

SOCIÉTÉ ROYALE D'ARCHÉOLOGIE
D'ALEXANDRIE

LE
PORT D'ALEXANDRIE

GUIDE SOMMAIRE

PAR LE

DR SANDRO BRECCIA



Offert aux Membres

DU

XIV^e CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION



ALEXANDRIE

SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS ÉGYPTIENNES

—
1926

SOCIÉTÉ ROYALE D'ARCHEOLOGIE
D'ALEXANDRIE

LE
PORT D'ALEXANDRIE

GUIDE SOMMAIRE

PAR LE

DR SANDRO BRECCIA



Offert aux Membres

DU

XIV^e CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION



ALEXANDRIE

SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS ÉGYPTIENNES

—
1926



Le Port d'Alexandrie.

Position Géographique.

Le port d'Alexandrie occupe une situation exceptionnelle au fond d'une rade très vaste, mesurant en longueur 10 kilomètres et deux kilomètres en largeur, à l'extrémité Ouest du Delta du Nil. Les profondeurs des eaux près de la côte sont très favorables. En effet on trouve 55 mètres à trois milles de distance. Les coordonnées du Phare placé sur la pointe de Ras-el-Tin sont 31° 11.43 latitude Nord et 29° 51.40 longitude Est par rapport au méridien de Greenwich. L'ancrage hors du port peut être fait sur des fonds de 16 mètres. La profondeur moyenne à l'intérieur du port est de 11 mètres. La baie n'est pas soumise à des ensablements considérables. Les dépôts apportés par le canal Mahmoudieh sont insignifiants. Une double voie ferrée met le port en communication avec le Caire ou pour mieux dire avec toute l'Egypte. Le canal Mahmoudieh le relie au Nil, mais comme voie de communication il est devenu tout à fait insuffisant.

Histoire.

Du point de vue de l'histoire nous ne pouvons parler du « port » mais des ports d'Alexandrie. En réalité si la tradition littéraire, nous parle d'un « port bien abrité » existant dans l'île de Pharos à l'époque homérique, la ville fondée par le Conquérant macédonien a toujours possédé, depuis sa fondation, plusieurs ports. D'ailleurs même de nos jours si le trafic est concentré dans le Port Ouest ou *Port Vieux*, le Port Est existe toujours et on pense l'utiliser sur une plus large échelle qu'il ne l'est à présent.

Jusqu'à la fin du quatrième siècle av. J. Ch. la côte sur laquelle Alexandre le Grand fonda la nouvelle Capitale de l'Egypte avait un aspect tout à fait différent de celui que nous lui connaissons. Un bras de mer, large d'environ 1200 mètres entre les points les plus rapprochés, séparait le continent de l'îlot de Pharos. Cet îlot dont la superficie ne dépassait pas 1.300.000 mètres carrés aurait eu une considérable importance, déjà à une époque assez reculée, c'est-à-dire vers 1200 av. J. Ch. et même antérieurement. Ainsi que j'ai rappelé, Homère, dans l'Odyssée, fait allusion au port de cette île, dans lequel les marins venaient se ravitailler d'eau potable. Il y a une quinzaine d'années M. Jondet, ancien ingénieur en chef des ports et phares, a découvert au nord-ouest et au sud de l'île « les restes submergés de travaux maritimes grandioses qui prouvent d'une manière incontestable l'existence de ports antiques.»

Quelques archéologues ont, à vrai dire, contesté cette existence. Mr. Dussaud croit qu'il s'agit tout simplement d'arasements dûs au travail millénaire des flots. Mr. Dussaud n'a pas eu l'occasion de contrôler sur place les renseignements donnés par l'Ing. Jondet et il a tort de nier l'existence d'ouvrages dûs à la main de l'homme ; toutefois on a des bonnes raisons pour douter fortement de la très haute antiquité qu'on leur a attribué.

M. Jondet avait pensé que la construction des prétendus ports pouvait remonter à Ramses II, le *roi Maçon*. Weill, Evans, Glotz et d'autres ont préféré croire que les créateurs du port de Pharos n'étaient pas les Egyptiens mais les Crétois de l'époque minoenne. Toutes ces déductions sont de simples hypothèses très contestables. Il pourrait se faire que ces quais larges de 15 mètres et dont le développement total atteint quatre kilomètres, ne soient pas des ports véritables mais de simples digues de protection, ces " quais de défense " signalés par l'historien Joseph Flavius, qui avaient été construits à l'époque gréco-romaine pour protéger l'île de Pharos de la violence des flots et pour assurer un refuge bien abrité aux navires mouillés dans les ports d'Alexandrie. Il ne fallait pas passer sous silence cette question car la découverte de M. Jondet a eu un retentissement excessif dans le monde scientifique et près du gros public qui en a énormément exagéré l'importance non seulement archéologique, qui est assez grande, mais aussi historique ; — et celle-ci est moindre.

L'histoire des ports d'Alexandrie commence en

réalité à la fin du quatrième siècle. Le plan de la nouvelle ville, tracé par l'architecte Dinocrates prévoyait la création de deux ports vastes et magnifiques. Pour les obtenir il suffisait de réunir la pointe sud de l'île de Pharos à la côte par une puissante digue, mesurant en longueur 1200 mètres, le fameux *Heptastade*.

Des deux ports ainsi formés, celui de l'est ou **Grand Port** devint le principal, celui de l'ouest, appelé **Eunostos**, eut une importance secondaire pendant l'époque gréco-romaine. A l'intérieur de l'Eunostos, existait un autre port beaucoup plus petit appelé "La Boîte" ayant probablement un but militaire. Le territoire de la ville était traversé par un canal navigable dont une branche allait déboucher dans le port oriental et une autre dans l'Eunostos, non loin de l'embouchure du canal actuel, le Mahmoudieh. Un dernier port existait à l'intérieur sur le lac Maréotis. Ce port intérieur était le centre du commerce d'Alexandrie avec une partie de la Basse-Egypte et surtout avec la région maréotique alors très-prospère, l'oasis de Siwa et la Lybie.

Il est notoire que favorisée par sa merveilleuse situation presque au centre du monde alors civilisé, sur le bord de la Méditerranée, et en communication facile non seulement avec la riche vallée du Nil, mais aussi avec les régions de la Mer Rouge et de l'Inde, Alexandrie devint bientôt *l'emporium universel*, le marché du monde entier. Son importance resta très-grande et même fut accrue pendant la domination romaine.

Les principaux produits d'exportation étaient le blé, les esclaves, les viandes salées, les oiseaux, les ani-

maux rares et les bêtes féroces, les verreries, les cristaux, les tissus de lin, les tapis, les bijoux, les marbres coloriés, les papyrus, et les livres écrits sur papyrus.

La décadence commença vers le troisième siècle ap. J. Ch. pour des raisons d'ordre général, ainsi que à cause des dissensions entre les Alexandrins. En effet l'empire de Byzance était dans une perpétuelle effervescence religieuse ; et le foyer de désordre le plus redoutable était la grande, tumultueuse et cosmopolite ville d'Alexandrie. Toutefois nous savons qu'au sixième siècle son port était toujours une des principales stations du commerce mondial.

En 641 Alexandrie fut conquise par les Arabes, qui transférèrent la capitale du pays à Fostat d'abord et à Misr el Kahira plus tard. L'ancienne reine de la Méditerranée n'y gagna naturellement pas, ni en prospérité ni en importance. Néanmoins son port resta obstinément un centre très considérable du commerce, tout le long du Moyen Age. Les Vénitiens, les Amalfitains, les Génois d'abord établirent avec Alexandrie des lignes régulières de navigation et jouirent de privilèges pour leur commerce.

Un écrivain compte jusqu'à 28 les nations qui au Moyen Age trafiquaient avec Alexandrie. La prospérité était encore considérable vers 1483, mais la déchéance définitive se produisit bientôt.

Parmi les causes principales on peut compter :

1° La découverte de l'Amérique (1492) qui attira l'intérêt et l'avidité de l'Europe vers le nouveau et très riche continent.

2° La conquête de l'Égypte par les Turcs Osmanlis, dont la mauvaise administration appauvrit le pays.

3° L'expansion commerciale des Portugais qui ayant découvert la route des Indes par le Cap de Bonne Espérance, firent une victorieuse concurrence aux prix des marchandises dont Alexandrie avait eu jusqu'alors le monopole.

Depuis lors l'abandon du port fut si complet qu'au dix-septième et au dix-huitième siècle la métropole, dont la population à un moment donné, avait atteint le million, était réduite à un misérable village de cinq ou six milles habitants végétants sur l'étroite langue de terre qui au cours des siècles s'était formée sur l'emplacement de l'ancien Heptastade (Rue Franque et Rue de Ras el Tin).

Le dix-neuvième siècle vit le miracle de sa renaissance qui constitue une des gloires du grand Mohammed Ali.

Le 9 Juillet 1798 l'Admiral Brueys écrivait au Directoire en ces termes :

« Il est fâcheux qu'il n'y ait pas à Alexandrie un port où une escadre puisse entrer ; mais le port vieux tant vanté, est fermé par des récifs hors de l'eau qui forment des passes fort étroites et entre lesquelles il n'y a que vingt-trois, vingt-cinq et cinquante pieds d'eau ».

Moins d'un quart de siècle après cette date, Mohammed Ali fit entreprendre la réfection et le curage du canal qui approvisionne d'eau potable Alexandrie et qui constitue une voie de communication avec l'intérieur. Sans ce canal la ville d'Alexandrie ne pourrait

pas subsister faute d'eau potable. Le port vieux ne possédait que deux pontons en bois. Mohamed Ali fit d'abord construire un arsenal et puis un Phare, sur la pointe de Ras-el-Tin et près du Phare bâtit un palais pour sa résidence.

Les travaux de l'arsenal furent projetés et dirigés par l'ingénieur Lefèvre de Cerisy. Le successeur de Cerisy, Mougel, dirigea la construction du premier bassin de carénage. De 1819 à 1849 (date de la mort de Mohamed Ali) le port avait augmenté énormément son trafic et la population avait atteint le chiffre de 100.000 habitants. En 1854, sous Saïd Pacha, fut commencée la construction du chemin de fer réunissant Alexandrie au Caire. Sous Ismaïl Pacha le progrès devint gigantesque. En 1866 la population était montée à 250.000 habitants. En 1869 une Commission présidée par Linant de Bellefonds approuva les travaux suivants : 1^o grand brise-lames long de 2.340 mètres, partant de Ras-el-Tin, 2^o un môle d'abri de 1.020 mètres de longueur, partant de Gabbari, 3^o Bassin de carénage pour les bateaux marchands, 4^o Nouveaux quais à grande profondeur.

L'exécution de ces travaux fut confiée à la Maison William Bruce Greenfield et C^{ie}, qui en 1880 les avait achevés. La dépense totale atteignit francs 75.284.000.

Entre 1880 et 1890 la longueur du môle à charbons passe de 30 à 90 mètres, les quais s'allongent, les magasins de la douane se multiplient, la ligne du chemin de fer se ramifie.

En 1890 furent construits au Mex deux phares-baliseurs (allumés seulement en 1894) pour la passe du Boghaz. Cette passe fut approfondie jusqu'à 30 pieds, elle fut rendue rectiligne et prolongée jusqu'à 300 pieds.

Les grands travaux exécutés entre 1900-1917 ont complètement transformé l'aspect du vieux port et de la rade.

Le brise-lames extérieur fut allongé de 600 mètres, le nouveau môle de la Quarantaine, long de 415 mètres, fut construit. Le môle de protection porté de 90 à 130 mètres est devenu la branche principale du bassin à charbon ; son terre-plein est parcouru par des nombreuses lignes ferrées ; sept déchargeurs à vapeur assurent aux bateaux charbonniers un déchargement quotidien de 350 tonnes pour chaque déchargeur.

La cale de radoub de Gabbari, creusée dans le roc, mesure en longueur 158 mètres et peut recevoir des navires ayant un tirant d'eau de 7 mètres. Les dépôts pour le bois, qui étaient à l'intérieur du port, ont été transférés entre la cale de radoub et le môle de la quarantaine au Gabbari et au delà jusqu'à Suck-el-Wardian.

Le commerce du pétrole a été lui aussi éloigné de la ville et transféré à Gabbari. Dans le port intérieur les vieux môles ont été élargis et pourvus de magasins, le bassin de l'arsenal a été considérablement amélioré et en dernier lieu on a créé de fond en comble un môle énorme, gagnant sur la mer ses vastes terre-pleins.

Ces travaux ont rendu nécessaire une dépense d'environ trois millions de livres égyptiennes. Pour se faire une idée du progrès fantastique accompli dans un siècle, il suffira de considérer qu'en 1915 le port d'Alexandrie a pu abriter 137 navires de commerce et transports militaires dont quelques-uns jaugeaient de 20.000 à 30.000 tonnes : toutefois ils pouvaient accoster aux quais. Sans compter d'autre part 77 voiliers relégués près de Ras-el-Tin et du grand brise-lames extérieur. Et nous sommes heureusement obligés de constater que le port principal de l'Egypte ne répond plus, déjà, aux besoins du trafic. Il faut nous féliciter de cela d'autant plus que la rade d'Alexandrie offre toutes les conditions pour accroître indéfiniment l'organisation de son port. Le Gouvernement égyptien, persuadé de la nécessité improrogable de décongestionner le mouvement actuel et de pourvoir à l'avenir prochain, a projeté des nouveaux travaux. Une commission d'experts a été nommée aux fins de donner leur opinion. Pour ces travaux, qui vont incessamment commencer, on a prévu une dépense de 3 millions de livres égyptiennes.

Phares.

A la pointe de Ras-el-Tin on a allumé depuis 1844 un Phare formé d'une tour cylindrique de 55 mètres. La lanterne prismatique a 24 faces tournantes à l'éclairage de vapeur de pétrole et à révolution, les éclats ayant lieu de 20 en 20 secondes ;

ils sont visibles à une distance de 20 milles. D'autres phares secondaires et des phares baliseurs sont allumés le long de la côte, au Mex. L'entrée du port est constituée par deux passes principales; **la grande passe** et **la passe du boghaz**.

Les directions de ces deux passes sont données par les alignements de deux phares situés sur la côte du Mex avec un troisième appelé Grand Phare du Mex et placé au sommet de l'angle formé par la direction des deux passes.

Le port est protégé par deux môles convergeants, longs respectivement de 3.500 mètres et de 635 mètres, qui laissent une ouverture de m. 400. Le port est divisé en deux sections du sud-est au nord-ouest par le grand môle des charbons et par le petit brise-lames intérieur; la section occidentale s'appelle *Port extérieur*, l'orientale plus proche de la ville, *Port intérieur*.

Topographie et organisation technique.

La superficie actuelle d'eau est d'hectares 750 dont 510 reviennent au port extérieur et 240 au port intérieur. Pour pénétrer dans le port ou pour en sortir les navires sont obligés de se servir d'un pilote. La responsabilité de celui-ci commence à partir d'un point au delà du phare extérieur placé sur le grand brise-lames, jusqu'à la partie intérieure du môle à charbons et, naturellement, vice-versa.

Autour du port intérieur, allant de l'Est vers l'Ouest on trouve :

- 1° *Administration des Ports et Phares.*
- 2° *Administration du Service Quarantenaire.*
- 3° *Administration des Douanes.*
- 4° *Entrepôts des Tabacs.*
- 5° *Bonded Stores etc.*

Sur une ligne avancée entre les édifices précités et la mer sont les hangars des Compagnies de navigation ayant un service régulier avec l'Égypte. Dans l'ensemble le port est pourvu de terre-pleins mesurant, en superficie, hectares 78. La longueur totale des quais est de Km. 12.137. La longueur des quais avec accostages de 7 à 9 mètres est de Km. 7.300 ; la largeur moyenne des quais est 459 pieds.

Quatre-vingt-deux navires peuvent accoster aux quais et décharger en même temps. La rade pourrait donner commodément l'hospitalité à 250 bateaux.

La direction technique est confiée à la Capitainerie du Port. La Direction commerciale à l'Administration des Douanes. La manutention à l'Administration des Ports et Phares.

Le port est pourvu de cales de radoub ; d'un remorqueur pour sauvetages pouvant utiliser une force de 600 chevaux ; d'un bateau pompe capable de lancer 240 tonnes d'eau par heure.

Le service Quarantenaire préside au fonctionnement de quatre parcs sanitaires et d'un lazaret placé entre Gabbari et Mex.

Tous les chemins de fer du port convergent hors de son enceinte, à la gare des marchandises au Gabbari. La longueur totale des chemins de fer qui parcourent les quais est de 20 km.

Le Canal Mahmoudieh, qui se détache de la branche du Nil, dite de Rosette, prend naissance près de Fouah et débouche dans le port après un parcours de 80 kilomètres.

La profondeur du canal ne dépasse pas 2 mètres et 70 cm. et sa largeur varie de 25 à 40 mètres. La navigation y est lente et difficile, ainsi que nous l'avons déjà dit. Il est de toute urgence d'améliorer les conditions de ce canal, dont l'importance pour le port d'Alexandrie est grande et peut le devenir davantage.

Les Hangars appartenants à l'Etat et mis à la disposition du commerce, sont aujourd'hui 44 ; ils couvrent une superficie de 106.983 m².

La Bonded Store Cy., Ltd. possède quatre grands magasins et deux petits en ciment armé, qui couvrent une superficie de 20.000 m² sans compter les dépôts hors de l'enceinte douanière destinés aux marchandises qui ont acquitté les droits de douane.

L'éclairage des quais et des terre-pleins est obtenu au moyen de 400 becs à gaz. L'Alexandria Water Cy fournit d'eau potable les bateaux au prix de Pt 3. 3/4 au m³ ; pour les bateaux éloignés des quais à Pt 12.

Tous les navires sont assujettis :

- 1° à un *droit de Phare*.
- 2° à un *droit de tonnage*.
- 3° à un *droit d'accostage*.
- 4° à un *droit de pilotage*.

Dédouanage.

Les droits de douane aussi bien pour l'importation que pour l'exportation sont réglés jusqu'à présent et le seront jusqu'à 1930, si le Gouvernement égyptien ne parvient pas, au moyen des pourparlers diplomatiques entrepris à cet effet, à les modifier avant cette date, par une convention internationale. Cette convention engage le Gouvernement égyptien à ne soumettre les produits du sol et de l'industrie à aucun droit excédant 8 % *ad valorem* à l'exception des alcools dulcifiés ou aromatisés (liqueurs) ne contenant pas plus de 50 degrés d'alcool (10 % *ad valorem*). Les alcools au-dessus de 50 degrés, le pétrole, les animaux peuvent être taxés jusqu'à 15 % *ad valorem*.

Pour éviter des contestations et des complications entre la douane et les commerçants, des tarifs de prix pour les diverses marchandises sont dressés d'un commun accord. Ces tarifs restent en vigueur pour la période d'une année.

En ce qui concerne l'*exportation* un droit de 1 % *ad valorem* doit être payé pour tous les produits agricoles ou industriels de l'Égypte. En outre un droit appelé *Export Quais Dues*, est payé dans la mesure du 12 % sur les marchandises générales.

L'Egyptian Bonded Warehouses Cy., Ltd. a la gestion des Magasins généraux (Bonded Stores ou Docks). Cette Société se charge de toutes les opérations se référant à la réception, au dédouanage, à la maintenance et à la consignation de toutes les marchandises,

délivrant à cet effet des « Certificats de dépôt » et des « Récépissés à ordre ».

Mouvement de la Navigation et du Commerce.

En ce qui concerne le tonnage des marchandises, Alexandrie occupe la troisième place parmi tous les ports de la Méditerranée, venant immédiatement après Marseille et Gênes. La valeur totale du trafic maritime (importation et exportation) dans les années qui ont suivi la grande guerre tend à se stabiliser entre 80 et 100 millions de Livres Egyptiennes. Les exportations dépassent de beaucoup les importations. En 1924 ces dernières se sont chiffrées à L.E. 41.163.549 tandis que les exportations ont été supérieures à 64 millions.

La statistique de 1925 donne les chiffres suivants : Importations L.E. 58.224.895 ; or et argent Livres Eg. 617.036 : Exportations L.E. 59.198.662 ; or et argent 93.140. Transit L.E. 853.280 : Réexportation L.E. 1.270.174.

Le commerce de l'Egypte est jusqu'ici concentré pour une très grande partie dans le Port d'Alexandrie. En effet il faut attribuer à celui-ci le 95-99 % des exportations et le 80-82 % des importations.

Les quelques chiffres que je viens de citer indiquent avec une frappante éloquence l'importance que le port d'Alexandrie a pour la vie économique de l'Egypte. Et ce n'est pas risquer une prophétie irréalisable que de prévoir dans un avenir prochain un mouvement commercial encore plus considérable.

L'Égypte qui compte aujourd'hui une population d'environ 13 millions d'habitants, en peut facilement alimenter jusqu'à 20 millions, chiffre qu'elle atteindra en moins de 30 ans. Les fellahins d'autre part ne tarderont pas à vouloir améliorer leurs conditions d'existence et il n'est pas à douter qu'à côté d'une Égypte agricole il ne tardera pas à surgir et à prospérer une Égypte industrielle

Il ne faut pas oublier d'autre part que l'essor que vont prendre les régions limitrophes de l'Égypte (Syrie, Palestine, Arabie) offre la possibilité de multiplier l'importance du commerce de transit. Autant de perspectives donc d'une activité sans cesse croissante pour cet admirable port d'Alexandrie dont le passé constitue une garantie de sa toujours croissante prospérité dans l'avenir.

Bibliographie.

Pour ce qui concerne l'antiquité classique et en général la période antérieure au XIX^e siècle, on peut voir mes "Cenni storici sui Porti d'Alessandria, dalle origini ai nostri giorni" publiés dans *Bulletin de la Société Archéologique d'Alexandrie*, fasc. 21, où toute la Bibliographie est signalée.

Pour la période suivante voir principalement :

MALAVAL B. ET JONDET G. — *Le Port d'Alexandrie*. Le Caire, 1912. Deux vol. in 4^o 1^o Texte pag. 153, 2^o Planches.

JONDET G. — *Le Port d'Alexandrie. Projet d'amélioration.*
(Publications spéciales de la Société de Géographie
du Caire) Caire 1921.

MALAVAL B. — *Le Port d'Alexandrie.* Bull. Chambre de
Commerce française d'Alexandrie 1911.

LISARDI E. — *Brevi cenni sul porto d'Alessandria.* Bollet-
tino di notizie commerciali. Anno XVIII, N° 5.

ANONIMO. — *Le Port d'Alexandrie et ses annexes fluviaux.*
Bulletin de la Chambre de Commerce française
d'Alexandrie, N° 176

Annual Statement of the Foreign Trade of Egypt. (Minis-
try of Finance. Egyptian Custom Administration).
Government. Press Cairo.

Voir le PLAN DE LA VILLE ANCIENNE ET MODERNE, an-
nexé au volume " *Alexandrea ad Aegyptum* " offert aux
Congressistes par la Municipalité d'Alexandrie.

.....

