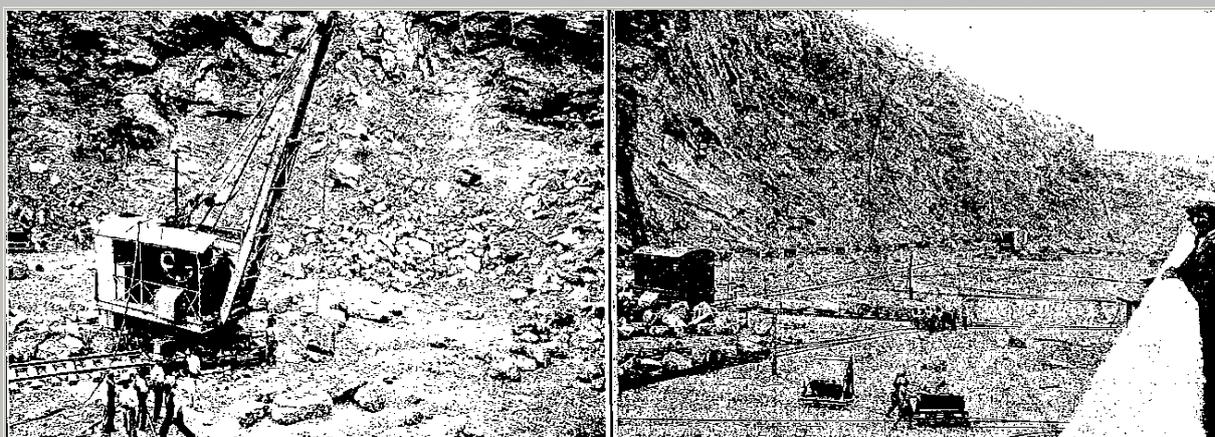


# LES GRANDS TRAVAUX DU PORT D'ORAN



I. UN TREUIL A VAPEUR — II. DANS LA CARRIÈRE DE PIERRES EXPLOITÉE PAR MM. FOGLIOTTI, PENNA ET JAMBY, A MERS-EL-KEBIR

**L**e mouillage d'Oran, où se trouve de l'eau en abondance, si heureusement complété par la superbe rade de Mers-el-Kébir, semble avoir été fréquenté, de tout temps, comme port de refuge, par les navigateurs ; mais ce n'est qu'en 902 que des marins andalous se fixèrent sur ce point et donnèrent naissance à une ville dont la richesse devint rapidement considérable. Malgré des vicissitudes sans nombre, malgré les épreuves les plus ruelles, malgré les coups les plus durs de la nature et des hommes. Oran ne cessa de progresser pour arriver à nous, grande et puissante Métropole commerciale de l'Ouest.

Après la conquête et durant de longues années, les opérations maritimes d'Oran furent effectuées à Mers-el-Kébir, mais l'Administration finit par reconnaître les énormes avantages que retirerait le commerce et l'Etat en évitant à la marchandise et au matériel de guerre le transport sur les huit kilomètres qui séparent Mers-el-Kébir d'Oran. De graves accidents se produisirent : dans l'espace de dix mois, en 1833, trois allèges appartenant à l'Etat périrent avec leur cargaison. La création d'un port devant Oran fut alors décidée.

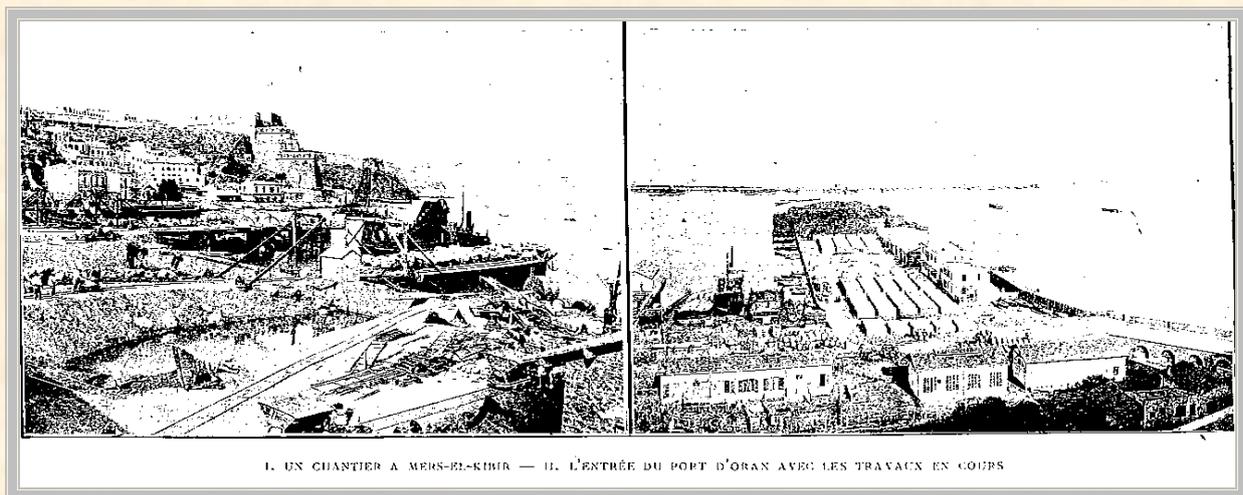
Un projet de port fut approuvé en 1848, il comportait la création d'un bassin de 4 hectares 40 ares, abrité par deux jetées : l'une. Au Nord, enracinée sur l'ancien môle espagnol, de 350 mètres de longueur : l'autre, à l'Est, laissant entre son extrémité et la jetée Nord une passe de cent mètres : ce bassin devait être entièrement entouré de quais.

Mais le développement commercial d'Oran fut tellement rapide qu'en 1857, avant même l'achèvement des travaux compris au projet de 1848, on reconnut que le bassin en cours d'exécution serait absolument insuffisant : le commerce ne pouvait, en effet, se contenter d'un port accessible seulement à un très petit nombre de navires et d'un faible tirant d'eau. Un nouveau bassin, de 26 hectares de superficie, formé par une jetée de 1,035 mètres, enracinée à la pointe Lamoune et un autre, perpendiculaire à la côte, de 335 mètres, furent entrepris et terminés – moins les quais — en 1876.

Mais, une fois encore, les progrès du port d'Oran allaient faire sentir l'insuffisance des installations prévues et réclamer un nouvel agrandissement.

On se rendra compte du rapide essor de ce port par la comparaison des chiffres du mouvement du port qui comportait en :

1855.....	775 navires jaugeant 36.000 tonnes.
1865.....	1,146 navires jaugeant 81.465 tonnes
1875.....	1,806 navires jaugeant 223.450 tonnes
1885.....	2,063 navires jaugeant 690.260 tonnes
1895.....	3,915 navires jaugeant 1.836.767 tonnes
1904.....	5,753 navires jaugeant 3.613.721 tonnes
1909.....	6.717 navires jaugeant 5.513.178 tonnes



Il est à remarquer que ce tonnage représente — non des relâcheurs — mais des navires venant effectuer des opérations de commerce.

Devant l'insuffisance des surfaces des quais et des bassins, un nouveau programme de travaux a été élaboré. Il comporte le prolongement, sur 1,282 mètres, de la jetée du large et l'établissement d'une seconde jetée de 400 mètres de longueur, sensiblement perpendiculaire à la terre, enracinée à la pointe du Ravin-Blanc qui marque l'extrémité du port, vers l'Est. Ces deux ouvrages créent un bassin de 1,400 mètres de

long sur 1,000 mètres de large, dont les proportions ont paru trop vastes : 1" pour assurer un calme parfait : 2" pour donner une bonne utilisation commerciale. Pour obvier à ces inconvénients, on a prévu la construction d'une troisième jetée, parallèle à la jetée Sainte-Thérèse, dont elle sera distante de 170 mètres et perpendiculaire à la côte. On aura ainsi deux bassins distincts. Le premier sera entouré de quais, à l'Ouest, par la transformation en ouvrage de ce génie de la jetée actuelle de Sainte-Thérèse dont la largeur sera augmentée de 70 mètres et portée à 120 mètres : au Sud, par un terre-plein avant provisoirement 100 mètres de largeur, à conquérir sur la mer. Et à l'Est, par la jetée dont on a parlé plus haut et laquelle formera également un quai de 220 mètres de longueur sur 95 mètres de largeur. Ce bassin pourra être exécuté assez rapidement, ce qui permettra de mettre, dans un délai assez rapproché, à la disposition du commerce, 895 mètres de longueur de quais accostables aux navires du plus fort tonnage et 174,750 mètres carrés de terre-pleins nouveaux.

Quant au second bassin, beaucoup plus vaste, il remplira momentanément le rôle d'avant-port et pourra, étant donné ses grandes dimensions, recevoir des escadres entières et donner asile en eau calme à notre flotte nationale, dont les grosses unités doivent actuellement aller mouiller à Mers-el-Kébir, ou recevoir les plus grands paquebots du monde. Plus tard, quand le besoin s'en fera sentir, cet ouvrage pourra être garni de quais présentant un développement de 1,500 mètres et formant un terre-plein de plus de 200,000 mètres carrés de superficie.

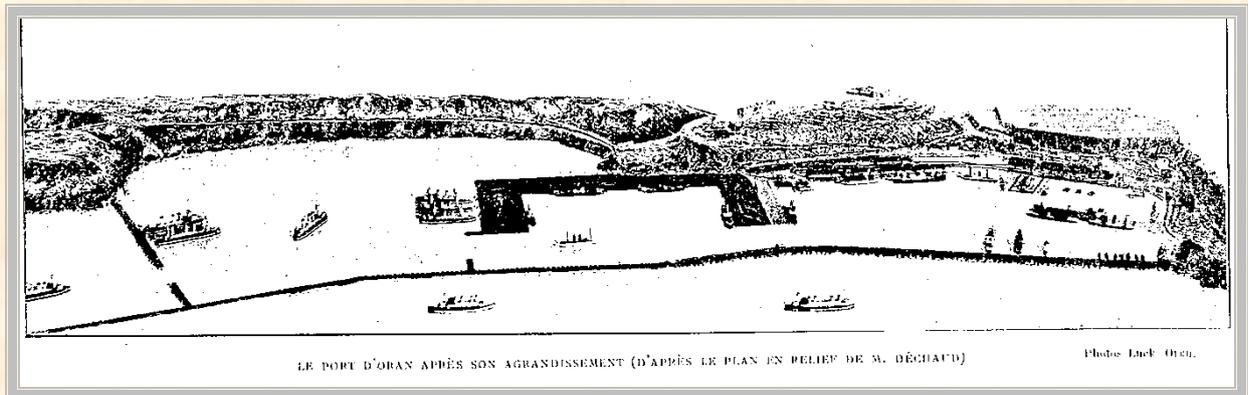
Les travaux à exécuter comportant sans compter les quais de l'avant-port et l'outillage une dépense de 17.700,000 francs. Ils ont été adjugés à la firme italienne Fogliotti, Penna et Jammy. Les travaux ont été commencés en 1907 et se poursuivent assez rapidement. La nouvelle jetée émerge sur environ 200 mètres ; des enrochements considérables marquent déjà son prolongement : l'élargissement de la jetée Sainte-Thérèse est très avancé et l'établissement du môle des hauts-fonds a été entrepris.

Le cube de pierre nécessaire à cette œuvre considérable atteint environ 2.000.000 de mètres cubes. Pour trouver une pareille quantité d'enrochements et de moellons on a attaqué, sur plusieurs faces, les flancs du gigantesque Santon de Mers-el-Kébir. L'entreprise a réclamé des efforts et des sacrifices considérables. Aujourd'hui les carrières fonctionnent bien et l'approvisionnement se fait normalement.

Un outillage considérable assure le rapide acheminement des matériaux. Voici d'abord une grue électrique qui prend les blocs et les charge sur des wagonnets, lesquels sont acheminés vers la bordure du quai : la voie se prolonge sur des appontements où sont accostés des chalands : wagonnets et blocs sont embarqués très rapidement et conduits à pied-d'œuvre par de puissants remorqueurs. Les énormes quartiers de roche sont ensuite précipités à la mer d'une façon automatique et rapide.

Pour les blocs artificiels, le service est assuré par un fort ponton-mâtire et un puissant titan flottant, le Victor-Hugo, qui embarque, transporte et débarque quinze blocs de 45,000 kilos par voyage.

Les travaux doivent être achevés en huit ans et demi : le seront-ils ? C'est peu probable. Néanmoins, une bonne activité règne sur les chantiers et tout permet d'espérer que le commerce oranais, qui souffre tant de l'insuffisance de ses quais, pourra jouir, dès l'année prochaine, de vastes surfaces dépendant du nouveau bassin Sainte-Thérèse. Cette première amélioration permettra au port d'Oran de poursuivre sa marche triomphale vers l'avenir grandiose que fait présager le merveilleux et rapide essor qu'il a pris depuis quelques années.



Ed. DECHAUD.

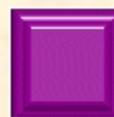
*Source :*

*4 juin 1910.*

*Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France*



*Accueil*



*Afrique du Nord Illustrée*