribut d'éloges et d'admiration auxquels ils ont droit.

.....
Bapt.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 15 avril 1901)

— Les travaux du port sont poussés avec beaucoup de vigueur en ce moment. Malgré les grosses réparations nécessitées par les dégâts des dernières tempêtes, on espère que dans quatre mois environ, le port sera en voie d'achèvement.

En tout cas, l'énorme quantité de blocs à immerger, encombrant encore les quais, auront disparu au moment de la prochaine campagne vinicole. Il ne restera plus qu'à ouvrir la route d'accès projetée, laquelle, si nous sommes bien renseignés, serait en état de viabilité à cette époque.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 21 avril 1901)

Mostaganem, 19 avril. — La population a appris avec plaisir que l'emprunt de 1.500.000 francs, effectué par la ville pour les travaux du port, emprunt qui devait être amorti en 1914, le sera totalement cette année, avec par conséquent, une anticipation de treize ans. C'est là un résultat inespéré, dont il convient de louer hautement la sage et prévoyante administration de notre municipalité

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

MOSTAGANEM, 18 avril. — Le temps, ce matin, s'étant complètement remis au beau, il nous a été possible de nous rendre au port et de visiter la grande et la petite jetée. Les travaux de maçonnerie qui y ont été exécutés en règle ont parfaitement résisté aux énormes lames de la tempête de ces jours derniers.

Le mauvais temps qui a sévi toute une semaine a causé le légitime désespoir des pêcheurs qui n'ont pu pratiquer la petite pêche qui leur procure un certain gain, et, par suite, la plupart se sont trouvés réduits à une affreuse misère.

Quelques embarcations, en s'entrechoquant, ont subi des avaries. Le fort chaland venu à la côte a pu être retiré non sans difficultés par le personnel de M. Mignard, acconier, propriétaire du chaland.

MOSTAGANEM
(*L'Écho d'Oran*, 3 mai 1907)

Sont de passage actuellement dans notre ville, MM. Godard, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées (circonscription d'Alger), et Raby, ingénieur en chef au même service à Oran.

Ces messieurs ont visité, hier, accompagnés de M. Caufourier, ingénieur ordinaire, les travaux du port. Ils accompagneront aujourd'hui M. Étienne dans la visite que notre député doit faire à notre port avec le conseil municipal.

LES PORTS ALGÉRIENS
MOSTAGANEM
(*Le Sémaphore algérien*, 16 février 1908)

Conditions nautiques du port

Le rivage de Mostaganem, formé par des falaises rocheuses dont le pied est çà et là recouvert de sable, n'offrait aucune crique, aucune anfractuosité dont on pût tirer parti pour la création d'un port. De plus, il est battu par tous les vents du large et se trouve exposé aux vents dominants du Nord-Ouest. Pour remédier à ce fâcheux état de choses, il a fallu aménager un port artificiel en empiétant sur la mer. À cet effet, ont été construites deux jetées, l'une au Nord et l'autre au Sud-Ouest, ayant respectivement 917 et 345 mètres de longueur.

À la date de leur achèvement, en octobre 1903, on pouvait croire Mostaganem définitivement doté d'un port offrant aux navigateurs un abri sûr par tous les temps. Mais, au mois de novembre suivant, une tempête détruisait en partie les ouvrages de protection, dont la réfection, entreprise immédiatement, a reçu une vigoureuse impulsion. Au 1^{er} janvier 1907, les brèches de la jetée Nord ont été réparées et l'on va procéder à une adjudication pour son prolongement et divers travaux de protection extérieure. Le dragage de l'intérieur du port sera ensuite entrepris.

Le position de Mostaganem est signalée aux navires venant de la haute mer : 1° par le phare à grande puissance du cap Ivi ; 2° par un phare local de faible portée.

L'accès du port proprement dit est indiqué, à l'extrémité de la jetée Nord-Ouest, par une bouée noire, et la situation de la passe est déterminée par un feu placé à l'extrémité de la jetée Sud-Ouest.

Le port de Mostaganem ne possède ni cales sèches, ni cales de radoub. Les opérations d'embarquement et de débarquement se font au moyen d'allèges

remorquées à la vapeur, les navires étant ancrés dans le port, l'arrière amarré à la jetée Nord-Ouest, ou mouillés en rade.

Deux grues de faible portée servent à la manipulation des fûts. Deux petits appontements construits en 1902 ont augmenté les facilités d'embarquement et de débarquement, et-des-terre-pleins, d'une superficie totale de 14.000 mètres carrés, permettent le séjour à quai des marchandises les plus encombrantes, notamment des céréales, des vins et des bois. Toutes les compagnies de navigation fréquentant le port possèdent des magasins-cales.

Taxes diverses appliquées aux navires.

Taxes d'usage et d'avitaillement.

Pilotage. — Entrée : 0 fr. 03 ; sortie : 0 fr. 15 par tonne de jauge nette. En outre, un pilote libre entre les navires de tous tonnages, pour 20 francs ou les mouille en rade pour 10 ou 15 francs ; l'amarrage facultatif est tarifé 5 francs.

Lestage. — 2 fr. 50 la tonne.

Fourniture d'eau. — Gratuite par les moyens du bord ; 3 francs la tonne si l'on s'adresse à un entrepreneur d'embarquement.

MOSTAGANEM (suite).

(*Le Sémaphore algérien*, 23 février 1908)

Fourniture de charbon.— Prix moyens : 34 francs la tonne rendue à bord.

Acconage. — Débarquement : Bord à quai, 3 fr. 50 ; sous palan, à quai, 2 fr. 75.—
Embarquement : Quai à bord, 2 fr. 50 à 3 fr. 50 ; de quai sous palan, 2 fr. à 2 fr. 75.

Location des chalands : 15 francs par jour.

Location des remorqueurs : de 50 à 60 francs par jour.

Courtage maritime. — 1° Vapeur venant de France ou de l'Etranger : 40 francs ;

2° Vapeur ayant touché précédemment un port d'Algérie : 20 francs ;

3° Voiliers venant de France ou de l'étranger : 0 fr. 275 par tonneau de jauge, jusqu'à 300 tonneaux; au-dessus de ce chiffre, 0 fr. 10 par tonneau excédent ;

4° Voiliers côtiers : 10 francs. L'usage des grues est gratuit.

Taxes de péage. — 1 franc par tonne métrique de marchandises embarquées ou débarquées, en provenance ou à destination de la France ou de l'Etranger, avec limitation de perception à raison de 1 franc par tonne de jauge nette du navire, si les opérations cumulées d'embarquement et de débarquement dépassent la dite jauge.

Commerce et navigation.

On a noté, en 1903, à Mostaganem, l'entrée de 713 navires jaugeant 171.848 tonneaux et la sortie de 716 navires jaugeant 171.988 tonneaux, soit un mouvement total de 1.429 navires et 343.836 tonneaux, supérieur de 83 navires et inférieur de 8.318 tonneaux aux constatations correspondantes de 1905.

La légère diminution du tonnage n'a, d'ailleurs, aucune importance, le total des marchandises transportées en 1906 est supérieur à celui des années précédentes.

Les marchandises que le port de Mostaganem reçoit directement de l'étranger se bornent à quelques cargaisons de houille d'Angleterre et à des chargements de bois venant d'Autriche, des pays Scandinaves et du Canada.

Les autres produits étrangers sont importés soit par la voie d'autres ports algériens où ils ont été transbordés, soit par mutation d'entrepôt.

Les opérations de cabotage avec les ports français sont, par contre, très actives et comprennent toutes les catégories de marchandises.

Le mouvement général des échanges (entrées et sorties réunies) se solde au total par une augmentation de près de 1.700 tonnes déterminée exclusivement par l'activité des

exportations. Au compte de ces dernières, il y a lieu de noter comme particulièrement intéressant l'essai d'organisation en 1906 d'un service d'exportation de bestiaux. Les embarquements se sont effectués régulièrement et cinq voyages ont été effectués jusqu'au moment où la Compagnie franco-tunisienne [de navigation]*, qui assurait les transports, a été mise en liquidation.

Il est probable que cette tentative sera reprise ; le port de Mostaganem est le point d'embarquement naturel d'une vaste région moutonnaire (région de Tiaret et des Hauts Plateaux) et l'expérience vient de démontrer qu'il est, dès maintenant, adapté aux exigences de ce trafic. Avec un service régulier, on peut estimer à 100.000 têtes le nombre des ovins qui pourraient s'embarquer à Mostaganem.

En 1906, certaines compagnies ont, par surplus, compris Mostaganem au nombre de leurs escales irrégulières. Ce sont notamment :

- La Compagnie Le Quéllec* (3 voyages) ;
- La Compagnie de Montravel, Roche et Cie (7 voyages) ;
- La Compagnie franco-tunisienne* (6 voyages).
- La Compagnie Conseil (3 voyages).
- La Compagnie des Vapeurs français de charge (1 voyage).

Questions examinées par la chambre de commerce. — Les préoccupations de cette Chambre ont eu pour principal objet, la continuation des travaux de réfection de la grande jetée. Cette entreprise a été confiée en régie à l'administration des Ponts et chaussées et le prolongement, de la même jetée va faire l'objet d'une prochaine adjudication.

La chambre de commerce a eu, en outre, l'occasion d'exposer ses desiderata quant au programme d'extension des voies ferrées actuellement à l'étude, au dragage du port et à son aménagement.

Pêche. — L'industrie de la pêche à armé, en 1906, 75 embarcations dont 4 à vapeur, d'une jauge totale de 286 tonneaux, montées par 144 hommes. 312.048 kg de poissons ont été capturés, représentant une valeur de 146,753 francs. La valeur du matériel de pêche employé, bateaux et engins, est évaluée à 172.000 francs.

Le Port de Mostaganem

Les prochains travaux
(*L'Écho d'Oran*, 11 mai 1908)

Mostaganem, 9 mai.

Mercredi se trouvaient à Mostaganem M. Godard, inspecteur général, directeur des Travaux publics au Gouvernement général, et M. Raby, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées.

Ces messieurs avaient provoqué une réunion des membres de la chambre de commerce pour leur soumettre les projets de travaux du port et de dragage, ainsi qu'un projet pour la construction des appontements demandés par la chambre de commerce et le conseil municipal.

Après une conférence à laquelle assistaient également MM. Drioton, chef du matériel et de la traction, et Estève, chef du service de la voie et des bâtiments de la Compagnie des chemins de fer de l'État, ces messieurs se sont rendus sur les quais, accompagnés des membres de la chambre de commerce, pour se rendre compte, sur place, des travaux à exécuter.

M. Godard a fait connaître que les crédits dont on disposait actuellement étaient suffisants pour achever les travaux de dragage et de reconstruction de la jetée Nord, dans la partie enlevée lors des tempêtes de 1905 et prolonger la dite jetée de 75 mètres. Le port serait alors fermé aux vents du Nord et Nord-Est.

Le projet présenté par l'Administration prévoit aussi la construction de trois grands quais dont l'un de 200 mètres, adossé à la grande jetée et deux de 100 mètres eu face la gare maritime.

Ce projet donnerait entièrement satisfaction mais son exécution devant entraîner une trop grande dépense, on a dû provisoirement l'abandonner et il sera soumis à l'examen de la chambre de commerce.

Un second projet a été présenté par M. Raby et consiste à construire un quai de 400 mètres de long sur 25 m. de largeur. Une tête de halage serait également construite près de la petite jetée.

Ce projet, qui a été adopté, ne sera pas un obstacle à l'examen du premier qu'il favorise au contraire, mais permettra de donner, à bref délai, satisfaction au commerce.

On disposera, en effet, d'un terre-plein très étendu, soit 10.000 mètres carrés, et qui rendra de signalés services au commerce pour l'embarquement des vins ou céréales.

Ce quai, sera construit sur piliers en ciment armé ; de sorte que le ressac sera évité et les chalands pourront aborder par tous les temps.

Il a été également décidé que, pour gagner du terrain, l'une des voies de la gare maritime serait reportée au côté Sud de la dite gare.

Selon toutes probabilités, les travaux projetés en ce qui concerne le quai, pourront être terminés en septembre prochain.

Nous connaissons trop le dévouement des membres de la chambre de commerce pour ne pas être certain qu'ils vont se mettre à l'œuvre et obtenir la prompte solution des formalités préalables.

À MOSTAGANEM

VISITE DU PRÉFET

(*L'Écho d'Oran*, 14 mars 1909)

Mostaganem, 11 mars.

La visite de M. le préfet d'Oran ne pourra avoir que des conséquences heureuses pour notre ville qui gagne beaucoup à être connue des représentants du Pouvoir.

Arrivés, comme nous l'avons dit, mardi soir à 5 h. 1/2, M^{me} et M. Lerebourg ont été reçus à la sous-préfecture par M^{me} et M. Léon Renault, et le soir a eu lieu un dîner intime auquel assistaient MM. Jobert, maire et vice-président du conseil général ; M. Gallois, conseiller de préfecture, et M. Cauquil, administrateur.

Au repas officiel qui a eu lieu le lendemain, au Grand Hôtel, M. Jobert, prenant la parole, au dessert, a souhaité la bienvenue la plus cordiale à M. le préfet, en son nom et au nom de la population tout entière, heureuse de l'avoir pour hôte pendant de trop courts instants.

Puis il a porté un toast en son honneur et à la santé de ses collègue du conseil général et de tous ceux qui avaient bien voulu lui faire l'honneur d'accepter son invitation.

M. Lerebourg a remercié de la façon la plus aimable.

Le chef de notre département s'est rendu ensuite à la sous-préfecture, pour revenir quelques instants après à la mairie où l'attendaient déjà le Maire, entouré de tous les membres du conseil.

Là. M. Jobert, présentant la municipalité et les membres du conseil, adresse au Préfet ses souhaits de bienvenue et l'hommage respectueux de leur sympathie et dit combien ils sont tous heureux de cette première visite qui leur permet d'affirmer, une fois de plus, leur dévouement à la cause publique, au gouvernement républicain et à son distingué représentant.

Après avoir attiré la bienveillante attention du préfet sur diverses questions et sur les besoins de la Ville, M. Jobert ajoute :

« Qu'il me soit permis de solliciter votre puissante intervention pour la solution d'une question, la plus importante de toutes, qui touche à la fois à la vie et à la prospérité de notre cité ; je dirai plus, à la santé de nos administrés et à l'hygiène publique. Je veux parler du [projet d'adduction des eaux de la vallée des Jardins](#), question depuis longtemps à l'étude et qui réclame aujourd'hui une prompt solution.

Puis il fait ressortir l'état lamentable des conduites d'eau d'alimentation ; il l'entretient les grands travaux en préparation et, enfin, de [la question des casernes](#), opération qui, dit-il, grèvera pour de longues années notre budget d'une somme assez importante qu'il faudra pourtant réaliser.

« En vous renouvelant toute la joie que nous cause votre visite dans cette maison commune, laissez-nous espérer que nos pressants appels à votre sollicitude ont été entendus et que toutes nos doléances à venir trouveront toujours auprès de vous un accueil bienveillant et dévoué.

« Vous pouvez être assuré que, de notre côté, Monsieur le Préfet, nous consacrerons tout ce qu'il y a en nous d'activité, de zèle et de dévouement à seconder vos efforts pour le bonheur de nos concitoyens et la prospérité de la ville de Mostaganem.

« C'est dans ces sentiments que nous vous prions, Monsieur le préfet, d'agréer l'hommage de notre respect et de notre profonde gratitude. »

M. Lerebourg remercie le Maire des sentiments qu'il vient d'exprimer ; il le remercie également d'avoir bien voulu, sur ses instances, accepter la lourde et difficile tâche qui vient de lui être imposée, sachant les conditions dans lesquelles il l'avait entreprise.

Il l'assure de tout son concours et dit qu'il s'attachera tout spécialement à la grande question dont il vient d'être parlé, promettant de faire tous ses efforts pour qu'elle soit solutionnée à bref délai et obtenir du gouvernement général le concours financier le plus large.

M. le préfet s'est ensuite rendu, accompagné de MM. Léon Renault, sous-préfet, et Gallais, à la chambre de commerce, où M. Jobert l'a encore entretenu des [questions touchant le port](#).

Après les réceptions officielles, qui ont eu lieu dans le salon de la sous-préfecture. M. Lerebourg est descendu à la Marine pour visiter les travaux du port, accompagné de M. Jobert et des membres de la chambre de commerce, auxquels M. Jacques, président du conseil général, cédant au désir exprimé par son ami, M. Jobert, avait bien voulu se joindre.

Le Préfet a été reçu sur les quais par MM. Vassali (?) et Mirobent, conducteurs des Ponts-et-Chaussées ; il s'est vivement intéressé aux travaux de construction et d'améliorations. Il a promis de seconder les efforts de la chambre de commerce.

Le soir, M^{me} et M. Lerebourg ont assisté à un dîner intime offert chez M. et M^{me} Georges Tarbouriech, fille et gendre de M. Jacques, président du conseil général, auquel ce dernier assistait également.

Le Préfet est reparti ce matin, à 8 h. 1/2, en automobile, à Aïn-Tédélès, pour présider les opérations du conseil de révision ; M. Léon Renault l'accompagnait.

Ils seront de retour ce soir et dîneront à la sous-préfecture, dîner où sont invités M. Jacques, M^{me} et M. Tarbouriech, le colonel Baschung et M. Cauquil, administrateur.

M. Lerebourg a eu pour tous un mot aimable. Il a produit ici l'impression d'un homme charmant et tous ceux qui ont pu l'aborder se félicitent de l'heureux choix que le gouvernement a fait en plaçant M. Lerebourg à la tête du département.

M^{me} et M. Lerebourg emportèrent un bon souvenir du cordial accueil qu'ils ont reçu ici.

MOSTAGANEM
(*L'Écho d'Oran*, 14 mars 1909)

MOSTAGANEM, 13 mars. — M. Cassagne, conducteur des Ponts-et-Chaussées, directeur des travaux du port, vient d'être douloureusement éprouvé par la mort de son père, décédé à Alger dimanche dernier.

Nous présentons à M. Cassagne l'expression de nos sympathies attristées.

MOSTAGANEM
(*L'Écho d'Oran*, 6 mai 1909)

MOSTAGANEM, 5 mai. — M. Godard, inspecteur général des Ponts et Chaussées est arrivé hier soir en automobile, accompagné de M. Delage, ingénieur en chef.

M. Godard a inspecté ce matin les bureaux et doit se rendre ce soir à 3 heures à la Marine, pour visiter les travaux du port.

MOSTAGANEM
(*L'Écho d'Oran*, 30 mai 1909)

MOSTAGANEM, 28 mai. — Le maire expose les circonstances qui ont empêché la réalisation de l'emprunt de 200.000 francs pour la part contributive de la commune dans la dépense des travaux du port. Le budget communal présentant aujourd'hui des disponibilités s'élevant à 100.000 francs, c'est seulement 100.00 francs qu'il y aura lieu d'emprunter. Le maire est autorisé par le conseil à faire toutes démarches utiles dans ce but.

(*L'Écho d'Oran*, 21 octobre 1909)

NEMOURS, 16 octobre. — Le vapeur « Léon-et-Tony », revenant hier du Kiss, a pris ici un complet chargement de sable destiné aux travaux du port de Mostaganem.

(*L'Écho d'Oran*, 7 novembre 1909)

MOSTAGANEM, 6 novembre. — De passage dans notre ville, M. Delaye, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Après avoir conféré avec le maire et le président de la chambre de commerce, M. Delaye a visité les travaux du port, principal objet de son voyage à Mostaganem.

MOSTAGANEM
(*Le Petit Fanal*, 16 décembre 1909)

Depuis le 18 novembre jusqu'à ce jour, trente navires sont entrés dans notre port pour débarquer et emporter des marchandises.

Quant aux travaux du port, ils consistent, comme d'habitude, à désensabler et désenvaser, mais on s'occupe aussi du montage de la bigue et de la bétonneuse.

À moins de trop gros temps, le mois prochain, ces énormes machines serviront à de plus grands travaux.

(*L'Écho d'Oran*, 18 février 1910)

MOSTAGANEM, 16 février. — Nous avons eu tous ces jours derniers de gros mauvais temps. Les travaux du port n'ont cependant subi aucun dégât, malgré la tempête.

Tribune électorale
ÉLECTIONS AU CONSEIL GENERAL
26 Juin 1910

Aux électeurs de la 12^e circonscription
(Mostaganem)
(*Le Petit Fanal*, 19 juin 1910)

.....
Il était aussi essentiel que rien ne soit épargné pour assurer la sécurité de notre port. Et voilà pourquoi, après avoir obtenu de considérables crédits pour réparer les dégâts causés à la jetée par la tempête de 1903, nous sommes arrivés à la meilleure utilisation en obtenant, à titre exceptionnel, la mise en régie des travaux du port.

.....
Gustave JOBERT,
maire de Mostaganem.

Dans le département
(*L'Écho d'Oran*, 29 juillet 1910)

MOSTAGANEM, 28 juillet. — Dans la liste des fonctionnaires des Ponts et Chaussées ayant obtenu un avancement de classe, le nom de M. Cassagne, conducteur, avait été mal orthographié. M. Cassagne, qui dirige avec tant de dévouement et de compétence les travaux du port, a été élevé à la première classe. Nous lui adressons nos félicitations.

Dans le département
(*L'Écho d'Oran*, 27 août 1910)

MOSTAGANEM, 26 août. — Hier après-midi, vers 3 heures, le nommé Mole Ignace, âgé de 49 ans, journalier au service des Ponts et Chaussées, était occupé avec un autre ouvrier à remplir le monte-charge de la bétonnière, sur la petite jetée du port.

S'étant absenté un instant, le malheureux ne s'aperçut pas, à son retour, que le monte-charge avait été mis en mouvement et, par inadvertance, s'appuya sur un des montants de la bétonnière.

Il eut ainsi la main gauche prise par le monte-charge qui lui sectionna l'auriculaire et écrasa les quatre autres doigts.

Avisé de l'accident, M. Castagne a aussitôt fait transporter en ville le blessé qui a été hospitalisé d'urgence. Mole Ignace est marié et père de famille.

Une enquête est ouverte.

ÉCHOS

AU CHAMP D'HONNEUR (L'Écho d'Oran, 16 mai 1916)

Mostaganem. — Deux des fils de M. Kermina, ancien entrepreneur des travaux du port, viennent d'être blessés et ont été l'objet de citations:

Le premier, Georges Kermina, grièvement blessé au combat de... (perte de l'usage d'un bras), est cité à l'ordre de l'Armée, décoré de la médaille militaire et de la Croix de guerre avec palme.

Le second, Kermina François, blessé grièvement, est l'objet d'une citation attributive de la Croix de guerre.

Situation des divers ports de la Colonie au point de vue des travaux intéressant leur développement, projetés ou en cours
(Le Sémaphore algérien, 13 juillet 1923)

Port de Mostaganem

Un décret du 31 juillet 1915 a déclaré d'utilité publique divers travaux d'aménagement intérieur : dragages, quais, terre-pleins.

La dépense était estimée à 1.720.000 de francs, d'après les prix d'avant-guerre. La part de la Colonie devait être de 520.000 francs et celle de la chambre de commerce de 1.200.000 francs.

La chambre de commerce de Mostaganem a été autorisée par un décret du 29 septembre 1915 à contracter l'emprunt de 1.200.000 francs nécessaire au paiement de sa part contributive. Un autre avant-projet comprenant le prolongement de la grande jetée et le développement des terre-pleins a été soumis à des enquêtes nautiques, d'utilité publique et à des conférences mixtes. L'ensemble de ces travaux, aux prix actuels, coûterait 15.410.000 francs. Une somme de 13 millions 720.000 francs est inscrite au programme du 3^e emprunt à contracter par la Colonie pour le port de Mostaganem.

Cet avant-projet a été adressé, le 7 décembre 1921, au ministre des Travaux publics en vue de l'édiction du décret déclaratif d'utilité publique. M. le Ministre l'a retourné le 28 mars 1922 en demandant une enquête nautique supplémentaire. Le gouverneur général a adressé les résultats de cette enquête avec le dossier le 30 octobre suivant, en priant M. le ministre des Travaux publics de hâter l'édiction du décret à intervenir.

Une dotation de 900.000 francs sur l'emprunt colonial est prévue pour l'exercice 1923.

Le port de Mostaganem
LES TRAVAUX DE DRAGAGE
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 30 mai 1927)

Nous apprenons que la [Compagnie des Dragages](#), qui a entrepris l'approfondissement du port, va reprendre incessamment ses travaux, interrompus pendant l'hiver.

En 1925, il avait été dragué 93.000 m³ ; en 1926, grâce à un travail de jour et de nuit, ce chiffre a été dépassé pour atteindre près de 100.000 m³ de terrain constitué d'argilote dure et de blocs ciratiques dont certains atteignaient un volume de 5 mètres cubes.

En outre, plus de 50.000 m³, de terrain ont été pilonnés qui seront dragués incessamment.

La surface des fonds dragués à 8 m. 20, qui était en 1925 de 5 hectares, a été portée en 1926 à 7 hectares. Cette surface sera sensiblement augmentée dans la suite, la Chambre de Commerce ayant obtenu des pouvoirs publics que la ligne de démarcation entre les fonds de 5 mètres et de 8 mètres, primitivement établie, soit reculée sur une profondeur de 100 mètres environ.

Ces travaux facilitent déjà beaucoup la navigation; les nouveaux fonds permettent à des navires de fort tirant d'eau de s'amarrer vers le fond du port. C'est ainsi que le vapeur « Martinique », mesurant 130 mètres de long et jaugeant 2.440 tonnes a pu s'amarrer à hauteur de la courbe, de la grande jetée et charger, le 15 courant, plus de 9.000 moutons et manoeuvrer- très aisément.

Un autre vapeur, chargé de charbon qui touchant Mostaganem pour la première fois, est entré dans le port sans le secours du pilote et a pu opérer en toute facilité.

Il est à souhaiter que les crédits nécessaires soient votés par nos assemblées financières, pour que les travaux, projetés, qui doivent donner à la navigation la, sécurité et les facilités de manoeuvres indispensables, puissent se poursuivre activement*



Le port après l'inondation

25 novembre 1927 : début d'une pluie torrentielle sur le quadrilatère Alger, Arzew, Mascara et Orléansville :

Mostaganem, après la catastrophe, a un aspect sinistre. Le glas qui sonne en permanence, déchire l'air de ses accents lugubres et mêle ses notes mélancoliques aux versets liturgiques que le clergé psalmodie pour chaque convoi, accord dont les notes basses sont données par le bruit de la pluie et le dévalement de l'eau dans le ravin. Quel douloureux concert, mais quels enseignements il renferme pour la témérité humaine !

Le port de Mostaganem servait d'exutoire au flot de boue liquide, d'épaves et hélas de corps humains que déversait l'Aïn-Sefra. Le port était rapidement envasé et sa surface d'eau considérablement réduite. Les marchandises déposées sur la partie est des terre-pleins étaient balayées par l'avalanche.

(Les Chantiers nord-africains, décembre 1930, p. 1135).

PORT DE MOSTAGANEM
(Algérie nouvelle, 1^{er} janvier 1930)

M. le gouverneur général vient d'arrêter comme suit la liste, dans l'ordre d'arrivée de leurs demandes d'inscription, des entreprises admises à participer au concours à ouvrir pour l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension du port de Mostaganem :

- 1° [Dragages et Entreprises maritimes](#), rue Edgar-Weber, Oran ;
- 2° Entreprise Bonadeau, 91, rue de la Tour, à Paris ;
- 3° Schneider et Cie, 42. rue d'Anjou, à Paris ;
- 4° Omnium d'Entreprises, 59, rue de Provence, à Paris ;
- 5° Société Algérienne des Entreprises Léon Chagnaud et fils, 24, avenue Dujonchay, à Alger ;
- 6° Société Nationale de Travaux publics, 4, rue Cambacérès, à Paris:

7° Société des Grands Travaux de Marseille, 16, boulevard Notre-Dame, à Marseille ;
8° Société Nord-France d'Entreprises générales, 6, boulevard de la Liberté, à Lille ;
9° Société anonyme Christian et Nielsen, 184, boulevard Saint-Germain, à Paris ;
10° Truchetet et Tansini, 205, cours Jean-Jaurès, à Grenoble.

Le programme du concours sera prochainement adressé à ces entreprises.

Mostaganem
(*L'Écho d'Oran*, 23 mai 1930)

20 mai. — Travaux du port.— C'est avec la plus vive satisfaction que nous avons appris la décision de M. le gouverneur général de confier l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension du port de Mostaganem à l'entreprise Bonabeau.

Notre chambre de commerce, grâce à l'appui des pouvoirs publics, voit ainsi ses longs efforts couronnés de succès. Les travaux qui vont être incessamment commencés vont enfin doter le port de Mostaganem des premiers mètres de quai accostable qui attendait depuis de si nombreuses années.

Ainsi complété, notre port pourra bientôt apporter sa juste et légitime part de collaboration à la mise en valeur de notre si belle Oranie, suivant les traces de son aîné, le port d'Oran, devenu, par le tonnage des navires reçus, le second port de France, et participer à un développement économique qui permettra à Mostaganem de faire figure honorable lors des fêtes du bicentenaire de l'Algérie.

Un violent cyclone s'est abattu la nuit dernière sur les côtes d'Oranie

À MOSTAGANEM
L'Aïn-Sefra a grossi mais n'a pas débordé
(*Oran-Matin*, 28 février 1936)

Mostaganem, 2 février (de notre correspondant particulier). — Toute la nuit, un vent de tempête et une pluie drue se sont abattus sur la région. La violence du vent a causé quelques dégâts, notamment sur les routes.

Des arbres arrachés ont coupé la circulation sur les routes de Belle-Côte, Bellevue, Aïn-Tedeles, et sur l'avenue de la Salamandre.

Mais des équipes d'ouvriers ont eu vite fait de rétablir la circulation.

Au jardin public, deux grands pins se sont abattus sur la voie ferrée, coupant les fils télégraphiques et téléphoniques, retardant de deux heures le départ du train du matin.

Au vieux Beymouth, un mur s'est effondré. Dans le port, un bateau a cassé ses amarres et causé des dégâts à des chalands.

L'Aïn-Sefra connaît son débit des jours d'inondation.

Néanmoins, on ne signale aucun accident humain.
