



Puisqu'il fallait traverser la méditerranée , il fallait bien accoster



A notre arrivée le port d'Algiers consistait en ce mouillage essentiellement formé par la darse dite « de l'amirauté », que Kheir-ed-Dim avait aménagé au XVIe siècle en faisant relier, par les esclaves chrétiens du Beylik, l'îlot du Peñon à la côte, au moyen d'une jetée.



. Le plan d'eau couvrait environ 3.5ha. Sa profondeur s'étagait entre 3 et 6 mètres, et sur un petit quai, devant les voûtes du Peñon, débarquaient les captifs et les cargaisons saisies.



Le faible encombrement des bâtiments se livrant à la course, qui allaient de 150 à 300 tonneaux, permettait d'y abriter, bord à bord, une vingtaine d'entre eux.

Un de nos premiers soucis fut donc d'améliorer, autant que faire se pouvait, ce port étroit et inhospitalier, car mal protégé du fort vent du nord. Ce fut d'abord en 1834 l'implantation d'un phare plus performant se substituant à l'ancien « bordj el fanar » qui constituera l'image indélébile de l'amirauté.

De 1831 à 1837 les ingénieurs Noël, Prus, Poirel, refirent la jetée nord et réparèrent les brèches du môle ; à cette occasion, le dernier nommé mit au point la technique, utilisée encore de nos jours, de l'immersion de blocs de béton moulé. Mais ce n'était là que cautères sur jambe de bois. La terrible tempête du 11 février 1835 coulait 18 navires au mouillage et provoquait également la mort du capitaine de Lyvois, victime de son dévouement.





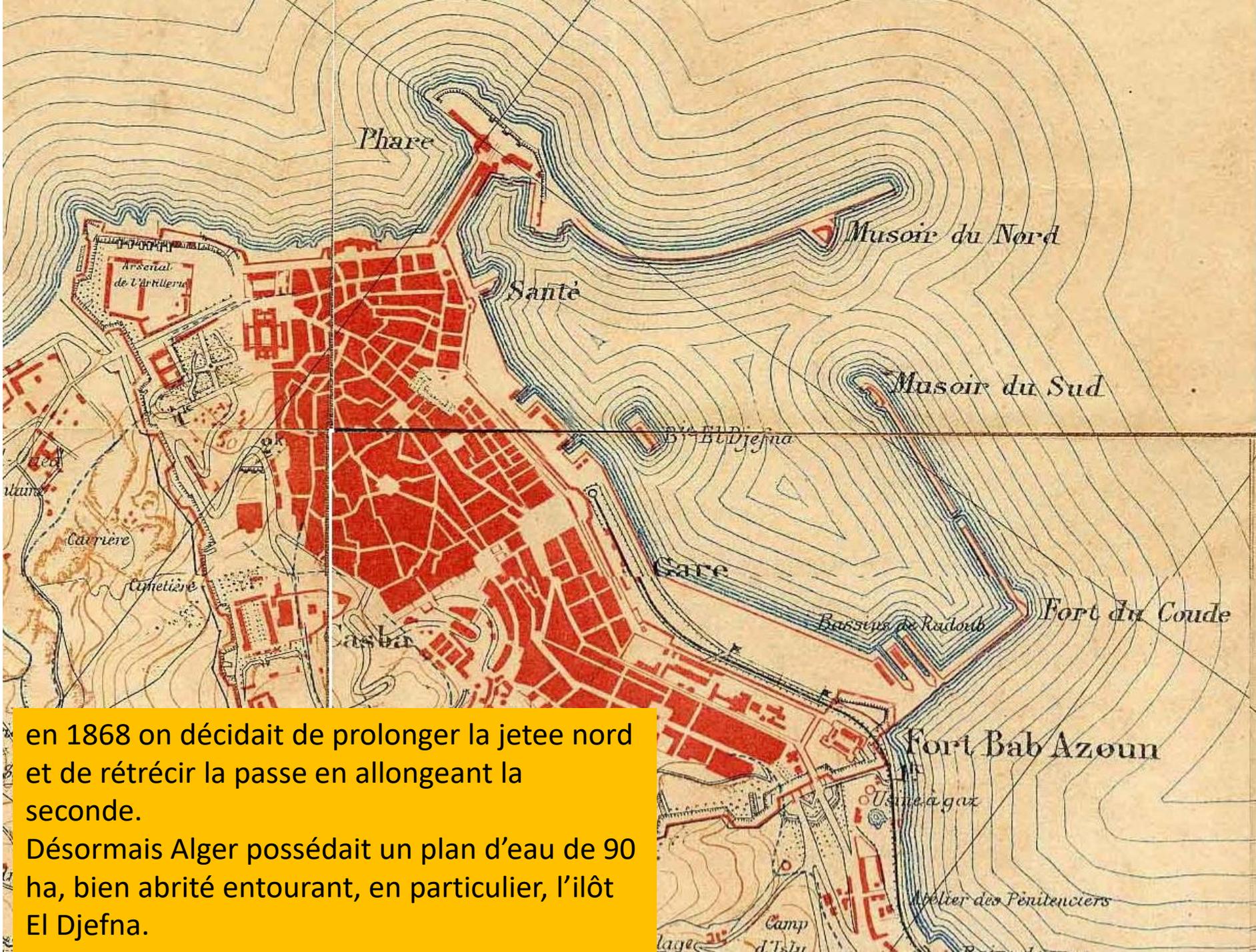
Après cette catastrophe, tout le monde fut d'accord pour adapter l'aménagement du port d'Alger, c'est-à-dire en pratique, pour en construire un nouveau, d'autant que l'encombrement au-delà de la Santé Maritime était flagrant.

Mais le ressac persistait par gros temps ; De 1837 à 1848 les projets se succédèrent
Finalement c'est celui de l'ingénieur Bernard qui fut retenu. La jetée nord fut achevée en 1850, la jetée Sud en 1854



nord

sud



en 1868 on décidait de prolonger la jetee nord et de rétrécir la passe en allongeant la seconde.

Désormais Alger possédait un plan d'eau de 90 ha, bien abrité entourant, en particulier, l'îlot El Djefna.

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 Keir-ed-Din.



Mais il convenait également d'édifier des quais accessibles.



D'autre part le tonnage de nos navires, quelque médiocre qu'il nous paraisse aujourd'hui, ne leur permettait pas d'accoster.



Boulevard de l'Impératrice



Aussi profita-t-on de la réalisation du boulevard Front de mer, inauguré en 1860 par l'Impératrice Eugénie, pour développer les quais.



d'El Adjefna



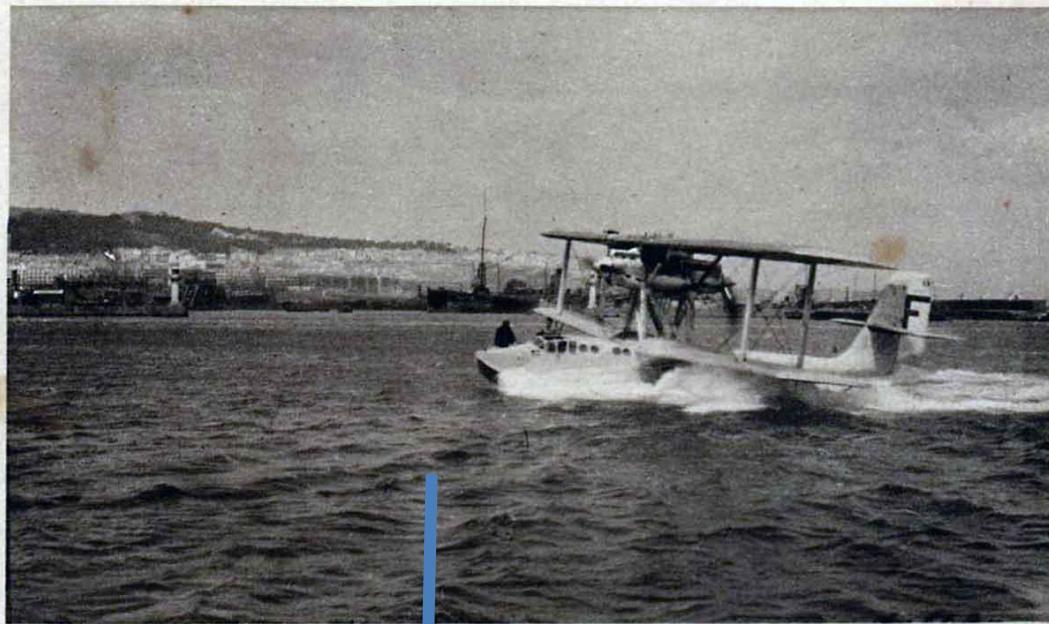
Le port fut fermé au sud face au bastion XV . L'îlot El Djefna fut bientôt utilisé pour un ancrage d'un môle

1956

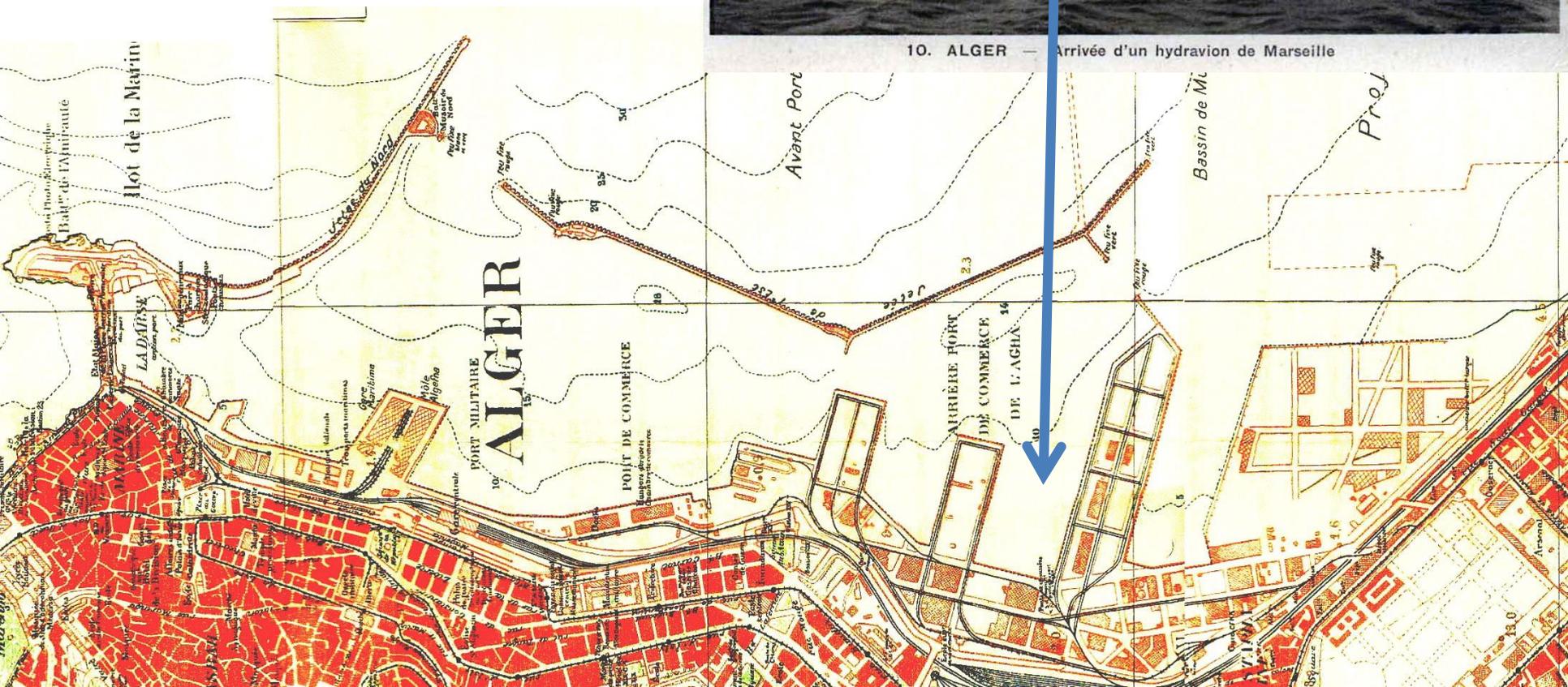
Que les algérois connaîtrons comme « gare maritime »

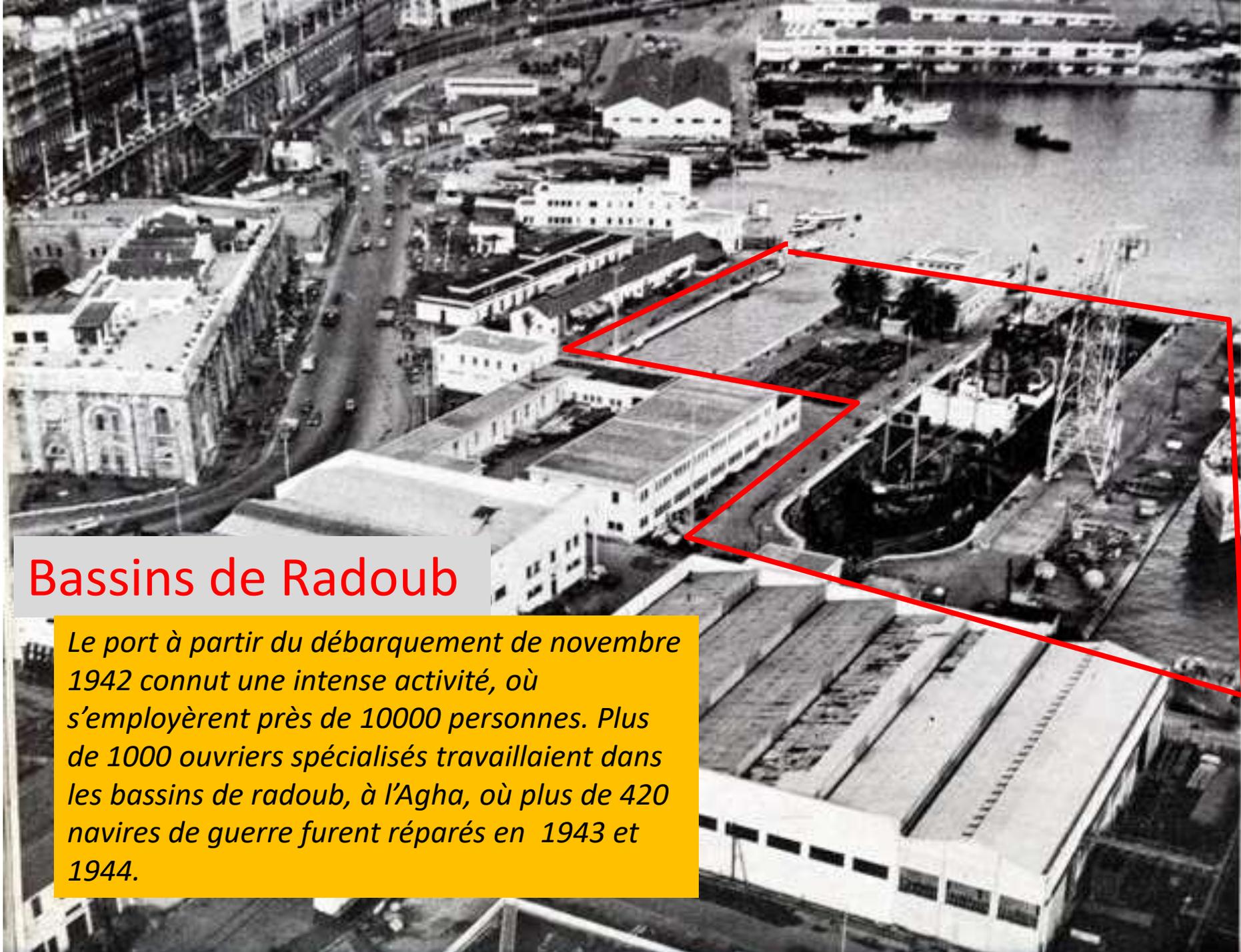
ina.fr

. Ce bassin était fermé vers les quais par le môle Morard au-delà duquel on vit atterrir et décoller les hydravions d'une liaison Marseille-Alger jusqu'en 1942.



10. ALGER — Arrivée d'un hydravion de Marseille





Bassins de Radoub

Le port à partir du débarquement de novembre 1942 connut une intense activité, où s'employèrent près de 10000 personnes. Plus de 1000 ouvriers spécialisés travaillaient dans les bassins de radoub, à l'Agha, où plus de 420 navires de guerre furent réparés en 1943 et 1944.



COMMENT
QU'ÉTAIT
DEVENU...



supplémentaires(D).

En 1959 11 185 navires ont franchi la passe, arrivant ou partant, avec 606 221 voyageurs, 5 169 000t de marchandises diverses.



MOLES

LYVOIS

EL DJEFNA

DE FRANCE

MOUCHEZ
MINERAIS

MORARD

AGHA

BILLIARD

NUMERO 2

Mais c'est en 1949 que le port va s'enrichir du troisième bassin dit de Mustapha de 110ha supplémentaires(D).

"Ville d'Alger" et "Kairouan" à quai, navire de croisière au centre.



Les activités de chargement pour la metropole ne cessent de s'intensifier et le port devint une fourmilière

En 1959 11 185 navires ont franchi la passe, arrivant ou partant, avec 606 221 voyageurs, 5 169 000t de marchandises diverses.



En 1960 le port d'Algiers se caractérisait par quelques chiffres : 8 km de quais, 205 ha de plan d'eau, plus de 6 km de jetées offrant aux navires 67 postes à quai, 82 000 m² de gare maritime, hangars et locaux divers. Dans le cadre national, le port d'Algiers se classait au sixième rang quant au tonnage total des marchandises embarquées ou débarquées.



Created with a
non-activated version
www.avs4you.com

Aux yeux de tous les curieux accoudés aux rampes des boulevards la vie du plan d'eau résultait des mouvements des pilotines (marquées de leurs 2 ancres entrelacées),

553. - ALGER. - Vue prise du Môle



*Des remorqueurs aux noms symboliques
(Furet, Saint Charles, N.D d'Afrique...)*

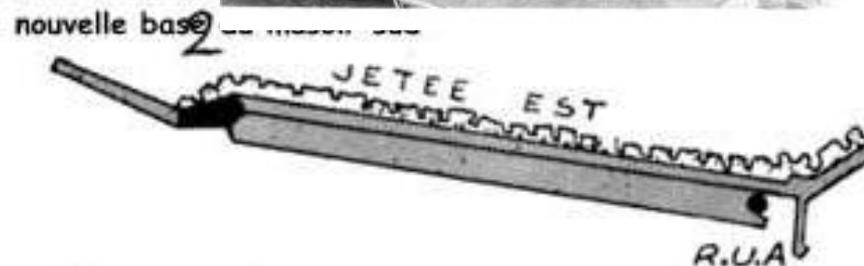
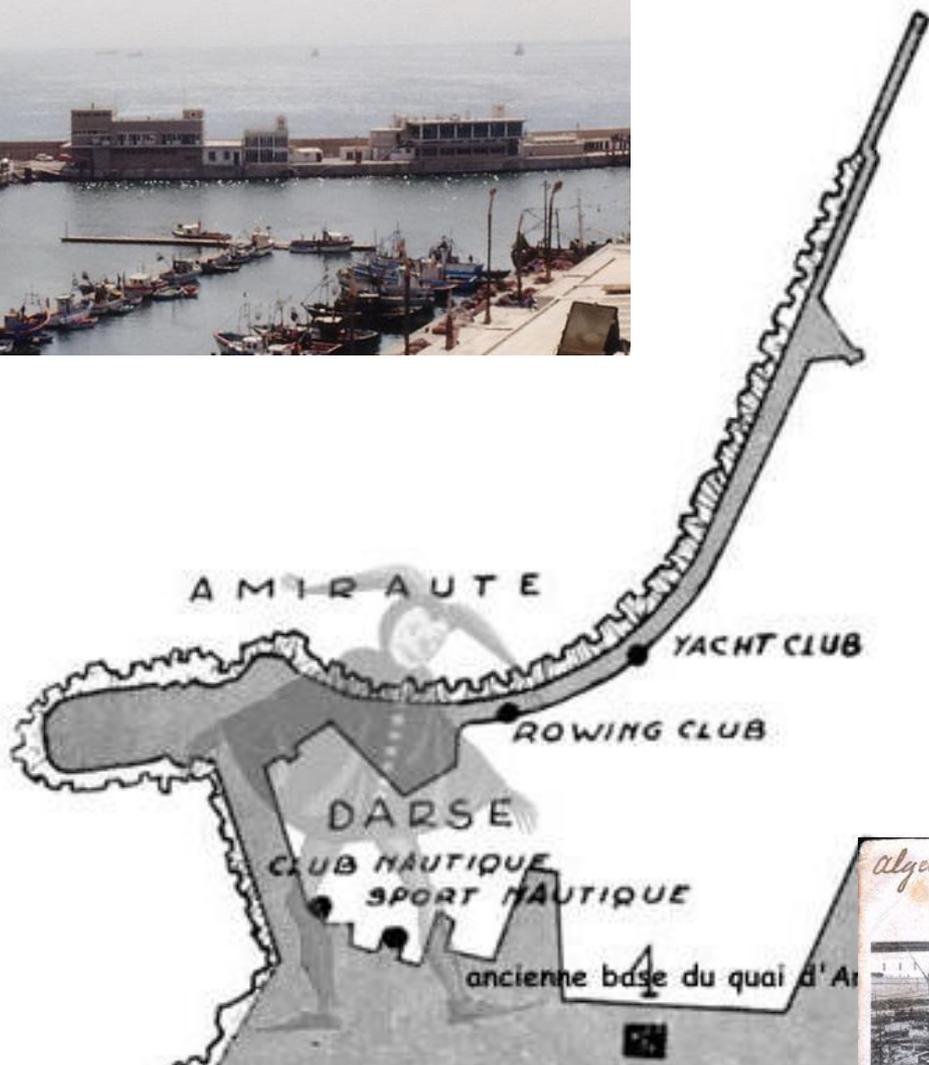


*et des bateliers.
Ces derniers étaient là l'équivalent des gondoliers de Venise avec le plus connu Négro qui amenait à la piscine du RUA sur la jetée sud; en 1950 il fut traduit devant le tribunal pour un nombre insuffisant de brassières de sauvetage : « Mais ce sont des amis et bessif ils savent tous nager ! » se défendit-il.*





Photo de M. Benhacine



*alger 19/8/09 Mille Bires
Seapale*

Enfin le port était aussi lieu de nos plaisirs avec le Club Nautique dans la vieille darse turque, les yoles de mer au Rowing Club sur la jetée Nord et, après être passé sous les voutes l'accès au Yacht Club en face du Sport Nautique, lui au pied de la Pêcherie.



Mais beaucoup n'ont gardé de la vision de ce port que celle du bateau s'éloignant pour toujours