

LE PORT DE PHILIPPEVILLE (SKIKDA)

LES ADJUDICATIONS D'HIER
au chef-lieu
(*Le Réveil bônois*, 27 mars 1902)

Port de Philippeville

1^{er} lot. — (Jetée et traverses Nord).

Adjudicataires, MM. Jammy et Galtier ¹ de Bône, rabais 15 p. %.

2^e lot (approfondissement de l'avant-port). — Adjudicataires, MM. Jammy et Galtier.
Rabais 21 %.

3^e lot (terres-pleins et rampes). Adjudicataire, MM. Jammy et Galtier. Rabais 10 %.

Chronique locale et régionale
(*Le Réveil bônois*, 22 avril 1902)

Adjudication de travaux — Hier, par suite de surenchère faite par MM. Gillot et Besse, sur le lot concernant les travaux de dérochement à effectuer pour le port de Philippeville, une seconde adjudication a eu lieu.

MM. Jammy et Galtier, de Bône, ont été de nouveau déclarés adjudicataires avec un rabais de 48 %.

Philippeville
(*L'Écho du Soir*, 24 juillet 1902)

— Les travaux d'agrandissement de la place de la marine et du port sont menés avec la plus grande activité par MM. Jammy et Galtier.

PETITES NOUVELLES
(*La Démocratie algérienne* (Bône), 16 janvier 1903)

Les travaux du port de Philippeville. — Un remorqueur hollandais vient d'amener à Philippeville une drague appartenant à nos concitoyens MM. Jammy et Galtier, qui doit être employée au creusement à dix mètres de profondeur de l'avant-port de Philippeville.

Le remorqueur *Zuiderzee* et la drague sont en provenance de Rotterdam.

Le *Zuiderzee* est un vapeur à hélice possédant une puissance énorme ; il est affecté au remorquage des gros navires et a souvent montré ses excellentes qualités en

¹ Louis Jammy et Auguste Galtier : précédemment adjudicataires des travaux du port de Bône. Voir [encadré](#).

conduisant d'un port étranger dans un port français et vice versa, des navires en avaries jaugeant jusqu'à 6.000 tonnes. Il a également fait ses preuves dans plusieurs sauvetages ou renflouements.

L'*Hippone*, c'est le nom de la drague, sera mise en action bientôt et, de ses robustes pinces d'acier, fera sauter comme beurre les rochers qui tapissent le fond inégal et solide de l'avant-port de Philippeville.

Philippeville
(*L'Union républicaine*, 1^{er} mars 1905)

Outillage du port — Les trois grues à vapeur seront bientôt totalement montées ; l'une d'elles — celle de 3.000 kilos — a déjà fonctionné.

Le ponton-mâture qui, on le sait, a été construit à Bône par MM. Jammy et Galtier, arrivera ici ce soir ou demain, c'est le *Gard*, remorqueur de notre port, commandé par le capitaine Nicolas Spadaro, qui est parti hier pour le remorquer.

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 Philippeville

En 1903 ont été terminés les travaux d'améliorations autorisés par la loi du 24 juillet 1900 et dont les dépenses ont été supportées entièrement par la chambre de commerce de Philippeville.

Les travaux de réparations des avaries causées à la grande jetée par les tempêtes du 19 janvier 1900 et du 3 février 1903 ont été également achevés. Une somme de 123.000 francs a été effectuée à ces travaux. D'autre part, au moyen d'un crédit de 8.000 francs, on a prolongé vers la montagne le mur construit à l'enracinement de la grande jetée. Ce travail constitue une sérieuse amélioration pour la protection des terres-pleins de cette partie du port.

En 1904, tant voiliers que vapeurs, il est entré dans ce port, 239 navires jaugeant 194.138 tonneaux montés par 700.511 [sic] hommes d'équipage.

Mouvements du cabotage :

1° Comme port d'expédition 1.036 navires jaugeant 263.028 tonneaux montés par 17.000.943 hommes d'équipage.

2° Comme port de destination, 1.073 navires jaugeant 304.047 tonneaux montés par 19.537 hommes d'équipage.

Port de Philippeville
(*Situation de l'Algérie*, 1907, p. 175)

Réparations des avaries causées par la tempête du 3 février 1903 9.062 »

Prolongement de la jetée du Château-Vert, construction d'une nouvelle traverse nord et aménagement des terre-pleins (entreprise Jammy et Galtier) 130.497 00

INFORMATIONS MARITIMES
Le port de Philippeville
(*Le Sémaphore algérien*, 1^{er} mai 1919)

Le port que la guerre avait plongé dans le plus grand marasme, reprend peu à peu son activité d'autrefois.

Les cargo-boats et les paquebots mixtes, avec leurs structures imposantes, viennent à plusieurs reprises dans la semaine lui rendre visite.

Ces navires ramènent des permissionnaires et des montagnes de marchandises.

Il y avait dernièrement dans l'avant-port le magnifique steamer-poste Mégali-Ellas, du Transit Maritime*, et la Caravelle, des Transats. Dans le port, les vapeurs français Le-Myre-de-Villers, qui fut, malheureusement, victime d'un incendie. Le *Bellone*, des Affréteurs réunis, Sidi-Mabrouk et Rhône ; le cargo brésilien Jaboatao, un cargo anglais et de nombreux vapeurs côtiers en charge.

ADJUDICATIONS
Concurrents admis
(*La Journée industrielle*, 3 mai 1936)

ALGÉRIE. — Constantine. Ponts et chaussées. — Avril. — Concours pour construction d'un dock-silo de manutention et de stockage de 220.000 qx au port de Philippeville. — Lot 1 fondations. — Lot 2 : bâtiments (génie civil). — Lot 3 : fourniture et installation du matériel. Concurrents admis : Lot 1 : Société des Pieux Frankignoul, 11, rue Denfert-Rochereau, Alger. — Société « Sec », procédés Rodio, 75, rue d'Arzeur, Oran. — « Pilotis Simplex ». L. Paumelle, 25, rue Château-Landon, Paris. — Société des Pieux « Simplex-Super », 9, rue d'Isly, Tunis. — Société d'entreprise générale de fondations « Les Pieux explosés », 3, rue Négrier, Alger. — Les travaux souterrains, 20, rue Docteur-Luciani, El Biar. — Lot 2 : Société Algérienne des Établissements Boussiron, 60, boulevard Saint-Saëns, Alger. — Société des Grands Travaux de l'Est, 12, boulevard Baudin, Alger. — Société algérienne des entreprises Léon Ballot, 16, rue Richelieu, Alger. — Société « Sacita », boulevard Thiers, Alger. — Compagnie Générale d'Entreprises, 12, rue d'Anjou, Paris (substituée à Entreprise Quillery, 17, rue Louis-Roumeux, Alger). — Compagnie des dragages et d'entreprises Maritimes, 22, boulevard Front-de-Mer, à Oran. — Jean Salord, Philippeville. — Établissements Fourré et Rhodes, 9, rue Fortuny, Paris. — Société Theg, 35, rue Saint-Dominique, Paris. — Schneider et Cie, 42, rue d'Anjou, Paris. — Entreprise de Génie civil Lens. — Société Dumez, 3, rue de Prony, Paris. — Société Satpa, 18, quai Amiral-Guépratte, Bizerte. — Société d'Entreprises Froment-Clavier, 12, rue de Florence, Paris. — Lot 3 : Daverto et Cie, 127, boulevard de Paris, Marseille. — Établissements Teisset-Rose-Brault, 17, rue Bachaumont, Paris. — Établissements Neu, 47-49, rue Fourier, Lille. — Compagnie Générale d'Entreprises et d'Electrification, 23, quai de l'Intendance, Bordeaux. — Diebold et Cie, 117, rue Mac-Mahon, Nancy. — Société Miag, 10, rue de Sèze, Paris. — Buhler frères, 42, rue du Louvre, Paris. — Compagnie auxiliaire d'électricité et d'entreprises, 91, rue Courtois, Lille. — Compagnie des Transports Simplex, 48, boulevard des Batignolles, Paris. — Société Schneider, Jacquet et Cie, Strasbourg-Koenigshoffen. — Venot et Cie, 35, rue d'Amsterdam, Paris.

AUX DÉLÉGATIONS FINANCIÈRES
À la Commission interdélégataire des grands travaux

Intervention de M. L. Morel pour le port de Philippeville
(*La Dépêche de Constantine*, 25 novembre 1937)

Le port de Philippeville

M. Morel constate que la dotation du port de Philippeville a été ramenée à 4 millions de francs dont on ne prévoit pas l'utilisation avant 1941, alors que la dépense totale antérieurement prévue s'élevait à 30 millions.

M. Morel souligne qu'aucune décision des Délégations financières n'a autorisé une telle amputation des crédits destinés au port de Philippeville. Il fait ressortir, d'autre part, combien l'équipement actuel du port est insuffisant.

C'est ainsi que les terres-pleins sont continuellement encombrés à tel point que la manutention des marchandises devient impossible. De même, on ne trouve pas d'emplacement convenable pour la construction de docks silos.

M. Weckel, commissaire adjoint du Gouvernement, fait observer que les travaux du port de Philippeville ne figuraient plus depuis 1935 au programme des grands travaux, ainsi qu'en témoigne le rapport présenté par M. Jaillet à cette date.

M. Weckel ne méconnaît pas la gêne dont souffre le trafic du port dans son état actuel. Toutefois, pour remédier à cet inconvénient, il n'y a pas lieu, semble-t-il, de construire de nouveaux quais ni d'étendre le plan d'eau. Il suffirait d'augmenter la surface des terres-pleins qui ont été occupés parfois par des industries dont la présence sur le port ne se justifiait pas pleinement. À cet effet, la chambre de commerce de Philippeville a accepté de procéder à la révision des péages de manière à en porter le taux au niveau des tarifs pratiqués dans les autres ports. La dotation de 4 millions inscrite au programme des grands travaux représente la somme qui sera vraisemblablement nécessaire pour parfaire le total de 20 millions auquel s'élèveront, d'une manière approximative, les travaux d'extension des terres-pleins. M. Weckel souligne qu'il faut, à cet égard, engager une procédure qui ne paraît pas devoir aboutir avant 1941. Si toutefois il en était autrement, il serait loisible, en temps opportun, de transférer le crédit de quatre millions sur un exercice plus rapproché.

Quant à la construction de docks-silos, M. Weckel fait connaître que l'emplacement existe, mais ces travaux n'ont pas jusqu'à présent pu être entrepris par suite d'un malentendu entre les intérêts du commerce et ceux de l'agriculture.

M. Morel rappelle qu'il a reçu des assurances formelles de l'Administration au sujet du maintien du programme des travaux intéressant le port de Philippeville. Il ne s'explique pas que ces travaux aient cessé d'y figurer en 1935.

M. Morel considère qu'en la circonstance, il y a une erreur matérielle qu'il convient de réparer.

M. Weckel, précise que le rapport de M. Jaillet en 1935 implique cette suppression. Cela résulte clairement d'un tableau qui fait ressortir pour chaque port la part contributive des chambres de commerce.

Si, d'ailleurs, le port de Philippeville a disparu de la liste, c'est tout simplement parce que l'on avait estimé que la revalorisation des péages suffirait pour faire face aux travaux jugés nécessaires. Une nouvelle estimation conduit à penser que la Colonie devra participer à la dépense à concurrence de quatre millions auxquels il ne sera, sans doute, pas fait appel avant 1941.

Mais il reste entendu que si les circonstances l'exigeaient, la participation ainsi définie pourrait être augmentée.

M. Faure appuie les observations de M. Morel. Il est certain que le port de Philippeville ne répond plus aux besoins actuels et n'est pas en mesure d'assurer les débouchés de son vaste hinterland.

De plus, ses installations insuffisantes ne comportent pas de docks-silos qui pourtant répondraient à une nécessité impérieuse.

M. Faure signale, à cet égard, les difficultés auxquelles se heurte le projet de construction de docks-silos, par suite de la carence de la chambre de commerce de Philippeville. Il insiste, d'une manière pressante, pour que M. le gouverneur général mette fin par son arbitrage, à une situation qui ne saurait durer, non seulement au point de vue de la conservation des denrées périssables, mais encore au point de vue sanitaire.

M. Poupet, commissaire du Gouvernement, prend bonne note des déclarations de MM. Morel et Faure.

Les relations maritimes entre le Constantinois et la Corse (*La Dépêche de Constantine*, 29 avril 1947)

Philippeville (D.n.c.p.). — Philippeville aura, cette année, l'avantage d'avoir un départ direct sur la Corse, grâce à la Compagnie générale transatlantique.

C'est le grand paquebot « Commandant-Quéré » qui effectuera le premier voyage, sur Ajaccio, samedi 25 courant.

Mis en service sur les lignes de la Corse, en juillet 1948, cette belle unité de la grande compagnie, a les caractéristiques suivantes :

longueur, 111 mètres ; largeur, 16 mètres ; creux, 9 mètres ; tirant d'eau, 6 mètres ; jauge brute. 5.000 tonneaux.

Le « Commandant-Quéré » peut recevoir à son bord 292 passagers de classe et 702 passagers de pont.

Un coquet et très vaste salon-bar, avec de larges baies vitrées donnant sur le pont-promenade, de luxueuses cabines bien aérées, accueilleront les passagers de classe.

Aux salles à manger, dans un cadre élégant et clair, les voyageurs apprécieront avec un plaisir chaque fois renouvelés, l'excellente cuisine « Transat », de nature à satisfaire les plus exigeants.

Un bar, un pont-promenade dégagé, des toilettes, des abris spacieux sont réservés aux passagers de pont.

Cette magnifique unité de notre flotte commerciale, spécialement étudiée pour le transport des passagers, dispose de tout le confort et des perfectionnements de la technique moderne.

Ajoutons que la Compagnie générale transatlantique, reprendra à compter du 25 courant, son service hebdomadaire, été comme hiver, de Marseille sur Bône et Philippeville et retour.

Pour les Corses de Philippeville et de l'intérieur, pour le port de Philippeville, nous sommes heureux des décisions prises par la grande Compagnie générale transatlantique qui doit être remerciée pour les efforts qu'elle accomplit, donnant entière satisfaction aux voyageurs et au commerce. Nos compliments à M. Guérard, le sympathique directeur des agences de Philippeville et Constantine pour son bienveillant concours en faveur de notre port.

(*La Dépêche de Constantine*, 7 juin 1950)

AU MOIS DE MAI, le port de Philippeville a doublé son trafic. — Le mois de mai 1950 a été prospère pour le port de Philippeville qui a doublé son trafic du mois précédent : 47 navires de commerce jaugeant au total 60.816 tonneaux ont été enregistrés à l'entrée : 1.443 passagers ont débarqué ainsi que 14.294 tonnes de marchandises diverses, se décomposant comme suit : 3.683 tonnes de ciment, 1.021 tonnes de bois, 1.097 tonnes d'articles en fer, 584 tonnes de tuiles ou briques, 77 tonnes de butane, 61 tonnes de carbure. 1.150 tonnes de tissus, 1.139 tonnes de sucre, 80 tonnes de tissus, 57 tonnes de savon, 48 tonnes de papier, 168 tonnes d'huile minérale, 2.740 tonnes de blé, 2.389 tonnes de marchandises diverses.

À la sortie : 49 navires de commerce jaugeant au total 67.820 tonneaux ont été enregistrés avec 801 passagers et 36.547 tonnes de marchandises se décomposant comme suit : orge 31.423 tonnes, semoule 812 tonnes, primeurs 134 tonnes, céréales secondaires, 40 tonnes, pyrites, 1.230 tonnes, vin en vrac 934 tonnes, son 932 tonnes, dattes 8 tonnes, œufs 2 tonnes, pâtes alimentaires 90 tonnes, conserves 104 tonnes, marbre 230 tonnes, liège 9 tonnes, marchandises diverses 599 tonnes.

PHILIPPEVILLE

Le navire « Kroumir », de la [Compagnie nouvelle de navigation Busck](#), a effectué son premier voyage dans notre port

(*La Dépêche de Constantine*, 1^{er} novembre 1950)
