

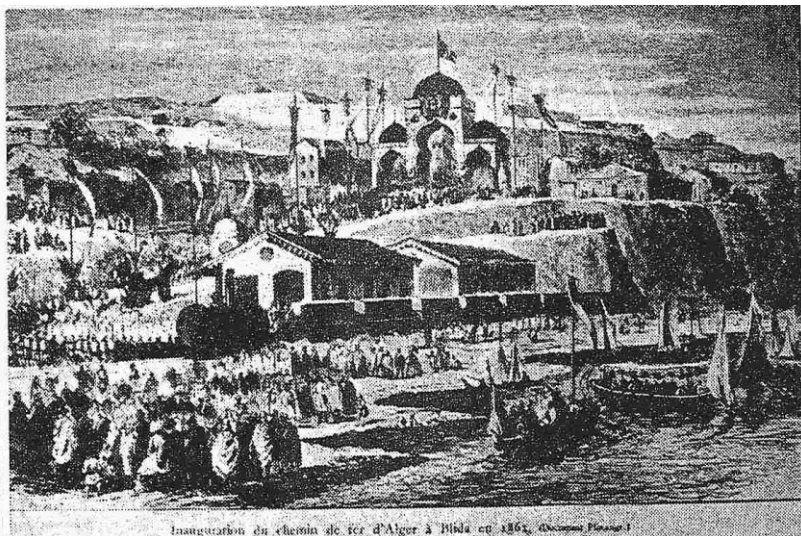
LA PREMIÈRE VOIE FERRÉE D'ALGÉRIE

L'IDEE de faire bénéficier la jeune Algérie de la dernière découverte du machinisme occidental vint rapidement à l'esprit des Algériens contemporains du roi Louis-Philippe et du père Bugeaud. On la trouva formulée en effet dès 1844, quatorze ans à peine après notre venue alors que le pays commençait de recevoir, par nos soins, ses premières routes.

Mais entre le projet et la réalisation devaient s'écouler bon nombre d'années. L'enthousiasme de nos aïeux se heurtait régulièrement au scepticisme des financiers métropolitains qui hésitaient à risquer leurs capitaux dans cette affaire. Car il fallait beaucoup d'argent et l'Algérie n'en avait pas.

Pourtant, il n'était pas de trimestre où la presse locale ne remit sur le tapis ce problème qui, il faut le dire, passionnait l'opinion.

SUITE EN PAGE 3



Inauguration du chemin de fer d'Alger à Blida en 1862. (Cliché France.)



5.000 KM. DE VOIE EN ALGÉRIE ET AU SAHARA

LES réalisations ferroviaires en Algérie constituent une des plus belles œuvres de la France dans ce pays. Après la première ligne Alger-Blida, des travaux furent aussitôt entrepris vers l'ouest et vers l'est d'Alger.

SUITE DE LA 1

nion. Que d'espoirs ne mettait-on pas dans le chemin de fer ! Il devait faciliter notre pénétration économique, sauver les villages du bled, susciter les industries, apporter le bien-être aux tribus par la commercialisation facile de leurs laines et de leurs animaux, donner à nos échanges un élan décisif. En un mot, le chemin de fer devait régénérer la vieille Régence barbaresque.

Mais quel devait être son tracé ? Chaque province avait son plan qu'appuyaient les journaux du cru, Algérois, Bônois, Oranais, Philippevillois... donnaient une version plus moderne de la fable de Perrette et de son pot au lait. Heureusement pour eux, un gouverneur général, le maréchal Randon, fit des chemins de fer algériens son affaire personnelle et obtint de l'empereur Napoléon III, le 8 avril 1857, le décret de « classement » du futur réseau. C'était là en effet une formalité indispensable sans laquelle rien ne pouvait être entrepris.

Sitôt la nouvelle connue, ce fut à Alger une explosion de joie difficile à imaginer. Des punchs furent offerts pour célébrer l'événement et l'on ouvrit même une souscription pour faire frapper, en l'honneur du maréchal Randon, une médaille commémorative. Hélas, l'intéressé ne devait jamais la recevoir, ayant été muté entre temps. Mais ceci est une autre histoire...

Cependant, il restait à trouver ces actionnaires qui continuaient à se dérober. Pour faire patienter l'opinion algérienne, l'armée entreprit les terrassements préliminaires. Le premier coup de pioche fut donné, en grande solennité, en août 1858, près de l'Agha, point terminus de la future ligne Alger-Blida.

Pendant ce temps, un marchandage sordide opposait l'administration aux groupes financiers spécialisés. Ces derniers, se sentant indispensables, demandaient des avantages exorbitants. Que l'on en juge un peu :

Garantie par l'Etat d'un intérêt de 5 pour cent ; don gratuit des terrains nécessaires au réseau ; prestation de main-d'œuvre

obligatoire ; autorisation de se fournir en bois d'œuvre gratuit dans les forêts domaniales ; concession pour 99 ans des mines trouvées lors des travaux ; enfin... concession de 10.000 hectares de terres au choix des intéressés.

Finalement, on découvrit un groupe moins gourmand qui renonçait aux 10.000 hectares. Il emporta l'adjudication... mais ne tarda pas à déposer son bilan, inaugurant ainsi la tradition bien établie du déficit de nos transports en commun.

Il avait pu cependant terminer auparavant la première voie ferrée algérienne : Alger-Blida. L'inauguration officielle en eut lieu le 15 août 1862, jour de la fête de l'Empereur. Dès six heures du matin, une foule élégante encombra la nouvelle gare de l'Agha. A 7 h. 30, le convoi démarrait, trainé par une locomotive développant la force terri-

fiant de 350 chevaux-vapeur. Il portait dans ses flancs le maréchal Pélissier, gouverneur général ; le général Yussuf, toutes les autorités locales, les directeurs de la compagnie et leurs invités... ainsi que des journalistes parisiens venus pour la circonstance.

A 8 h. 40, les wagons stoppaient en gare de Blida, distante de 1 km. 500 de la ville. Les tambours battaient « Aux champs », les troupes présentaient les armes, tandis que les notables musulmans présents organisaient une fantasia enthousiaste autant qu'improvisée. Et M. de Chancel, poète et sous-préfet, accompagné de M. Rauel de Montagny, maire de la « cité des roses », accueillait le maréchal et sa suite qui venaient de traverser, en train, cette Mitidja que seuls franchissaient, trente-deux ans auparavant, de mauvais sentiers serpentant entre les marais.

5.000 kilomètres de voie en ALGÉRIE et au SAHARA



SUITE DE LA 1

assurait la liaison Kroubs-Duvivier et Duvivier-Souk-Ahras par Ghardimaou (frontière tunisienne).

On pouvait donc à l'époque se rendre d'Oran — et même de Tlemcen — à Tunis en chemin de fer... mais en empruntant quatre compagnies et avec de très nombreux changements aux correspondances.

Tandis que l'unification administrative se faisait lentement et par étapes, de nouvelles lignes étaient construites.

Le chemin de fer résista à la lutte « rail-route », mais il dut, dans quelques territoires, supprimer le trafic.

Par contre, la voie ferrée pénétra triomphalement dans les profondeurs du Sahara, jusqu'à Hassi-Messaoud.

Malgré les difficultés que présente la variété de l'écartement des voies, la fusion P.L.M.-Etat a permis aux C.F.A. — aujourd'hui

S.N.C.F.-Algérie — d'harmoniser l'ensemble du réseau (5.000 kilomètres de voie), d'améliorer et de moderniser l'équipement, d'offrir un confort remarquable aux voyageurs. C'est là le résultat d'un travail exceptionnel fourni par les techniciens qui ont contribué également à la rapidité des parcours.

Cette rapidité est d'autant plus méritoire que la prudence observée actuellement en raison des événements constitue un handicap.

Il convient à ce propos de rappeler le sacrifice des cheminots dont beaucoup sont tombés, victimes du terrorisme, en accomplissant leur mission professionnelle et leur devoir de Français.

Quant aux dirigeants, loin de se décourager, ils envisagent la création de nouvelles lignes dans les régions où la présence du rail s'avère indispensable, le doublement des voies partout où la chose est possible, l'amélioration et l'augmentation du matériel.

C'est la plus belle marque de confiance de la France pour sa province d'Algérie.



Sur un fond de palmiers, à l'entrée de La Trappe, on peut lire la devise « Ense, Cruce, Aratro ». En souvenir de l'œuvre admirable des Trappistes, toutes les bouteilles de vin du domaine vendues à travers le monde portent en blason le palmier et la devise

Le Passé

MERCURIN, DE GRASSE

DANS QUELQUES MOIS...

ÉTAIT DE BON CONSEIL

...UNE "BANLIEUE RÉSIDENTIELLE"

L'HISTOIRE de l'Algérie offre de multiples exemples de braves gens qui, du fait de circonstances exceptionnelles, se sont révélées à eux-mêmes, obligés qu'ils étaient de faire montre de qualités qu'ils eussent autrement laissé dormir.

Nous évoquerons aujourd'hui la mémoire de celui sans qui Chéragas n'aurait peut-être pas survécu, et sans qui, en tout cas, ses premières années eussent été aussi pénibles que celles des villages voisins. **Henri Joseph Mercu-**

rin était pressur d'olives à Grasse, dans le Var, quand l'envie lui prit de venir s'établir en Al-

X SUITE EN PAGE 3

AVEC son aérodrome et son aerium, sa clinique et ses centres d'accueil, son vignoble et ses forêts, son site et son climat, Chéragas est déjà, aux portes de la ville, une importante cité. Bientôt reliée à Alger par trolleybus, elle sera dans quelques mois la « banlieue résidentielle », paisible et accueillante, de l'agglomération algéroise.

Le temps est bien révolu où les citadins tournaient en dérision les habitants du village. « Chéragas » était devenu synonyme de « paysan », maladroit et emprunté. Pendant près d'un siècle, il fallut subir la classique plaisanterie de

la « traverse de Chéragas », qui mit en joie des générations et des générations d'Algérois.

▲ SUITE EN PAGE 3

X SUITE DE LA 1

gérie. Pourquoi ? Sans doute risquons-nous d'attendre longtemps la réponse, aucune biographie ne s'étant jusqu'ici penchée sur l'existence de notre héros.

Nous savons seulement qu'il arriva, accompagné de vingt-neuf familles, toutes originaires de la région de Grasse et d'Antibes, soit au total soixante et onze per-

sonnes. Le comte Guyot, directeur de la colonisation, les destinait au futur village de Chéragas. La petite troupe débarqua à Alger le 16 octobre 1842 et s'en fut aussitôt sur les lieux où elle devait s'établir. Ceux-ci n'avaient rien d'enchanté : un plateau inculte, parsemé de lentisques et de palmiers nains, coupé de ravins broussailleux et où pâturaient les bêtes de la petite tribu des Chéragas qui devaient don-

ner leur nom à la localité. Dans un endroit plus abrité s'élevaient trente-six petites baraques de planches qui avaient coûté la somme énorme... de 6.000 francs ; ce qui mettait la baraque à 50.000 francs légers.

Mercurin, homme d'expérience, se trouva par la force des choses, amené à jouer le rôle d'intermédiaire entre ses compatriotes et l'administration. La première place lui fut vite reconnue. Désigné comme maire du village il acquit une autorité considérable non seulement auprès de ses administrés, mais surtout auprès des bureaux du gouvernement général, puis de la préfecture. A un tel point que ceux-ci avaient pris l'habitude, pour toute affaire relative à Chéragas, de solliciter son avis. « Voir M. Mercurin », « en parler à M. Mercurin » peut-on lire en travers des dossiers de cette époque. Et les conseils que ce dernier donnait s'avéraient toujours judicieux. C'est ainsi qu'il écarta du village les incapables et les ivrognes qui constituaient souvent une lourde charge pour ces collectivités naissantes, qu'il établit les urgences des travaux, qu'il orienta sagement l'économie de la communauté, en avançant au besoin ses propres deniers. C'est ainsi qu'il assura plusieurs fois de sa poche la paye des ouvriers d'une petite briqueterie fondée par un sieur Denicollet estimant que celle-ci était « utile au village et ne devait pas périr ».

Dans quelques mois... une "banlieue résidentielle"

▲ SUITE DE LA 1

Pour se rendre en ville, les habitants de Chéragas, coupant au plus court, empruntaient, faute de route, une piste de fortune : le lit d'un oued qui passait derrière l'église et venait jusqu'à Château-neuf. Desséché l'été, jangeux l'hiver... le cours d'eau marquait de toutes manières, de son « empreinte », les voyageurs qui arrivaient à Alger, selon les saisons, crottés jusqu'aux genoux ou couverts de poussière.

Aujourd'hui, les Algérois ne se moquent plus de Chéragas. Ils viennent y chercher un toit. D'innombrables villas, charmants cottages ou bâtisses de solide pierre, s'élèvent dans les jardins qui cernent le village. Chéragas compte 12.162 personnes établies sur ses 3.073 hectares.

Successeurs de M. Mercurin, les maires Lecat, Averseng, Bordo, Dunoyer, Carré, Funel, Douchez, Gardaine, Dreuilhe et le sénateur Henri Borgeaud, maire depuis 1930, ont maintenu les traditions de l'ancien.

Chéragas est aujourd'hui une commune prospère, surtout sur le plan agricole : 1.756 hectares de vignobles fournissent une moyenne de 50.000 hectolitres de vin réputé ; les éleveurs détiennent 6.500 volailles, les maraichers produisent en une année 35.000 quintaux de pommes de terre, 3.200 de tomates, 240 de haricots, 15.000 d'autres légumes, 36.000 d'agrumes et 8.000 de fruits.

Enfin les « Chéragassiens », res-

ancêtres, venus de Grasse, cultivent 10 hectares de fleurs.

Autres richesses du pays : le lait, 20.000 litres par jour en période de pointe, les céréales 1.500 quintaux par an.

C'est sans doute à son vin que Chéragas doit sa plus grande notoriété. Les crus de « La Trappe » connaissent en effet une renommée mondiale. D'importantes quantités en sont expédiées chaque année vers la métropole et l'étranger.

Le domaine de La Trappe — 1.200 hectares de vignes et de maraichage — créé par les Frères Trappistes, appartient depuis 1904 à la famille Borgeaud. Le sénateur Henri Borgeaud et plus encore son père en a fait une exploitation modèle où vivent 30 familles.

A côté du Centre sanguin de désiccation — l'un des plus modernes d'Europe — fonctionne un dispensaire modèle.

Les Trappistes qui vendirent leurs biens aux Borgeaud en 1904, lors de la séparation de l'Eglise et de l'Etat, avaient de leurs propres mains arraché le domaine aux broussailles et aux lentisques.

Cette vente n'est à lier à la séparation du moins de cause à effet.

Hyppolyte Pent s'écriait, dès 1849, après une visite de La Trappe : « Nul point de l'Afrique n'a mieux montré ce que peut un travail héroïque et persévérant »...

En hommage aux créateurs du domaine, les bouteilles du vin de La Trappe, mises en vente dans le monde entier, portent toujours la devise célèbre « Ense, Cruce Aratro » (Par l'épée, par la croix, par le charpentier)

Mais les premiers colons de Chéragas lui durent surtout de ne point connaître la misère, lot classique de cette génération de pionniers. Se souvenant de son terroir natal, Mercurin leur conseilla de joindre à la culture du blé, de rendement médiocre et incertain, celle du géranium rosat dont l'essence se vendait alors un bon prix. En 1855, elle valut au village une mention lors de l'exposition universelle de Paris. En 1862, le gouvernement impérial décernait à Mercurin la croix de la Légion d'honneur. On lui devait bien cela pour avoir sauvé un village de la misère, et introduit en Algérie une culture nouvelle qui est devenue, depuis, la spécialité de Chéragas.

LES PREMIERS PAS DU CYCLISME ALGÉRIEN

60 COURSES PAR AN DANS L'ALGÉROIS

Il est bien difficile de préciser quand la première bicyclette fit son apparition à Alger. Cet engin faisait, depuis plusieurs décades, l'objet de perfectionnement et de transformations successives. Tout le monde en avait vu au moins un modèle et l'on considérait ces machines plus comme des amusements que comme d'éventuels moyens de transport.

Pour fixer, dans le cadre de cette enquête, une chronologie quelconque, il faut donc s'en tenir à la première course cycliste qui se déroula sur le sol de l'antique Berbérie.

Un hasard heureux nous en a conservé trace. En effet, un des concurrents, un nommé Firmin Weiss, adressa à la presse une lettre protestant contre l'attitude de son adversaire, Dumas, qui « avait changé de vélocipède... et

de chaussures (sic) au cours de l'épreuve ». Cette dernière avait eu lieu sur l'esplanade Bab-el-Oued, le dimanche 29 janvier 1888.

La manifestation connut un tel succès que l'on organisa pour le dimanche 26 février suivant, toujours au même endroit, une

X SUITE EN PAGE 12

DEPUIS ces temps héroïques, le cyclisme du cru a nettement progressé. Dans les différentes courses créées, et notamment dans le « Grand Prix de l'« Echo d'Alger » et le « Tour d'Algérie », de nombreux coureurs locaux se mirent en évidence, attirant par leurs performances l'attention des directeurs sportifs métropolitains.

La participation nord-africaine au Tour de France devint plus importante et il fut enfin formé en 1951 une équipe régionale. Elle comprenait : Zélasco, Kebaili, Zaaf, Massip, Soler, Paret, Fernandez et Chareuf.

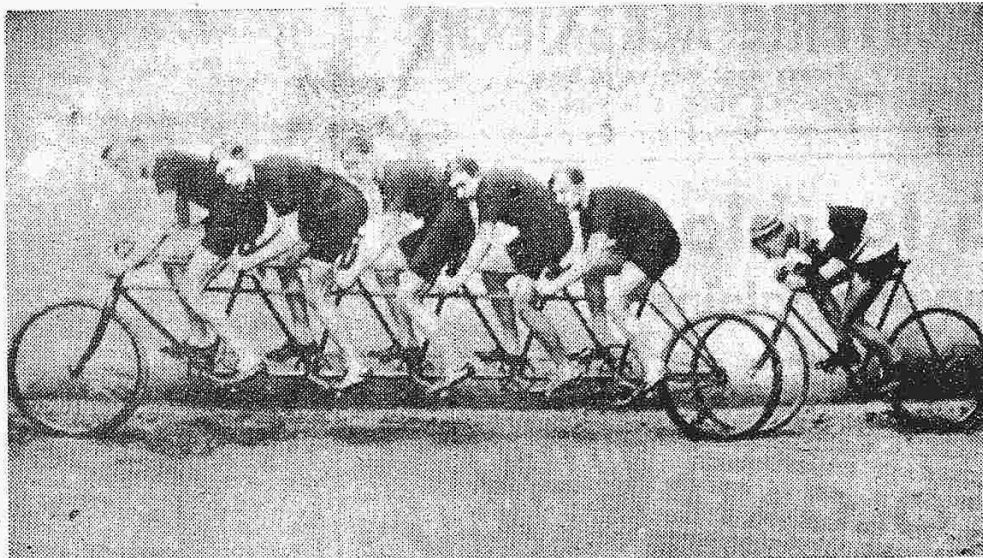
Ce fut l'année la plus éclatante du cyclisme algérien : Zélasco terminait 17^e et prenait du même coup la première place du classement régional ; Kebaili finissait

39^e après s'être distingué dans l'étape contre la montre. Et, qui ne se souvient pas de l'épopée tragico-comique du tandem Molines-Zaaf dans l'étape Nîmes-Marseille où seul Molines devait terminer en vainqueur, Zaaf succombant « victime de la soif ».

Hélas ! les événements d'Algérie devaient freiner la progression du sport algérien en général et du cyclisme en particulier. Mais ce dernier repart du bon pied, la victoire de Ferrer au championnat de France militaire sur route 1959 en est le plus sûr témoignage.

Voici quelques chiffres démontrant le fléchissement, puis le nouvel essort du cyclisme algérois : le comité d'Alger comptait en 1954 756 licenciés pour 56 épreuves ; il était tombé en 1957 à 233 licenciés pour 16 courses. Pour l'année 1960, les responsables prévoient 600 licenciés pour 60 courses.

En outre ne s'étaient disputés de 1956 à 1959 que cinq cyclo-cross. Cette année cette spécialité a compté déjà onze épreuves.



Un champion d'avant 1900 s'entraîne derrière une quintuplette. Nous sommes loin des bicyclettes actuelles où, pour certaines courses sur piste, les boyaux sont en soie et gonflés à l'hélium

**BOMBE INSECTICIDE
KILLER**
un modèle pour 3,95 MF
(petit modèle)
KILLER ALGERIE - 71 chemin Zaaf

X SUITE DE LA 1

« grande fête vélocipédique » que les journaux algérois qualifièrent de « première de ce genre à Alger ». Nous les croyons sans peine. Bicycles et tricycles à bandages pleins s'y affrontaient.

L'invention, la même année, du pneumatique accentua l'engouement du public et en 1889 le premier club cycliste algérois, le Véloce-Club, voyait le jour. Son président était M. Cambon. Des sorties « vélocipédiques » régulières rassemblaient ses adhérents. Vu l'état des routes et le poids des machines, une trentaine de kilos, ces expéditions n'étaient pas de tout repos.

L'activité du Véloce-Club se manifesta également par des banquets auxquels étaient conviés les cyclistes de renom de passage à Alger. Au banquet du 4 avril 1891, donné à l'Hôtel de Paris, on signalait la présence de « l'intrépide vélocipédiste russe, le baron de Kelleskraus. ».

L'année suivante, le club organisait son premier championnat des 100 kilomètres qui se courait aller et retour sur le parcours Pointe-Pescade - Bérard. Des diplômes étaient remis aux concurrents ayant effectué le trajet en moins de cinq heures !

Bientôt une association officielle, l'Union vélocipédique algéroise, que présidait M. de Morestel, vint renforcer le monde cycliste local. Le succès de la « petite reine » était confirmé... par les vols de bicyclettes que la presse commença alors de signaler. Un moyen moins dangereux de se procurer ces machines était de les acheter chez Choulet, rue de Constantine.

Le sport cycliste allait trouver à Alger un supporter inattendu en la personne d'Ernest Malleray, écrivain et journaliste, désigné en 1895 comme « chef consul » (sic) de l'Union vélocipédique de France pour l'Algérie ; celui-ci publiait dans sa revue, la « Revue algérienne illustrée », des poèmes en l'honneur de la bicyclette dont nous extrayons ces quelques vers :

Par les crépuscules troublants
à tes pédales adorées
je chanterai des hymnes lents
par les routes éperdument...

Mais c'est à un troisième club, le Sporting-Club algérois, que devait revenir l'honneur de ranimer la flamme. Fondé en janvier 1897, il groupait rapidement... 25 adhérents sous la présidence d'Edmond Blois. Les fonctions de « capitaine de route » étaient assumées par E. Kretter. La tenue pour sorties et défilés consistait

en un maillot blanc et une toque de même couleur.

Sa première manifestation publique fut en effet un défilé en ville. Précédés par la Société philharmonique de Bab-el-Oued qui, sous la direction de M. Crespo, dispensait des flots d'harmonie martiales, les vingt-cinq adhérents en tenue, partis du Grand Bar Glacier de Bab-el-Oued, gagnèrent le boulevard Carnot par les rues Bab-el-Oued et Bab-Azoun. Là se déroulèrent les épreuves prévues dont voici le palmarès :

Première locale enlevée par Debaeq.

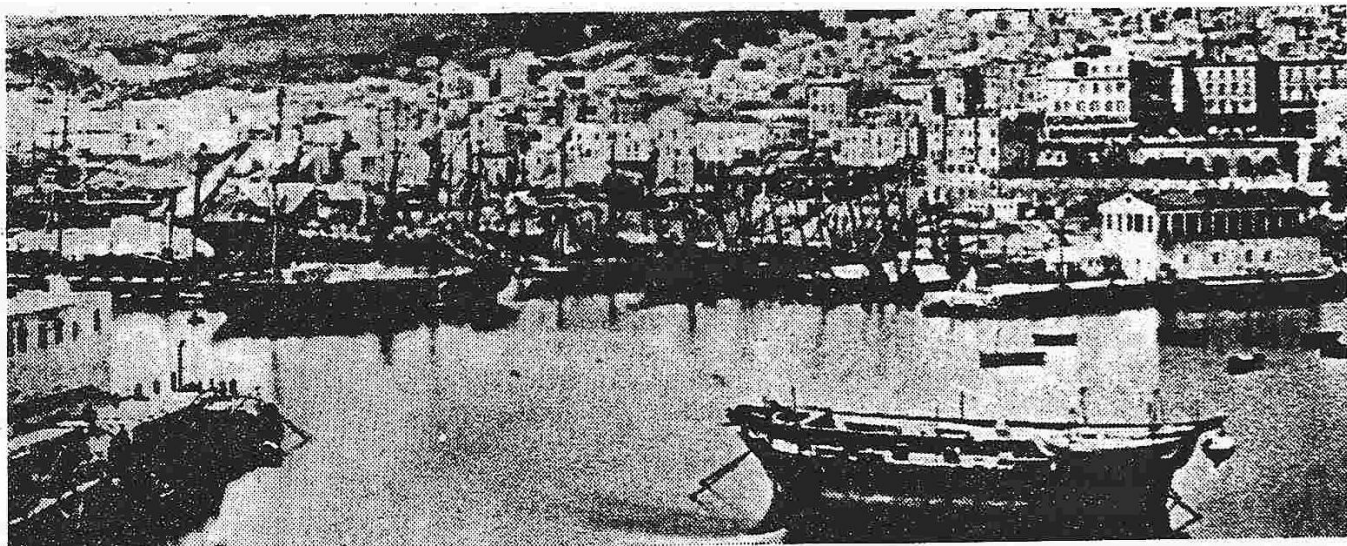
Internationale enlevée par Fabre.

Professionnelle enlevée par Kieffer.

Honneur enlevée par Ferrin.

Mais le clou du spectacle fut sans doute le départ dans sa tentative solitaire de Williams, dit « le terrible Nivernais », pour améliorer son record précédent sur la distance Alger-Constantine qui était de 33 heures. Il devait effectivement réaliser le temps de 23 heures 5 minutes.

Et pendant que le « terrible Nivernais » continuait de peiner sur les routes, les membres du Sporting-Club se réunirent le soir au Grand Bar Glacier autour d'un punch monstre, qu'ils burent à la santé du cyclisme algérois.



Cette vue du port d'Algier a plus de 100 ans. Le boulevard Front de Mer n'était pas encore construit. La première pierre devait être...

Le Passé 1831 : NAISSANCE DU PORT MODERNE D'ALGER

Malgré sa réputation, la langue française peut paraître parfois bien pauvre, si l'on songe par exemple que le même mot continue de désigner l'étonnante organisation moderne que constitue de nos jours le port d'Algier... et le modeste mouillage où, avant 1830, les corsaires barbaresques, entre deux courses en Méditerranée, faisaient relâche.

Ce mouillage était essentiellement formé par la darse dite « de l'Amirauté », que Kheir-ed-Din avait aménagé au XVI^e siècle, en

tout le monde fut d'accord pour hâter l'aménagement du port d'Algier, c'est-à-dire, en pratique, pour en construire un nouveau.

De 1837 à 1848 les projets se succédèrent. Finalement fut adopté celui de l'ingénieur Bernard, qui reprenait le plan de l'ingénieur Lioussou, datant de 1845. La jetée nord fut achevée en 1850, la jetée sud en 1854. Mais le ressac persistait par gros temps. En 1868 on décidait de prolonger la première et de rétrécir la passe en allongeant la seconde. Désormais Alger possédait un plan d'eau de 90 hectares, bien abrité.

Mais il convenait également d'édifier des quais accessibles. Du côté de la ville, les hautes maisons mauresques qui doublaient les anciens remparts empêchaient toute communication entre le port et la cité, à l'exception de la mauvaise ruelle débouchant sur la jetée Kheir-ed-Din.

D'autre part, le tonnage de nos navires, quelque médiocre qu'il nous paraisse aujourd'hui, était trop important pour leur permettre d'accoster. Ils mouillaient au milieu du port et des barcasses assuraient les transbordements, non sans dommage pour les passagers et leurs colis, car les bateliers du port, divisés en deux clans, se disputaient âprement la clientèle.

Il fallait donc entreprendre de très importants travaux pour remédier à cet état de choses. Ceux-ci prirent corps lors de l'édification du boulevard Front de Mer.

A l'occasion du voyage en Algérie du couple impérial, en 1860, l'impératrice Eugénie scella, avec une truelle d'argent, la première pierre de cet ensemble, qui allait être à l'origine de la transformation complète des installations portuaires, par la création des nouveaux quais, des terre-pleins et des rampes d'accès que

se pouvait, ce port inhospitalier. De 1831 à 1837 les ingénieurs Noël, Prus, Poirel, refirent la jetée et réparèrent les brèches du môle. A cette occasion, le dernier nommé mit au point la technique utilisée encore de nos jours : l'immersion de blocs de béton coulés. Une rampe du port perpétue sa mémoire.

Mais ce n'étaient là que caudères sur jambes de bois. La terrible tempête du 11 février 1835 coula 18 navires au mouillage. Elle provoqua également la mort du capitaine de Lyvois, victime de son dévouement. Cet officier, après s'être dépensé sans compter pendant des heures, avait péri alors qu'il tentait de gagner le « Vénus » échoué au pied des remparts en s'aidant d'une corde tendue entre deux navires.

Une petite pyramide, élevée par souscription publique, fut érigée sur le môle qui porte aujourd'hui son nom. Après cette catastrophe,

Le Présent 1960 : ALGER TROISIÈME PORT DE FRANCE

QUE de chemin parcouru depuis cent trente années de présence française ! Aux trois hectares et demi du petit « port » de 1830 qu'abritait la jetée du Dey-Kheir-Ed-Dinn reliant les îlots El-Djézair à la terre, trois nouveaux bassins se sont greffés étendant leurs plans d'eau sur plus de trois kilomètres vers le Sud.

Le « Présent » du port d'Algier, c'est en quelques chiffres : 8 km. 200 de quais, 205 hectares de plan d'eau, près de 6 km. de jetées offrant aux navires 67 postes à quai, 88.000 m² de gares maritimes, hangars et locaux divers.

Dans le cadre national, le port d'Algier se classe au sixième rang quant au tonnage total des mar-

chandises embarquées ou débarquées. Il se place au troisième rang, presque sur le même plan que Dunkerque et après Marseille, en ce qui concerne les « marchandises diverses ».

★ SUITE EN PAGE 3

★ SUITE DE LA 1

Alger, grand port maritime, connaît chaque année un essor toujours plus considérable de son trafic. En 1959, 11.185 navires ont franchi les passes, arrivant ou partant, avec 606.221 voyageurs, 5.169.688 t. de marchandises diverses.

Aujourd'hui, les bassins de l'ancien port, de l'Agha et de Mustapha ne désespèrent pas. Les cargos relâcheurs avec le sucre cubain de Fidel Castro pour l'U.R.S.S. y croisent les navires soviétiques venus charger du liège de Kabylie et les cargos italiens apportant du bois de Rijeka. Les carottes d'Algérie en partance pour la Grande-Bretagne prennent maintenant la même route

que les minerais de fer du Zaccar. Des navires-citernes viennent chaque semaine prendre aux chais pour le Nord les vins d'Algérie. Les pommes de terre hollandaises ou italiennes du Marché commun s'entassent sur les quais.

Alger, bien placé sur la route du Moyen-Orient vers l'Atlantique, reçoit toujours davantage de « pétroliers » venant y faire leur soule, leur eau, leur ravitaillement.

Les événements qui tourmentent les départements algériens ne vont pas sans freiner quelque peu ce trafic. Mais l'on peut voir, ce temps à autre, malgré tout, de superbes liners de la Cunard Line faire escale et offrir à leurs touristes un peu du pittoresque d'Algier-la-Blanche, de sa Casbah et de son site.