

## PROSPER DURAND, armateur à Alger

Prosper Durand  
(Lyon, 1851-Alger, 1934)

Acconier (manutentionnaire portuaire)  
en association avec Ange Schiaffino,

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Schiaffino+Durand\\_et\\_Cie.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Schiaffino+Durand_et_Cie.pdf)  
armateur

marchand de charbon,  
camionneur,

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Durand-Transporteur-Alger.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Durand-Transporteur-Alger.pdf)  
mécanicien,

Prosper Durand

est aussi à l'origine d'une usine d'agglomérés de houille (« briquettes »)  
sur l'arrière-port de l'Agha

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Durand\\_agglo\\_houille.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Durand_agglo_houille.pdf)

Syndicat commercial  
Quatrième groupe  
Transports

(*Le Journal général de l'Algérie*, 1<sup>er</sup> février 1900)

Durand, Prosper, armateur, négociant en charbons, quai, Alger.

---

Syndicat commercial

(*Le Journal général de l'Algérie*, 25 novembre 1900)

.....  
M. Millard nous a soumis l'idée de créer un Musée commercial à Sao-Paulo. A ce sujet, il a même fait allusion à notre collègue M. Durand, ici présent, dont les bateaux font le service entre Alger et Gènes ; d'après M. Millard, ce serait la voie la plus économique.

M. Durand. — Je mets mes bateaux à la disposition des Algériens qui désireraient emprunter la voie de Gènes pour faire parvenir leur marchandise au Brésil.

---

(Le Journal général de l'Algérie, 3 octobre 1907)

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

« Monsieur le Ministre,

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

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

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

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

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

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

« Malheureusement, cet espoir a été déçu. Les armateurs du remorqueur italien, qui sont en même temps des entrepreneurs du port d'Oran (au moins M. Jammy), n'ayant pas été inquiétés, se sont enhardis et, maintenant, ce n'est plus seulement le *Pietro-Migga*, mais deux remorqueurs battant pavillon italien qui font journellement, non plus des opérations entre ports français, mais bien à l'intérieur du port français d'Oran Ceci est incroyable, et lorsqu'on me nous a affirmé ces faits, nous avons refusé d'y croire. Mais une enquête les a confirmés et a démontré

que, pendant ce temps, les remorqueurs français déjà cités étaient disponibles, de même que le *Georges-Simone* du port de Bône, d'une force de 250 chevaux, qui est désarmé depuis le 17 août parce qu'il manque de travail.

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

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

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

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

Le président

Signé : André LEBON

---

#### [Concurrence italienne (suite)]

Syndicat commercial algérien

Protestation du Comité des armateurs de France contre l'admission d'un pavillon étranger dans certaines opérations de remorquage effectuées entre les ports de Bône et d'Oran et à l'intérieur du port d'Oran

(*Le Journal général de l'Algérie*, 27 octobre 1907)

M. Prosper Durand, armateur, vice-président du 4<sup>e</sup> groupe du Syndicat commercial, transmet à M. le président copie de la lettre adressée par le président du Comité central des Armateurs de France à M. le ministre de la Marine et contenant une protestation contre certaines opérations de remorquage effectuées dans le port d'Oran par des remorqueurs italiens, alors que les remorqueurs français sont désarmés par suite du manque de travail.

Les opérations incriminées par le Comité central des armateurs de France sont :

1<sup>o</sup> le remorquage d'un clapet, effectué au mois de mai dernier, entre Bône et Oran, par le remorqueur italien *Pietro-Migga*, qui appartient précisément aux entrepreneurs du port d'Oran. L'Administration de la marine de Bône, considérant que le remorqueur principal de ce port, appartenant à un armateur français, M. Teddé, n'était pas disponible à ce moment, a admis le remorqueur italien à pratiquer l'opération dont il s'agit, alors que dans les ports voisins, à Bougie et à Alger, il ne manquait pas de remorqueurs français, ceux de MM. Ch. Schiaffino, A. Juvet et Cie, Prosper Durand, etc., pour l'effectuer ;

2<sup>o</sup> le remorquage des matériaux de construction du port d'Oran, effectué journellement à l'intérieur de ce port par non pas un, mais deux bateaux battant pavillon italien.

Le président du Comité central des armateurs de France appuie sa protestation sur le décret du 21 septembre 1793 (acte de navigation) qui réserve au pavillon national les opérations de cabotage effectuées entre ports français et à l'intérieur

des ports français et sur la loi du 11 avril 1906 qui assimile à ces opérations de cabotage les opérations de remorquage effectuées entre ports français et à l'intérieur des ports français. Il demande que l'entrepreneur du port d'Oran reçoive l'ordre de l'Administration de continuer ses travaux exclusivement avec des remorqueurs battant pavillon français.

M. Prosper Durand termine sa lettre en attirant l'attention du Syndicat commercial sur l'extrême gravité des faits signalés par le Comité central des armateurs de France et, afin d'éviter leur retour, il prie ses collègues de joindre leurs protestations à celles lui ont déjà été exprimées.

M. de Solliers. — Nous nous expliquons à la rigueur ce qui a pu se produire à Bône par suite de l'absence d'un remorqueur français disponible dans ce port, car sur place ne veut pas dire sur toute l'étendue du territoire ; d'ailleurs, faire venir un remorqueur de Bougie ou d'Alger aurait entraîné des frais considérables. Tout autrement importante que la précédente me paraît la seconde plainte concernant les opérations de remorquage effectuées journalièrement dans le port d'Oran, dont les entrepreneurs se serviraient de remorqueurs étrangers, ce qui est assurément contraire aux lois sur la navigation.

M. Paturaud. — L'entrepreneur du port d'Oran, associé à un entrepreneur français, devrait bien faire franciser les remorqueurs dont il se sert.

M. Tarting. — Il est profondément regrettable que des entrepreneurs italiens soient admis à prendre part aux adjudications de travaux publics, alors qu'en Italie, les Français sont évincés. Pour le cas qui nous occupe, les entrepreneurs du port d'Oran sont des Italiens associés à un entrepreneur français.

M. Paturaud. — Si les Français ne sont pas admis à l'étranger, la réciprocité devrait exister.

M. de Solliers. — Nous devons considérer les déclarations de notre vice-président, M. Tarting, comme une protestation. Je verrai, si vous le voulez bien, M. Godard, directeur des Travaux publics, auquel je demanderai les explications nécessaires sur la situation faite en Algérie aux entrepreneurs français et je vous rendrai compte, lors d'une prochaine séance, du résultat de mes démarches.

(Marques générales d'assentiment).

---

Le naufrage de l'« Alger »  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 18 janvier 1908)

LE vapeur *Alger*, appartenant à M. Prosper Durand, armateur à Alger, avait quitté l'arrière-port de l'Agha à minuit dans les premiers jours de janvier, à destination de Dellys. Il avait à bord des marchandises diverses, notamment des barils de sulfure de calcium. Tout à coup, le feu se déclara dans la cale arrière du navire, où se trouvaient arrimés les barils.

C'est le vapeur autrichien *Barros*, capitaine Bubany, de la Compagnie Adria, venant de Fiume avec un chargement d'orge, qui aperçut le premier l'*Alger* et se porta à son secours. Voici la partie du rapport de mer du capitaine Bubany, relative au sauvetage des quatre passagers de l'*Alger* :

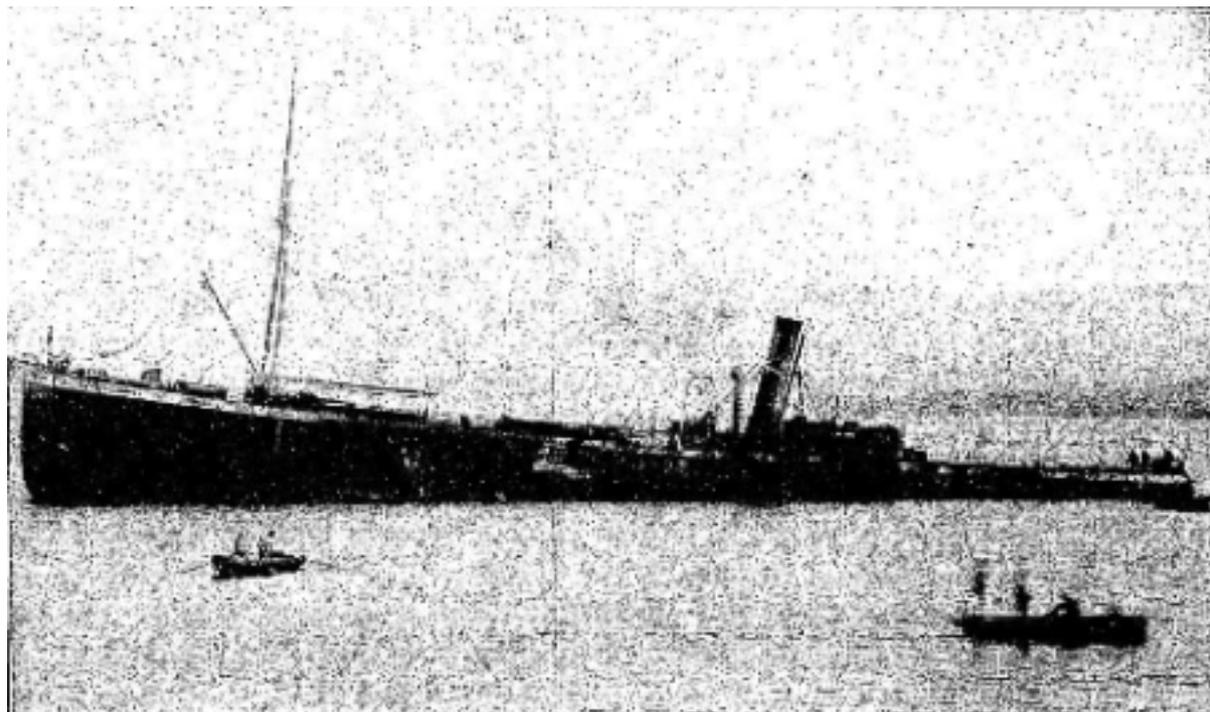
« J'ai rencontré, dimanche matin, à 8 heures, à 35 milles de la côte, le vapeur français *Alger*, qui était en flammes sur toute sa partie arrière.

Je me portai à son secours, et, sur la demande du capitaine, je pris à mon bord quatre passagers et les ramenai à Alger.

« Quant aux hommes de l'équipage de l'*Alger*, ils prirent passage sur les embarcations du bord et se maintinrent près du navire.

« Sur ces entrefaites, le remorqueur *Travailleur*, de la même maison, qui était au mouillage à Dellys, prévenu par les guetteurs du cap Bengut, arriva auprès de l'*Alger* et, ayant installé une remorque, le conduisit à Dellys. Je fis alors route sur

Alger où je débarquai les quatre passagers ».



LA PERTE DE L'« ALGER », SUR LES ROCHERS, A DELLYS  
Cliché Barbé.

Le capitaine Bubany ajoute que d'après les déclarations qui lui ont été faites par les passagers, le feu avait pris dans la cale arrière où se trouvait le carbure.

Dans la soirée, on apprenait qu'en raison des faibles moyens dont on dispose à Dellys, on avait dû échouer le vapeur et le saborder pour éteindre l'incendie. L'*Alger*, qui jauge 895 tonneaux, appartenait depuis cinq ans à M. Prosper Durand. Il avait été acheté par ce dernier au maghzen marocain et était auparavant armé en yacht pour l'usage du sultan du Maroc.

---

LES PORTS ALGÉRIENS  
CHERCHELL  
(*Le Sémaphore algérien*, 8 mars 1908)

.....  
Le port de Cherchell est desservi par les trois compagnies de navigation ci-après, dont les navires, sont attachés au port d'Alger :

- 1° Lignes côtières algériennes (Marc Le Roux) ;
- 2° Transports maritimes côtiers algériens (Prosper Durand) ;
- 3° Services côtiers à vapeur (Les Fils de Carmel Achaque).

.....  
LES PORTS ALGÉRIENS  
TIPAZA  
(*Le Sémaphore algérien*, 29 mars 1908)

Transports maritimes côtiers algériens (P. Durand) ;

---

NOUVELLES MARITIMES  
ALGERIE  
(*Le Sémaphore algérien*, 11 mai 1909)

Le tribunal correctionnel de Bône a rendu son jugement dans l'affaire de l'abordage entre les vapeurs « Gironde », de la Compagnie Prosper Durand, et « A.-Schiaffino », des Lignes côtières.

Le capitaine Ayello, de la « Gironde » est condamné à deux mois de prison avec application de la loi de sursis et à 100 francs d'amende. Le capitaine Serra, de l'« A.-Schiaffino », est condamné à 200 francs d'amende.

---

MARIAGE  
Léonie Durand  
Henri Fine  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 8 juillet et 30 septembre 1909)

Nous apprenons le prochain mariage de Mademoiselle Léonie Prosper Durand, fille du sympathique armateur, membre du Syndicat commercial, avec M. Henri Fine, secrétaire du conseil de gouvernement.

Nous adressons aux futurs époux nos meilleurs vœux.

---

Syndicat commercial algérien  
Fret sur Bordeaux  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 3 novembre 1910)

A propos de lettres des principales compagnies de navigation répondant à des demandes de renseignements, M. le président croit savoir qu'un accord est intervenu entre quelques chargeurs et un armateur algérien pour créer un nouveau service sur Bordeaux et échapper ainsi aux conditions draconiennes imposées à leurs contractants par les compagnies syndiquées.

Un membre du groupe, qui fait partie des signataires de cette convention, la confirme et en précise les termes. Six gros chargeurs sur Bordeaux ont traité avec M. Prosper Durand, qui doit établir deux départs réguliers par mois sur Bordeaux et lui ont garanti un minimum de 40.000 fûts.

Nous devons féliciter chaleureusement les chargeurs qui ont pris cette intelligente initiative et notre devoir est de leur donner non seulement notre appui moral, mais encore de les soutenir effectivement en remettant à la nouvelle ligne tout ou partie de notre fret. Si les compagnies consentent, enfin, à réduire leurs exigences, il ne faudra pas oublier que ce résultat s'il est dû à la bonne entente et à l'énergie d'un groupe de négociants, est rendu possible par la présence d'un concurrent nouveau.

Il est donc indispensable que nous soutenions cette entreprise.

---

Sinistre maritime  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 17 mars 1912)

La Compagnie Durand, de notre ville, vient encore d'éprouver un bien regrettable

sinistre. Le navire *Lyon*, faisant partie de sa flotte, a coulé vendredi soir dans le port de Bône au moment où, après avoir embarqué 600 fûts à destination d'Alger, l'équipage prenait son repas.

Tous les papiers du bord ont pu être sauvés : on ne signale aucun accident de personnes.

Nous présentons à notre sympathique concitoyen, M. Durand, nos bien sincères condoléances.

---

1912 : REPRISE DE LA FLOTTE PROSPER DURAND  
PAR LES CHARGEURS ALGÉRIENS RÉUNIS  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Chargeurs\\_algeriens\\_reunis.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Chargeurs_algeriens_reunis.pdf)

---

ALGER  
Affréteurs réunis  
(*Le Sémaphore algérien*, 6 mai 1912)

Les agents de la Société des « Affréteurs réunis » [Laurens] ont l'honneur d'informer le Commerce que, depuis mardi, leurs bureaux sont transférés au quai Central (anciens bureaux Prosper Durand). Téléphone : 3-71.

---

Syndicat commercial algérien  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 12 et 30 mai, 7 juillet 1912)

Lettre de la Société des « Chargeurs algériens réunis\* » informant qu'elle a pris la suite des services maritimes de M. Prosper Durand et qu'elle va desservir très régulièrement tous les ports algériens en délivrant des connaissements directs pour tous les ports français et réciproquement.

---

Syndicat commercial algérien  
Le naufrage du « Saint-Augustin »  
(*Le Journal général de l'Algérie*, 19 janvier 1913)

.....  
M. CROCHARD. — Le 3 janvier courant, nous apprenions que le *Saint-Augustin*, navire de la Compagnie générale transatlantique, effectuant un service à passagers entre Marseille et Bône, avait coulé la veille, à 40 milles de ce port. Heureusement, passagers et équipages avaient été sauvés et la catastrophe n'avait entraîné qu'une perte matérielle. L'émotion n'en a pas été moins vive, car, si la fatalité l'avait voulu, le *Saint-Augustin* aurait été perdu corps et biens, loin de terre, comme la *Ville-d'Alger*, de la maison Prosper Durand — pour ne citer qu'un exemple — qui a sombré dans le golfe de Gascogne et dont on n'a jamais retrouvé la moindre épave.  
.....

---

NOMINATIONS  
M. d'Esposito père

ALGER

(*Le Sémaphore algérien*, 1<sup>er</sup> février 1914)

Monsieur Puech fils, armateur à Cette, directeur de la Compagnie cettoise de navigation à vapeur, vient de réorganiser un service sur les lignes d'Algérie. Il a confié la direction de l'agence d'Alger à notre sympathique concitoyen et ami d'Esposito père [directeur des Chargeurs algériens réunis], si avantageusement connu dans le monde du commerce et de la marine. Depuis plus de quarante-cinq ans, il s'occupe des questions de navigation. Il a donné, quand il était chez Prosper Durand, une grande impulsion aux lignes côtières et nul choix ne pouvait être meilleur pour M. Puech que celui de M. d'Esposito.

.....

\_\_\_\_\_