

Les Ports algériens
par Édouard NÉRON,
député de la Haute-Loire,
membre de la Commission des affaires extérieures, des protectorats et des colonies.
(*Les Annales coloniales*, 11 novembre 1909)

STATISTIQUE GÉNÉRALE

Le commerce de l'Algérie se fait presque uniquement par les ports ; seuls les échanges avec la Tunisie et le Maroc empruntent pour une part la voie de terre. Il n'y a rien de surprenant dans le développement magique des havres de notre Afrique du Nord, si l'on ne considère que le chiffre des échanges de l'Algérie, qui, en comparant son total de plus de huit cents millions pour une population de six millions et demi d'habitants, n'est proportionnellement inférieur que de moitié à celui de la métropole. Et l'on ne peut comparer que la capacité commerciale et productrice des Kabyles de Kroumirie, par exemple, des Arabes des plateaux, des colporteurs espagnols ou maltais d'Alger, d'Oran et de Bône avec celle du paysan de Beauce, du vigneron bourguignon, du rude agriculteur de nos montagnes cévenoles, ou du commerçant et de l'industriel de nos grandes cités usinières.

Les ports de l'Algérie présentent, dans leur ensemble, un progrès considérable d'année en année, colossal si, prenant des statistiques anciennes, on s'attache à faire d'instructives comparaisons.

Au cours de cette étude, je noterai les exemples les plus typiques de cette marche ascendante :

1897

Ports	Navires	Jauge en tonneaux	Marchand en tonneaux
Alger	8.554	7.093.526	1.406.920
Oran	4.236	2.198.143	518.422
Bône	2.484	1.165.430	442.534
Philippeville	2.447	1.008.423	167.432
Arzew	973	449.206	73.809
Bougie	1.632	428.504	89.413
Mostaganem	952	421.090	58.209
Beni-Saf	482	342.080	346.451
Djidjelli	910	213.184	17.301
Collo	1.237	178.396	5.400
Nemours	424	68.095	15.860

1908

Alger	10.830	13.097.780	2.742.714
Oran	6.877	5.650.874	1.368.879
Bône	3.673	1.626.531	673.676
Philippeville	2.426	1.406.338	257.046
Arzew	1.040	572.190	206.163
Bougie	1.897	1.015.638	253.306
Mostaganem	1.497	501.641	140.812
Beni-Saf	514	—	362.657
Djidjelli	1.217	497.922	39.395
Collo	—	—	16.936
Nemours	353	249.827	26.239

Il y a lieu de remarquer qu'au port d'Alger, en 1908, il est venu moins de navires français : de Cette (51), d'Ajaccio (1), de Bordeaux (43), du Havre (31), de Nice (13), de Port-Vendres (51), de Dunkerque (49) que de navires étrangers : de Cardiff (67), de Newport (72), de Gibraltar (106), de Palma (Espagne) (60), de Gênes (92)

Plus de la moitié des navires venant de France entrant à Alger arrivent de Marseille : 555 jaugeant 560.948 sur un total de 915 jaugeant 1.118.500.

Aucun navire anglais arrivant directement à Alger n'arrive sur lest ; par contre, 48 sur 157 en repartent sur lest ; la même remarque s'applique aux ports d'Oran, de Mostaganem, de Bougie, de Philippeville, de Bône.

PORT D'ALGER

Je crois devoir donner quelques détails sur le port d'Alger ; ces détails ont peut-être quelque sécheresse. Il ne me semble pas, néanmoins, qu'ils soient inutiles.

La longueur des quais est de 1.755 mètres entre les cales de l'Amirauté et les bassins de radoub ; le mouvement des marchandises, tant à l'entrée qu'à la sortie, dépasse mille tonnes par mètre courant de quai. Les voies ferrées des quais développent 1.200 mètres, entre la gare des voyageurs et le magasin-cale de la Compagnie havraise péninsulaire, d'une part, et d'autre part, jusqu'à l'extrémité Sud des hangars de la Chambre de Commerce. Une nouvelle voie ferrée, mise en service en 1906, relie la gare de l'Agha à celle de Bab-el-Oued.

Le port de la baie de l'Agha est en voie d'achèvement. Les murs de quai ont 1.440 mètres de long, ils soutiennent un terre-plein de 19 hectares.

Deux formes de radoub, trois cales, trois bascules publiques, six grues à bras, dont la force varie de 1.000 à 20.000 kilogrammes, un titan transbordeur, avec grue à portique, actionnée par l'électricité ; deux groupes de hangars-abris, une chambre frigorifique, telles sont, très rapidement exposées, les conditions nautiques du port d'Alger.

Les droits de pilotage sont les suivants : à l'entrée : 0 fr. 04 par tonneau de jauge pour les voiliers français ou assimilés ; 0 fr. 02 par tonneau pour les mêmes à la sortie ; à l'entrée : 0 fr. 06 par tonneau de jauge pour les voiliers non assimilés ; 0 fr. 03 à la sortie ; à l'entrée : 0 fr. 02 par tonneau de jauge pour les vapeurs français ou assimilés ; 0 fr. 01 à la sortie ; 0 fr. 03 par tonneau de jauge pour les vapeurs non assimilés, à l'entrée ; 0 fr. 015 à la sortie.

Amarrage. — Droit de 10 francs, facultatif.

Remorquage. — A débattre de gré à gré entre les capitaines et les entrepreneurs.

Lestage. — Le sable pour lestage est livré à raison de 1 fr. 50 à 2 fr. la tonne.

Réapprovisionnement en charbon. — Prix moyen rendu dans les soutes : avec contrats, 23 fr. 75 (Cardiff) ; 22 fr. 50 (Newcastle) ; sans contrats 30 fr. et 28 fr. 75.

Appareils de levage. — Usage des grues : grue de 20.000 kg., 5 francs l'heure ; grue de 5.000 kil., 2 fr. 50 l'heure ; grues de 1.500 kil. et de 1.000 kil. 1 franc l'heure.

Taxes de péage. — Par tonne métrique de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées dans le port 0 fr. 20 ; ce droit est réduit à 0 fr. 10 pour les marchandises valant moins de 50 fr. la tonne.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : entrées : commerce extérieur, 1.085.2811. ; cabotage algérien, 167.144 t. Ensemble: 1.252.425 t.

Sorties : commerce extérieur, 1.431.215 t. ; cabotage algérien, 59.0741. Ensemble: 1.490.289 t.

1907 : entrées : commerce extérieur, 1.108.337 t. ; cabotage algérien 150.464 t. Ensemble : 1.258.801 t.

Sorties : commerce extérieur, 1.486.100 t. ; cabotage algérien, 52.809 t. Ensemble 1.538.909 t.

En moins pour 1908: 23.0561. pour le commerce extérieur, (entrées) et 6.376 t., pour le commerce d'ensemble (entrées) ; 54.885 t., pour le commerce extérieur, (sorties) et 48.620 t., pour le commerce d'ensemble (sorties).

En plus pour 1908 : 16.680 t., pour le cabotage algérien (entrées) et 6.265 t., pour le même (sorties).

Grand cabotage. — Le port d'Alger est en relations directes avec les différents ports métropolitains de la Méditerranée.

Cinq compagnies assurent le service entre ces ports et Alger. Les ports de l'Océan et de la Manche sont en communication avec Oran, Alger et la Tunisie, par la Compagnie des bateaux à vapeur du Nord, la Compagnie havraise péninsulaire, par quatre compagnies dont les navires desservent la ligne de Rouen à Alger, par la Compagnie générale transatlantique (ligne de St-Nazaire, Bordeaux, Oran, Alger), etc.

Les Ports algériens (suite)

(*Les Annales coloniales*, 18 novembre 1909)

Cabotage international. — Il est presque entièrement monopolisé par les Compagnies de navigation étrangères.

Alger est à la fois port de relâche et escale de tourisme.

11 compagnies françaises de navigation (subventionnées) ayant leur port d'attache ailleurs qu'à Alger ; 25 compagnies françaises de navigation (non subventionnées) ayant leur port d'attache à Alger ;

81 compagnies françaises de navigation (non subventionnées) ayant leur port d'attache ailleurs qu'à Alger ; 155 navires étrangers, touchent Alger et le littoral algérien, et y débarquent ou rembarquent des voyageurs et des marchandises. On a relevé les chiffres de 71.374 voyageurs à l'arrivée et de 73.205 au départ.

PORT D'ORAN

La marche ascendante du mouvement commercial a été rapide : en 1856 : 937 navires jaugeant 36.000 tonneaux ; en 1881 : 3.237 navires jaugeant 1.281.351 tonneaux ; en 1908 : 6.877 navires jaugeant 5.650,874 tonneaux.

Les navires sont en parfaite sécurité au mouillage ; le fond est partout de bonne

tenue pour les ancres.

Les quais se développent sur 2.186 mètres, leur surface totale est de 12 hectares, elle s'accroîtra de 17.253 mètres carrés par l'incorporation des terrains situées aux abords des quais de la Douane et Lamoune.

Une cale de halage pour la réparation des navires, large de 40 mètres, longue de 65 mètres dont 32 mètres en cale sèche ; avec. trois échelles à treuils, constitue un ouvrage utilisable pour les embarcations, chalands et navires d'un tonnage inférieur à 150 tonnes.

La navigation au long cours entre le port d'Oran et les pays d'Outre-Mer se borne actuellement aux relations avec les États-Unis d'Amérique, et la Turquie d'Asie.

Le cabotage international progresse l'année en année ; il importe les houilles d'Angleterre, les bois de Norvège, les pétroles raffinés de Russie, les machines agricoles anglaises, les soufres d'Italie, les céréales de l'Anatolie et de la Turquie d'Europe, de nombreux produits de l'Espagne, etc. Il exporte l'alfa, le crin végétal, les vins, les peaux, les fourrages, etc.

Oran est en relations suivies avec le Maroc, l'Afrique occidentale française, Madagascar, l'Indo-Chine (par la voie de Marseille) ; 130 navires français, avec un tonnage de 152.820 t., touchent le port d'Oran ; 272 navires étrangers avec un tonnage de 477.643 t., touchent le même port. 57.276 passagers ont été débarqués à Oran, 56.127 s'y sont embarqués, Le nombre des relâcheurs est en progrès constant :

1904 : 190 navires jaugeant 305.989 t. ; 1905 : 194, jaugeant 313.262 t. ; 1906 : 219, jaugeant 361.4111. ; 1907 : 341, jaugeant 593.001 t. ; 1908 : 394, jaugeant 673.443 t.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : entrées : commerce extérieur, 450.520 t. ; commerce algérien, 64.2121., Total: 514.7321.

Sorties : commerce extérieur, 791.219 t., commerce algérien, 62.928 t. Total : 854.147 t.

1907 : entrées : commerce extérieur, 410.246 t. ; commerce algérien, 63.0021. Total: 473.248 t.

Sorties : commerce extérieur, 713.028 t. ; commerce algérien, 43.197 t. Total : 756.225 t.

En moins pour 1908 :

En plus pour 1908 : Entrées : 40.274 t. ; commerce algérien, 1.210 t. Total : 41.484 t.

Sorties : 78.1911. ; commerce algérien, : 19.7311. Total : 97.9221.

PORT DE BÔNE

La population de Bône, qui était de 1.500 habitants en 1830, est devenue de 41.856 en 1906 après avoir été de 32.005 en 1896. Elle avait gagné en dix ans près de 10.000 habitants.

Le port est situé à l'ouest du golfe de Bône, près de l'embouchure de la Seybouse ; il est abrité naturellement par la pointe du cap de Garde, et par celle dit « du Lion ». Avant 1830, il n'y avait aucun ouvrage à l'emplacement actuel du port ; la rivière la Seybouse servait de port à l'ancienne Hippone.

Le port actuel se compose : 1° d'une petite darse environ 12 hectares ; 2° d'une grande darse, 70 hectares ; 3° d'un avant-port de 50 hectares. La largeur de la passe de l'avant-port est de 250 mètres, celle des passes des darses est de 70 mètres. La jetée du Lion, qui ferme vers l'est l'avant-port, a 1000 mètres de longueur. Elle est parallèle à la jetée Babayaud, qui sépare l'avant-port de la grande Darse. La jetée Sud ferme l'avant-

port sur 450 mètres de longueur et la grande darse sur 830 mètres de longueur. Les fonds varient de 6 à 13 mètres ; des dragages exécutés dans les deux darses maintiennent le long des 6 quais des fonds de 8 et 9 mètres.

Le port est accessible par tous les temps et les opérations à quai n'y sont jamais interrompues.

Le mouvement général des entrées et des sorties s'est chiffré, en 1908, par 3.673 navires, jaugeant 1.626.531 tonneaux, contre 3.405 navires et 1.531.236 tonneaux en 1907. Les totaux correspondants des années 1906 et 1905, 1.702.430 tonneaux et 1.681.444 tonneaux démontrent que l'activité du port s'est ralentie, mais tout fait espérer qu'il ne s'agit que d'une crise passagère.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 103.750 t. ; commerce algérien 33.162 t. Total: 136.912 t.

Sorties : commerce extérieur, 516.762 t. ; commerce algérien, 20.002 t. Total 536.764 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 113.679 t. ; commerce algérien, 24.561 t. Total 138.240 t.

Sorties : commerce extérieur, 561.280 t. commerce algérien, 28.693 t. Total : 589.973 t.

En moins pour 1908 : commerce extérieur, 9.929 t. ; total 1.328 (entrées).

En plus pour 1908 : commerce algérien, 8.601 t.

En moins pour 1908 : commerce extérieur, 44.518 t. ; commerce algérien, 8.691 t. Total : 53.209 t. (sorties).

En plus pour 1908.

La situation géographique de Bône garantit à son port un long avenir de prospérité. Tête de ligne de Bône-Guelma par Duvivier, vers Guelma, Souk-Ahrras, la Tunisie et Tébessa, et par Duvivier, vers Constantine ; reliée par Aïn-Mokra et Saint-Charles à la ligne Philippeville-Constantine ; reliée à La Calle par une ligne d'intérêt local, à Randon centre d'une région très fertile, par une autre ligne ; la zone desservie par le port de Bône comprend toute la plaine de Bône (produits agricoles, forestiers et minerais). Mais lorsqu'on aura commencé l'exploitation des richesses minéralogiques du Djebel-Ouenza, évaluées à plus de 30 millions de tonnes, le développement du port dépassera en rapidité et en importance les prévisions les plus optimistes.

Les Ports algériens

(suite et fin)

(*Les Annales coloniales*, 25 novembre 1909)

PORT DE PHILIPPEVILLE-STORA

Le port, ouvert le 1^{er} novembre 1838, eut, en 1839, un mouvement commercial se chiffrant par 2.848.744 francs à l'importation et 306.382 francs à l'exportation.

Le port est situé dans la partie la plus méridionale du golfe de Stora, formé par le cap Bougaroun à l'ouest et le cap de Fer à l'est. Ouvert au nord, le golfe a 33 milles de largeur, 12 milles de profondeur.

En 1908, le port se compose : 1° d'un avant-port, 2° d'une darse. La grande jetée du nord protège l'un et l'autre ; la jetée du Château-Vert sépare l'avant-port. Les fonds varient de 2 à 15 mètres dans l'avant-port, de 7 à 12 mètres dans la darse. La jetée du nord a 1.025 mètres de longueur. La jetée ou Épi du Château-Vert va être rechargée sur 55 mètres de longueur et prolongée de 100 mètres vers le nord. L'ancienne passe

réduite de 300 à 108 mètres de largeur avec une profondeur d'eau de 15 mètres.

Les navires peuvent accoster le long du quai ouest de la traverse sud presque par tous les temps.

On aménage les quais de la traverse nord en vue de faire de Philippeville un centre principal de flottilles de torpilleurs et de sous-marins.

Le trafic du port de Philippeville avec les pays étrangers a été limité en 1908, comme les années précédentes, au cabotage international.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 91.057 t. ; cabotage algérien 18.009 t. Total 109.0661.

Sorties : commerce extérieur, 123.819 t. ; cabotage algérien, 24.161 t. Total 147.980 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 89.631 t. ; cabotage algérien, 15.157 t. Total 104.7881.

Sorties: commerce extérieur, 131.8011. ; cabotage algérien, 37.056. t. Total 168.857 t.

En moins pour 1908 : pour les entrées.

En plus pour 1908 : commerce extérieur, 1.4261.; cabotage algérien, 2.852 t. Total 4.278, pour les entrées.

En moins pour 1908 : commerce extérieur, 7.982 t. ; cabotage algérien 12.895 t. Total 20.877, pour les sorties.

En plus pour 1908 : néant.

Stora est un village à 4 kilomètres ouest de Philippeville, 3.197 habitants.

PORT D'ARZEW

Le port est situé à l'ouest du golfe d'Arzew. Son mouillage est sûr, par des fonds de 1.0 à 15 mètres ; il est abrité de tous les vents et de la grosse mer du large, par le contrefort du Djebel-Orouse et une jetée de 325 mètres de longueur, enracinée à ce cap. Les travaux en cours, dont la dépense s'élèvera à 1.200.000 francs, permettront après leur achèvement, vers la fin de 1909, d'avoir une longueur de quais suffisante pour l'accostage, par tous les temps, de cinq ou six gros navires.

En 1908, le mouvement maritime du port d'Arzew s'est traduit, entrées et sorties réunies, par 1.040 navires jaugeant 572.190 tonneaux. Ces chiffres dépassent ceux notés en 1907 de 62 navires et 62.354 tonneaux.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 41.601 ; cabotage algérien, 4.148. Total, 45.7491.

Sorties : commerce extérieur, 139.557 t. ; cabotage algérien, 20.857 t. Total : 160.414 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 26.228 t. ; cabotage algérien, 4.928 t.

Total: 31.156.

Sorties : commerce extérieur, 125.419 t. ; cabotage algérien, 18.301 t. Total : 143.720. t.

En moins pour 1908 : cabotage algérien, 780 t. (entrées).

En plus pour 1908 : commerce extérieur, (entrées), 15.373 t. ; commerce total 14.5931.

En plus pour 1908 : commerce extérieur, (sorties) 14.138 t. ; cabotage extérieur 2.5561. Total 16.6941.

En 1908, Arzew a expédié par chemin de fer, du littoral à l'intérieur, à destination

des marchés de l'Extrême-Sud et du Maroc, 48.305 tonnes de marchandises.

Par contre, il a reçu de ces mêmes régions 166.043 tonnes, soit 18.596 tonnes de plus qu'en 1907.

PORT DE BOUGIE

Le mouvement du port, en 1908, accuse 1.897 navires jaugeant 1.015.638 tonneaux (entrées et sorties réunies).

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, , 32.852 ; cabotage algérien 28.000. t. Total : 60.852 t.

Sorties : commerce extérieur, 152.8351.; cabotage algérien : 39.619 t. Total : 192.454 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 33.860 t. ; cabotage algérien, 22.055 t. Total : 55.915 t.

Sorties: commerce extérieur, 145.105 t. ; cabotage algérien, 32.872 t. Total : 177.977 t.

En moins pour 1908 ; Entrées : commerce extérieur, 1.008 t. En plus pour 1908 : Entrées : commerce extérieur, 5.945 t. Total : 4.937 et sorties ; commerce extérieur, 7.730 t. ; cabotage algérien, 6.747 t. Total : 14.477.

PORT DE MOSTAGANEM

Le trafic en 1847 était de 23.000 tonnes, de 30.000 en 1865. En 1890, 40.000 tonnes, entrées et sorties. En 1900, 70.000 tonnes et et 143.050 tonnes en 1908.

Le port, situé à l'est du golfe d'Arzew, est exposé aux vents nord-ouest. Il a fallu aménager un port artificiel en empiétant sur la mer. Pour cela, on a construit deux jetées, l'une au nord 892 mètres, l'autre au sud-ouest, 335 mètres. La jetée nord sera prolongée , en 1909 de 892 mètres à 960 mètres, soit sur 68 mètres, renforcée et rechargée par un mur de garde sur la jetée même.

Mais sur une surface de 16 hectares, 10 seulement peuvent recevoir les navires calant 6 mètres, les fonds variant de 6,50 à 10 mètres, il y a, en effet, un banc de sable de 200.000 m. cubes, et le dragage commencé en 1907, n'en a fait disparaître que le tiers. Lorsque les travaux seront terminés, les dépenses effectuées à Mostaganem atteindront près de 13.000.000 francs.

On a noté, en 1908, l'entrée de 750 navires jaugeant 250.899 tonneaux et la sortie de 747 navires jaugeant 250.742 tonneaux, soit un mouvement total de 1.497 navires avec 501.641 tonneaux, supérieur de 131 navires et de 95.418 tonneaux aux chiffres de 1907.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 23.651 t. ; cabotage algérien, 13.635 t. Total : 39.9861.

Sorties : commerce extérieur, 63.143 t. ; cabotage algérien, 37.683 t. Total : 100.8261.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 17.169 t. ; cabotage algérien, 16.340 t. Total: 33.509 t.

Sorties : commerce extérieur, 74.7111.; cabotage algérien, 31.127 t. Total : 105.8381;

En moins pour 1908 : cabotage algérien (entrées), 5 ; commerce extérieur, 11.568 et

total 5.012 (sorties).

En plus pour 1908 : commerce extérieur, 6.482 et total 6.477 (entrées) ; cabotage 6.556 (sorties).

PORT DE BENI-SAF

La création de ce port est due à l'initiative de la Compagnie des mines de Soumah et de la Tafna, concessionnaires des gisements de minerais existant dans la région. Un décret du 14 juin 1876 formula les autorisations nécessaires ; la compagnie Fives-Lille exécuta, de 1876 à 1881, des travaux pour le compte de la compagnie minière, et pour la somme de 4 millions.

La compagnie minière est devenue aujourd'hui la Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-el-Hadid.

Beni-Saf a dû son développement rapide à l'extension des mines de fer successivement découvertes. La ville compte 7.304 habitants dont 2.903 européens et 4.401 indigènes (recensement de 1906).

Un chemin de fer à voie étroite de 1 m. 05, relie la ville à Tlemcen.

Le petit port, abrité à l'ouest par les montagnes de Rachgoun, est formé par deux jetées : 1° jetée de l'ouest (ou du large) longue de 975 mètres; 2° jetée de l'est ou du sud, perpendiculaire à la côte, longue de 300 mètres, la passe a 175 mètres de large.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : entrées : 10.563 t. ; sorties : 352.094 t.

1907 : entrées : 12.038 t. ; sorties : 374.801 t.

Ce chiffre ne comprenant, sauf 450 tonnes de crin végétal, que les minerais extraits des gisements environnants, gisements qui assurent une très longue et riche exploitation.

PORT DE DJIDJELLI

De grands travaux, commencés en 1905, terminés en juillet 1909, en ont fait un bon port ; et si les travaux de protection prévus au projet complémentaire sont bientôt exécutés, le port de Djedjelli offrira aux navires un refuge très sûr par tous les temps.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 12.058 t. ; cabotage algérien, 9.923 t. Total, 21.9811.

Sorties : commerce extérieur, 9.327 t. ; cabotage algérien, 8.087 t. Total: 17.414 t

1907 : Entrées : commerce extérieur, 7.9161. ; cabotage algérien, 8.7181. Total 16.6341.

Sorties : commerce extérieur, 10.405 t. ; cabotage algérien, 7.0451. Total: 17.4501.

En moins pour 1908: entrées : néant

Sorties : 1.078 ; commerce algérien, 36 t.

En plus pour 1908 : entrées : 4.142 t., 1.205, Total : 5.347 ; Sorties : 1.0421.

PORT DE COLLO

Bien abrité par le cap Bougaroni, situé dans une région couverte de chênes-liège et d'oliviers, Collo (Chullu chez les Romains) fut un marché maritime très fréquenté pendant le moyen-âge.

En 1907 : sa population s'élevait à 3.430 habitants, dont 861 Européens.

Exposée aux vents d'est et du nord-est, la baie est signalée par le phare du cap Djerda à 3 kilomètres au nord-est.

A l'intérieur du port, la profondeur n'est que de 3 m. 50, aussi les balancelles et les petits vapeurs côtiers peuvent seuls accoster à quai. Les grands navires mouillent à 250 mètres environ de la côte et effectuent leurs opérations au moyen d'allèges.

Tonnage des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 1.146 t. ; cabotage algérien, 4.882 t. Total : 6.028 t.

Sorties : commerce extérieur, 4.7541 ; cabotage algérien, 6.154 t. Total : 10.908 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 653 t. ; cabotage algérien, 6.939 ; Total : 7.592 t.

1907 : Sorties : commerce extérieur, 4.920 ; t. ; cabotage algérien, 6.241 t. Total ; 11.1611.

En moins pour 1908 : Entrées : cabotage, 2.0571. Total : 1.564 t.

Sorties : commerce algérien, 166 t. ; 1 cabotage, 87 t. Total, 253 t.

PORT DE NEMOURS

Nemours est établi sur le bord d'une plage de 1.300 mètres de longueur orientée de l'E. N.-E. à l' O. S.-O., complètement exposée aux grosses mers.

La rade est terminée par deux pointes ; celle de l'est a 150 mètres de hauteur ; une jetée de 50 mètres de long, 30 mètres de large, y est enracinée.

On doit construire une jetée nord sur 200 mètres de longueur et amorcer sur 80 mètres une jetée ouest.

Tonnage général des marchandises importées et exportées

1908 : Entrées : commerce extérieur, 6.270 ; t. ; cabotage algérien, 8.857 t. Total : 15.127 t.

Sorties : commerce extérieur, 7.653 t. ; cabotage algérien, 3.459 t. Total : 11.112 t.

1907 : Entrées : commerce extérieur, 4.193 t. ; cabotage algérien, 8.255 t. Total : 12.4481.

Sorties : commerce extérieur, 12.498 t. ; cabotage algérien, 2.495 t. Total : 14.993 t.

En moins pour 1908 : Entrées : commerce extérieur, 4.845 t. Total : 3.881

En plus pour 1908 : Entrées : commerce extérieur, 2.077 t. ; Cabotage algérien, 6021. Total: 2.679 t.

Sorties : cabotage algérien, 964 t.

*

* *

Étant donnés les chiffres que j'ai mis sous les yeux du lecteur, je crois pouvoir affirmer que la situation des ports de l'Algérie est en constant progrès. Le mouvement commercial, qui se développe d'une façon aussi satisfaisante que possible, ne fera que s'améliorer par suite des importants travaux d'agrandissement ou de réfection entrepris et que je n'ai pu que signaler trop brièvement. À cet égard, nul doute que l'activité et la ténacité de M. le gouverneur général de l'Algérie ne mènent à bonne fin ces travaux pour le meilleur profit de notre colonie.
