

LE
PORT D'ALEXANDRIE

CONFÉRENCE

faite le 3 Juin 1911

A

L'UNIVERSITÉ POPULAIRE LIBRE D'ALEXANDRIE

SOUS LE PATRONAGE

DE

L'ALLIANCE FRANÇAISE

PAR

B. MALAVAL

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES,
INGÉNIEUR EN CHEF DES PORTS ET PHARES.



ALEXANDRIE

SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS ÉGYPTIENNES
(Etablissements Mourès, Penasson et de la Bourse réunis)

1911

LE
PORT D'ALEXANDRIE

CONFÉRENCE

faite le 3 Juin 1911

A

L'UNIVERSITÉ POPULAIRE LIBRE D'ALEXANDRIE

SOUS LE PATRONAGE

DE

L'ALLIANCE FRANÇAISE

PAR

B. MALAVAL

INGÉNIEUR DES PONTS ET CHAUSSÉES,
INGÉNIEUR EN CHEF DES PORTS ET PHARES.



ALEXANDRIE
SOCIÉTÉ DE PUBLICATIONS ÉGYPTIENNES
(Etablissements Mourès, Penasson et de la Bourse réunis)

1911

LE PORT D'ALEXANDRIE

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce que je vais vous dire va paraître paradoxal et cependant c'est l'exacte vérité ; le port d'Alexandrie est un méconnu, sinon presque un inconnu. Comme il ne peut pas protester, je vais le faire en son nom.

Mais pourquoi protesterait-il, puisqu'Alexandre le Grand, le fondateur de notre ville, n'a pas encore sa statue sur une de nos places publiques ou dans l'un de nos superbes jardins et qu'on paraît bien l'ignorer, lui aussi ?

Notre port possède cependant des parchemins bien antiques, puisqu'Homère, dans l'Odyssée, fait dire à l'un de ses héros que l'île de Pharos formait un port commode où les Dieux le retinrent pendant vingt jours... et qui donna son nom au célèbre Phare et à tous les Phares du monde.

S'il a un beau passé dont je vous parlerai sommairement, son présent n'en est pas moins digne d'intérêt, et la marche ascendante, vertigineuse même des années qui précédèrent la crise, fait préjuger un avenir des plus prospères.

Notre port est devenu la troisième grande métropole maritime de la Méditerranée par le tonnage des marchandises manutentionnées, il a donc bien droit à faire parler un peu de lui, surtout dans son domaine, dans sa bonne ville qui n'existerait pas sans lui et parmi les Alexandrins, ses enfants, qui en vivent.

Napoléon a dit que le grand conquérant grec s'est plus illustré en fondant notre ville et en méditant d'y transporter le siège de son empire que par ses plus éclatantes victoires.

Toutes les escadres de l'univers pourraient mouiller dans son port, à l'abri du vent et de toute attaque, a-t-il ajouté.

Il n'avait pas prévu les nombreux Dreadnoughts d'aujourd'hui, il n'aurait donc pas tout à fait raison, cependant la rade d'Alexandrie pourrait contenir plus de 200 de ces monstres de guerre.

Il suffirait, pour les abriter d'une façon parfaite, de jeter quelques milliers de blocs artificiels sur la ligne des écueils allant d'Agami au grand phare et de dépenser pour cela environ un million de Livres.

Vous voyez bien qu'Alexandrie est un très grand port, le plus vaste de la Méditerranée, car par sa superficie, il dépasse de beaucoup ceux de Marseille et de Gênes. Sa surface bien abritée est de 754 hectares ; le grand port français n'en a que 150 et Gênes 200.

Si on reculait le brise-lames vers la région des écueils, on aurait même plus de 2.000 hectares.

Ah ! le beau port qu'auraient alors les Alexandrins!!! Est-ce un rêve ? Non. Ce serait rétablir simplement l'ancien état des lieux.

Cette région d'écueils à travers laquelle on a creusé les deux passes, était, du temps des Ptolémées, environ 4 mètres plus élevée qu'aujourd'hui.

L'affaissement du sol, lent et régulier disent les uns, rapide et accidentel disent les autres, a été de 2 à 3 mètres pendant les 20 siècles écoulés. La preuve en est dans les tombes et les restes de travaux autrefois en plein air qu'on aperçoit aujourd'hui sous une couche d'eau plus ou moins profonde.

La mer et ses tempêtes ont enlevé aussi une belle épaisseur de ces roches tendres, de telle sorte que je ne

crois pas exagérer en disant qu'autrefois les écueils étaient situés à 4 ou 5 mètres au-dessus de leur niveau actuel.

Si nous relevons donc par la pensée, toutes ces pointes de rochers qui émergent ou qui sont à quelques pieds sous l'eau, on devine aussitôt que la rade d'Alexandrie, soit au port Ouest, soit au port Est, était facile à abriter et qu'il faudrait aujourd'hui un bien faible effort pour la rétablir.

C'est d'ailleurs, à l'abri de cette région de récifs, aujourd'hui sous l'eau, que César au port Ouest, dans une bataille navale célèbre, vainquit la flotte de Ganymède, le général des Alexandrins, et qu'au port Est, on construisit le port ancien, aujourd'hui désaffecté pour manque de profondeur.

Mais, quel besoin avons-nous d'un pareil ouvrage ? Nous avons plus de surface d'eau que nous ne pourrions en utiliser pendant de bien longues années et il faudrait un Alexandre, un César ou un Napoléon pour réaliser quelque rêve guerrier grandiose et utiliser un des plus beaux présents de la nature. Les trois grands conquérants ont passé par ici ; Alexandrie a été le théâtre de quelques-uns de leurs exploits : Un quatrième surgira-t-il ?

L'époque présente, toute occupée aux affaires et aux grands combats industriels, ne veut plus rêver aux conquêtes. Restons donc dans le domaine de la réalité présente.

Alexandrie n'est plus le champ d'exploits de grands hommes de guerre ; elle est de son temps. Soyons-en aussi et parlons de son tonnage, de ses échanges commerciaux, du coton qu'elle expédie et des produits qu'elle reçoit pour en inonder toute l'Egypte.

Vous permettrez à un ingénieur de parler aussi des travaux et de leur histoire. Nous allons même commencer par là.

PORT ANCIEN.

L'historique des travaux du Port Est du temps des Ptolémées entre dans le domaine de l'archéologie.

Mahmoud Pacha-el-Falaki (c'est-à-dire l'astronome) en a découvert de nombreuses traces.

Lorsque Napoléon III voulut écrire son histoire de César, il demanda au Khédive Ismaïl de lui faire relever le plan de l'antique Alexandrie, afin de mieux étudier les exploits du grand homme de guerre romain dans notre ville. L'Ingénieur Mahmoud Pacha, chargé par le Khédive de donner satisfaction à l'Empereur, fit de nombreuses fouilles et dressa un plan de l'ancienne ville et de son port.

Remercions donc Napoléon d'avoir écrit une histoire de César. Grâce à l'astronome égyptien et surtout au célèbre historien grec Strabon, nous pourrions revivre un peu l'histoire de cette époque. Nous voyons dans notre esprit le brise-lames que nous cherchons aujourd'hui à rétablir, cette longue ligne des quais hélas ! déserte, mais alors peuplée de nombreuses galères, bordée par des palais, des théâtres, des temples, de superbes jardins, le Museum, le Césareum, l'Emporium, les Apostases ; nous revoyons par la pensée l'Heptastade d'où César se jeta à l'eau pour fuir l'attaque des soldats alexandrins, la jetée du Timonium où Antoine abritait ses amours avec Cléopâtre ; et tout ce beau panorama éclairé par le grand phare superbement planté à l'extrémité Est de l'île, sur l'îlot du Diamant voisin de Kaïd Bey, aujourd'hui isolé et à peine couvert par quelques centimètres d'eau, mais conservant encore des traces de construction.

Les tremblements de terre, les affaissements du sol, la mer, le temps et l'homme, le grand destructeur, ont fait disparaître tous ces beaux ouvrages et avant l'exécution des nouveaux quais, une plage naturelle avait pris la place des constructions anciennes.

Saluons d'abord les premiers constructeurs de la ville, l'architecte Dinocrate qui exécuta les ordres d'Alexandre et traça l'ancienne cité et probablement le port, Sostrate de Cnide, l'ingénieur qui bâtit le célèbre phare Ptolémée Philopator, le grand passionné de constructions navales et l'ingénieur phénicien inconnu qui, nous dit Jurien de la Gravière, creusa le premier bassin de radoub.

Alexandrie et son port déclinèrent pendant de longs siècles, et Bonaparte, en 1798, ne trouva que 7.000 habitants dans la ville, qui s'était réfugiée sur l'ancienne Heptastade élargie. Il ne débarqua pas ses troupes dans le port, à l'abri de Ras-el-Tin, mais bien au Sud-Ouest de la baie, à Agami, à 10 kilomètres de la ville, et s'approcha d'Alexandrie en passant par Dékhéla, le Mex et Gabbary. Les ingénieurs de la mission française qui accompagnaient le grand homme de guerre dressèrent le premier plan du port et de la ville.

PORT MODERNE.

Le grand Méhémet-Ali renoua la chaîne longtemps interrompue et créa l'Arsenal dont il confia l'exécution à Lefébure de Cerisy pour y construire sa flotte de guerre. Le projet date de 1830 ; les jetées abritant l'Arsenal furent construites au prix de grands efforts. C'est en 1837 que Mougel Bey, le célèbre constructeur du barrage du Caire, creusa le premier bassin de radoub où sont aujourd'hui les paquebots de la Khedivial Mail Company.

Vers cette époque, le tonnage annuel des bateaux n'était que de 500.000 tonnes environ, mais en 1870, il avait pris de si grandes proportions que le Khédive Ismaïl décida l'exécution de nouveaux travaux.

Le Ministre des Travaux Publics, Linant Pacha de Bellefonds, dressa le projet des quais de la Douane, du môle à charbon et du grand brise-lames.

Les travaux confiés à l'Entreprise Greenfield, estimés à 49 millions de francs, en coûtèrent environ 75 par suite des difficultés rencontrées pendant la construction et des gros intérêts qu'il fallut payer pour les sommes avancées par l'entrepreneur et aussi parce que à cette époque, l'Egypte procédait à l'exécution des travaux maritimes avec moins d'économie qu'aujourd'hui.

Les fonds vaseux rencontrés dans la partie Nord des quais, firent abandonner la construction du deuxième bassin de radoub prévu dans le projet, on renonça même à construire des murs à grand tirant d'eau, partout où le rocher de fondation était situé trop profondément et à installer l'outillage hydraulique de déchargement et chargement des bateaux que nous attendons encore.

L'exploitation des nouveaux quais commença en 1880, le tonnage des bateaux avait atteint le chiffre de 2 millions de tonnes.

De 1890 à 1893, les entrepreneurs Pearson & Co exécutèrent la passe du Boghaz pour permettre l'accès du port aux navires de 9 mètres de tirant d'eau.

Les dépenses s'élevèrent à 77.000 L.E.

Le Premier Khédive qui n'avait en vue que la défense du port, de sa flotte et de la ville, n'avait jamais voulu améliorer les passes, parce qu'il prétendait que la sécurité d'un port dépend de la difficulté d'y pénétrer, ce qui démontre, une fois de plus, que les jugements varient suivant le point de vue auquel on se place.

En 1893, l'entrepreneur Reizian Bey construisit le môle « K » qui coûta environ 39.000 L.E.

DERNIERS TRAVAUX (1898-1911).

Quais à charbon. — De 1898 à 1901, la largeur du quai à charbon fut portée de 33 à 90 mètres pour permettre l'établissement de grands dépôts. On dépensa, à cet effet,

60.000 L.E. plus 36.000 L.E. pour l'installation de 6 transbordeurs à charbon.

En 1982, le tonnage total des bateaux fréquentant le port s'était élevé à 4.500.000 tonnes et on reconnut la nécessité de construire de nouveaux quais.

L'importation du charbon avait tellement augmenté qu'il fallut d'abord donner satisfaction aux importateurs de houille et construire des murs pour recevoir les bateaux charbonniers, qui ne trouvaient plus de place à quai.

De 1903 à 1910, on construisit 7 nouveaux emplacements, ce qui porte à 12 le nombre total des accostages destinés à ce genre de bateaux où de grands diables noirs, qui ne sont autres que des Saïdiens, s'agitent pour en extraire la houille d'Angleterre et la déposer sur nos terre-pleins.

On a pu ainsi désaffecter 4 anciens quais à charbon et y placer des cargo-boats.

La dépense de ces travaux a été de 182.700 L.E. et a donné 890 m. de nouveaux quais de 60 m. de largeur.

Quais à bois. — Afin de débarrasser l'intérieur du port de l'encombrement produit par l'énorme trafic du bois de construction, on décida de déplacer ce commerce du côté de Gabbari. A cet effet, on rasa les collines du Wardian et on construisit 6 accostages donnant 1.100 m. de quais.

Une surface de plus de 30 hectares a été réservée aux négociants en bois qui construisent actuellement les vastes hangars que vous voyez sur la route du Mex. Des routes, des voies de chemins de fer ont été exécutées et le commerce de bois d'Alexandrie possède aujourd'hui une des meilleures installations du monde, sinon la meilleure, comme l'a écrit officiellement le regretté Sir Benjamin Baker, qui était l'Ingénieur-Conseil du Gouvernement Egyptien.

La dépense totale s'est élevée à 275.000 L.E., mais elle est couverte par la vente des terrains qu'on a appropriés et nivelés.

Port quarantenaire. — La grande peste bovine de 1903-1904 obligea le Gouvernement à construire le port de la quarantaine en face les abattoirs, afin de débarquer les bestiaux à côté du parc quarantenaire et éviter la contamination de l'Égypte par les animaux venant de la Turquie d'Asie. 25.000 L.E. furent dépensées à cet effet pour obtenir 200 m. de quais, construits par les entrepreneurs Bencini et Quistas.

Brise-lames. — Pour abriter les quais à bois et tout l'avant-port contre la houle qui passait par la grande ouverture de l'entrée, on décida de retrécir celle-ci et, à cet effet, ont construit 1.050 mètres de brise-lames. Le coût a été de 192.740 L.E.

Cette somme paraît élevée ; mais cette petite largeur que vous voyez émerger lorsque vous êtes sur le pont du bateau qui vous transporte en Europe, est assise à des profondeurs de 20 mètres et, avec ses talus étendus, elle atteint une amplitude de plus de 80 mètres à la base.

Les travaux des quais à bois et des brise-lames furent exécutés par l'entrepreneur M. Almagià.

Grande passe. — Vous vous rappelez sans doute le naufrage du bateau italien « Cairo » qui faillit obstruer la passe du Boghaz et nous embouteiller. Heureusement que le Capitaine, la tempête aidant, eut la bonne inspiration d'échouer son bateau un peu plus loin, et le passage resta libre.

Il n'en est pas moins vrai que le Gouvernement fut effrayé du danger qu'avaient couru les bateaux du port, exposés à rester emprisonnés jusqu'au jour où on aurait fait sauter le navire et on décida la création d'une deuxième passe de 180 mètres de largeur et de 10 m. 68 de profondeur qui fut terminée en 1907 et qui coûta 100.000 L.E.

Elargissement du quai J. — Pour donner 4 nouveaux accostages aux cargo-boats, on élargit le quai “ J ” à côté de la vieille Douane et on dépensa encore 120.000 L.E. pour avoir 530 m. de nouveaux quais.

Bassin de radoub. — Un bassin de radoub construit à Gabbary par la Khedivial Mail Cy. fut acheté par le Gouvernement au prix coûtant ; son accès et ses travaux accessoires furent exécutés par l'Etat qui dépensa au total 128.000 L.E.

De nombreux magasins furent établis partout sur les anciens quais et sur les nouveaux pour abriter les marchandises contre la pluie et le soleil et aussi contre les voleurs, ce qui exigea une nouvelle dépense de 100.000 L.E.

Avant d'aller plus loin, permettez-moi de rendre hommage aux deux hommes qui ont présidé à l'amélioration du port d'Alexandrie : à l'Amiral Sir Massie Blomfield, ancien Directeur Général des Ports et Phares, à Sir Arthur Chitty Bey, ancien Directeur Général des Douanes et aux derniers Administrateurs des Chemins de fer qui dirigèrent le port jusqu'en 1905 : le regretté major L. Es-trange Johnstone, M. Barois, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées et M. Scandar Pacha Fehmy.

Nous avons dépensé au total la jolie somme de 1.440.000 L.E. dans un espace de temps assez restreint.

Vers le milieu de l'année 1905, nous commençons à parler du transfert des quais à bois et du prolongement du brise-lames et avant la fin de 1908, tout était fini. 400.000 L.E. avaient été dépensées, sans pour cela, arrêter les autres travaux en cours, aux quais à charbon et au quai “ K ”.

Pendant l'année 1907 seulement, nous avons exécuté pour 350.000 L.E. de travaux.

On n'est pas habitué à aller si vite en Europe. Pendant que chez nous on palabre, ici on agit. Les politiciens, les commissions, les enquêtes auxquelles on ajoute les

mots latins, j'allais dire barbares, de comodo et incommodo, noircissent beaucoup de papier ; mais il est bien préférable de se mettre aussitôt à l'œuvre, de remuer des terres, de faire circuler des wagons, de remorquer des embarcations, en un mot de réaliser. Arrière les byzantins et leur inaction, capables de décourager les hommes doués de la meilleure volonté !

L'Egypte qui donne des leçons à l'Europe ! Encore un paradoxe.

Je vous disais que nous avions dépensé 1.440.000 Livres Egyptiennes, mais que de terres n'a-t-on pas remuées avec ce superbe magot, que de blocs n'a-t-on pas posés, de ces jolis blocs de 20 tonnes, suspendus comme des breloques au crochet de nos grues flottantes.

Savez-vous que le total des terres, pierres et sable transportés ou dragués a été de 8 millions de mètres cubes, que les blocs ou maçonneries ont dépassé 200.000 mètres cubes ?

Avec les maçonneries exécutées, on remplirait la place Méhémet-Ali sur 7 mètres de hauteur et avec les pierres jetées à la mer, on remplirait 10 fois la place Méhémet-Ali sur 20 mètres de hauteur.

Si nous ajoutons ces cubes à ceux exécutés de 1870 à 1900, nous arrivons au chiffre colossal de 500.000 m. c. pour les maçonneries et de onze millions et demi de m. cubes pour les terres ou pierres.

Le Port d'Alexandrie, depuis 1870 jusqu'aujourd'hui, a coûté 4.500.000 L.E. ; nous arriverons bien près du cinquième million, lorsque les travaux en cours seront finis.

Comme le total des marchandises dans le port a été en 1908 de 4.234.000 tonnes, nous pouvons dire que pour chaque tonne manipulée, il faut compter une dépense de premier établissement d'environ L.E. 1, 100 mill.

Le résultat des travaux de cette dernière période a été de donner au commerce une longueur de 2.700 m. de

nouveaux quais, ce qui permet l'accostage de 19 grands bateaux, et d'augmenter de 2.400 m. le développement des quais de petite profondeur. Le port a aujourd'hui plus de 6 kilom. de quais à grande profondeur et 4.800 m. pour embarcations à faible tirant d'eau.

MÉTHODES DE CONSTRUCTION

Je ne puis résister au désir de vous parler maintenant des méthodes de construction suivies dans l'exécution des travaux ; je tâcherai d'être le plus clair, le plus succinct et le moins technique possible.

Il y avait deux problèmes principaux à résoudre :

1° Celui d'opposer à la mer un ouvrage suffisant pour résister à la puissance des vagues.

2° Celui de construire des murs de quai sur fond vaseux.

Brise-lames. — Pour résoudre le premier problème, on applique le principe admis que la force des vagues est la plus grande au niveau de la mer et qu'elle va en diminuant au fur et à mesure qu'on s'éloigne de ce niveau, soit en bas, soit en haut.

Le difficile est de savoir quelle est cette force et à quelle profondeur elle devient nulle.

Dans chaque région maritime, cette puissance varie ; elle est plus forte dans l'Océan que dans la Méditerranée, sur les côtes Sud de celle-ci que sur les côtes Nord. Cela dépend de la profondeur de la mer, de la pente du fond et surtout de la longueur de mer qu'on a devant soi avant de rencontrer la terre et que les anglais appellent le " fetch ".

Il est facile de donner à l'ouvrage une force de résistance suffisante : il n'y a qu'à faire un profil très large, très haut, avec des blocs très puissants, au moins égaux à ceux qui ont résisté dans les mers les plus mauvaises

connues. Mais un ingénieur n'a pas seulement pour but de construire des ouvrages qui résistent, il doit réaliser ce résultat, s'il est tant soit peu consciencieux, en dépensant le moins d'argent possible.

On procède alors par comparaison avec des ouvrages connus dans des mers semblables et autant que possible dans le voisinage de l'ouvrage; on étudie ensuite les dimensions à donner en les adaptant aux conditions topographiques sous-marines.

Après mûr examen de ce qui avait été fait, en tenant compte de la région des écueils situés à 1.400 mètres environ en avant et où la vague perd déjà une partie de sa force, nous en avons conclu que les tempêtes les plus fortes ne pouvaient agiter du sable à 12 mètres de profondeur, des pierres à 8 m. 50, des blocs de 1 tonne à 3 mètres et des blocs de 20 tonnes au niveau de la mer et qu'il fallait placer au-dessus, des blocs de 50 tonnes pour bien charger les blocs inférieurs.

Le projet a été dressé d'après ces principes; nous avons placé du sable dans le bas, des moellons au-dessus, puis des blocs naturels et enfin des blocs artificiels de 20 tonnes couverts par deux lignes d'épaisses maçonneries.

Nous lui avons donné 16 mètres de largeur au niveau de l'eau, une élévation de 4 mètres au-dessus et des talus assez étendus qui, à 20 mètres de profondeur, lui donnent une largeur de 80 mètres. Il y a eu, dans les parties vaseuses, des enfoncements de 6 à 7 mètres, ce qui donne une hauteur de massif de 30 mètres environ.

Les maçonneries supérieures ont été appuyées à l'arrière par des blocs naturels de 1 à 2 tonnes.

L'expérience nous a démontré que sur certains points, ces derniers blocs étaient trop faibles, la vague, en tombant, les disperse vers l'intérieur et enlève aux blocs de couronnement leur appui.

Un accident arrivé pendant les travaux, nous a obligé à remplacer ces petits blocs par de la bonne maçonnerie,

sur un longueur de 50 mètres environ ; un nouvel accident arrivé en Avril dernier, nous a encore forcé à en faire autant, sur une nouvelle longueur de 60 mètres.

Sur les 1.050 mètres de longueur d'ouvrage, nous n'avons eu à faire que quelques réparations dans la partie supérieure, ce qui a nécessité en deux fois une dépense totale de 2.000 L.E. sur une somme totale de 200.000 L.E. environ.

L'ouvrage a résisté partout, sur la partie située du côté de la pleine mer, et c'est là le principal ; le petit mé-compte survenu sur le dixième de la longueur, doit être attribué à la présence d'un large écueil situé à 4 mètres sous l'eau et qui oppose un obstacle à la vague.

Celle-ci, prise entre l'écueil et l'ouvrage, ne trouve plus de place pour se développer : elle acquiert une vitesse considérable, monte à la hauteur prodigieuse de 15 à 20 mètres et, en tombant, produit des effets désastreux sur la partie faible de l'ouvrage, qui est celle de l'arrière.

Des blocs naturels qui résistent bien dans l'ancien brise-lames et dans la plus grande partie du nouveau sont emportés sur cette petite longueur, parce que les conditions topographiques sous-marines ne sont plus les mêmes.

L'ouvrage a été adapté aux conditions des lieux ; situé plus au large, au-delà de la région des écueils, il aurait été déjà emporté, et celui du port Est, plus mal situé encore, sera exécuté avec de plus grandes dimensions et des blocs de poids double.

Quais sur fond vaseux. — Passons maintenant au deuxième problème, celui de la fondation des quais sur fond vaseux.

Lorsqu'on a à exécuter un quai ou môle, le remblai qui le forme doit être arrêté par un mur vertical d'une profondeur suffisante pour permettre aux bateaux de venir se placer contre et éviter ainsi tout espace entre lui et la terre.

Ce mur doit satisfaire à deux conditions :

1° être assez épais pour résister à la poussée des terres.

2° être assis sur un fond solide.

Quand on dispose d'un fond solide, rocheux ou sablonneux, le problème est facile à résoudre et l'ingénieur n'a plus qu'à calculer les dimensions de son mur d'après les formules courantes adaptées aux matériaux qu'il emploie.

Malheureusement, à Alexandrie, nous n'avons pas un bon fond partout. Tous les travaux faits au Sud-Est, c'est-à-dire sur la côte de Gabbary, sont situés sur le rocher, comme le port de la Quarantaine, les quais à bois, le quai du Gabbary, la naissance du môle à charbons, les quais voisins des écluses du canal Mahmoudieh, ceux aussi placés dans la région des écueils, comme l'ancien brise-lames ; mais tous ceux construits vers le centre, comme les môles à charbons, ancien et nouveau, les quais des bateaux français, autrichien, italien, allemand, etc., ceux du bassin de carénage, sont situés sur de la vase plus ou moins mauvaise.

Nous ne connaissons pas l'origine de cette vase, probablement nilotique, mais nous savons, par des forages préliminaires aux travaux, qu'elle atteint quelquefois 15 mètres d'épaisseur et qu'elle a toujours donné beaucoup d'ennuis aux ingénieurs qui ont cherché à y établir des ouvrages, soit du temps de Méhémet-Ali, soit de 1870 à 1875, de 1890 à 1893, soit enfin pendant cette dernière période. Il est probable que les ingénieurs des Ptolémées ont dû avoir les mêmes difficultés, car le Kibotos, l'ancien bassin le plus à l'Ouest, était placé sur un très mauvais sol.

Tous les accidents arrivés pendant la construction à ces différentes époques, ont été très nombreux, comme d'ailleurs, dans tous les ports à fond de vase, à Trieste, Spezia, Constantinople, Salonique, Patras, etc.

C'est même pour esquiver la difficulté qu'en 1875 les

ingénieurs et entrepreneurs furent d'accord pour supprimer le mur vertical à grande profondeur, trop dangereux, et qu'on termina le quai en talus, ce qui explique les pontons flottants en bois, placés entre le bateau et le quai.

Pour être sûr du résultat, nous n'avions qu'à creuser jusqu'au terrain solide, situé à 26 mètres de profondeur sous la mer et enlever ainsi 15 mètres d'épaisseur de vase, mais comme je vous le disais tout à l'heure, notre devoir est de trouver la solution la plus économique, et celle-là ne l'était guère.

On aurait dépensé cinq à six mille francs par mètre courant de mur au lieu de 2.000 francs, somme que nous n'avons guère dépassée.

Généralement, quand on construit un môle, on exécute d'abord les deux murs et on remblaie entre les deux ouvrages.

Les murs ne s'effondrent généralement pas pendant leur exécution, mais aussitôt terminés, lorsqu'ils reçoivent des remblais qui exercent des poussées horizontales, ils ne peuvent plus rester en place ; la couche sous-jacente vaseuse glisse et emporte avec elle tout ce qui est situé au-dessus, mur et remblai.

A Spezia et à Trieste de grandes longueurs de quai ont été reconstruites jusqu'à trois fois et j'ai vu dans ce dernier port un mur déplacé à 16 mètres de sa position primitive, sans trop se déformer, mais en s'affaissant dans la mer.

A Alexandrie, nous avons fait le contraire de ce qui se fait habituellement, nous avons exécuté le remblai d'abord et le mur après, autrement dit, nous avons mis la charrue avant les bœufs. Vous allez me dire que nous sommes toujours dans le pays du paradoxe.

Commé l'expérience a réussi, vous verrez que le paradoxe n'est qu'apparent et que nous avons été assez logiques.

L'expérience des remblais exécutés autrefois nous faisait prévoir de nombreux accidents, il fallait donc enlever une plus ou moins grande épaisseur de vase. Nous avons confié au remblai exécuté à l'avance, le soin de chasser toute la partie mauvaise par son propre poids et de consolider celle qui restait, pour ce-la nous avons placé sur les couches vaseuses un poids énorme de terres ou de sable de 14 mètres de hauteur, dont 11 mètres sous l'eau et 3 mètres au-dessus. Sous la pression du remblai, la partie supérieure de la masse vaseuse sous-jacente est sortie de la zone de l'ouvrage et a été remplacée par la base du remblai elle-même.

Les affaissements étaient de 3 à 4 mètres d'épaisseur et de 100 à 180 mètres de longueur sur 10 à 20 mètres de largeur. Nous avons quelquefois des masses de 30.000 mètres cubes en mouvement.

Il nous arrivait très souvent de ne plus retrouver au-dessus de l'eau le remblai que nous avions laissé la veille, il s'était enfoncé sur une surface considérable et j'avais toutes les peines du monde à faire comprendre à nos agents subalternes à la mine déconfitée, que ce résultat était attendu et même cherché et que si nous voulions éviter des accidents plus tard dans le mur de quai, il fallait en provoquer le plus possible auparavant.

L'un de ces agents m'avait démontré que les accidents n'arrivaient qu'à la pleine lune, et accusait l'astre de la nuit des pires méfaits. Je lui laissai la douce illusion de croire à pareille influence. Il ne faut jamais contrarier personne.

La vase sortait au-delà du pied du remblai qui s'éta-
lait considérablement.

On rétablissait aussitôt le niveau primitif en jetant des terres dans la partie supérieure. On remplaçait par le haut ce qui s'enfonçait dans la vase.

Un deuxième glissement se produisait, semblable au premier, et chassait une nouvelle couche, on rétablissait aussitôt la partie supérieure déformée du remblai.

Survenaient ensuite un troisième, puis un quatrième affaissement de moins en moins importants et qu'on réparait toujours de la même façon.

Les remblais finissent par acquérir leur stabilité après s'être enfoncés dans la masse vaseuse à une profondeur qui a atteint quelquefois 10 mètres et qui n'a jamais été inférieure à 6 mètres.

Ils prennent une largeur très grande à la base, s'enfoncent moins sur leur bord que sur le centre et forment comme une espèce de fond de bateau très aplati, reposant sur une vase meilleure et fortement comprimée par cet énorme poids de 20 à 24 mètres de hauteur, donnant une pression de 40.000 Kgs. par mètre carré.

Après quelques semaines de repos, lorsqu'on ne constatait plus aucune fissure indicatrice des glissements, avec une drague puissante on enlevait les deux arêtes du remblai, exactement sur la largeur nécessaire pour établir le mur et à la profondeur voulue, généralement 9 mètres sous le niveau de l'eau. Le centre du remblai était respecté.

Sur cette immense plate-forme obtenue par la drague et sur ce nouveau fond sablonneux, incompressible, remplaçant l'ancien, on établit le mur qui ne peut plus glisser, car le sol sous-jacent qui supporte le remblai sur lequel il repose a été déjà éprouvé.

Après de nombreux glissements pendant l'exécution du remblai, ce qui démontre bien la mauvaise qualité de notre sous-sol, nous n'avons pas eu le moindre accident sur nos murs des quais à charbon, qui ont 900 mètres de longueur et ceux-ci sont aussi droits que s'ils étaient fondés sur le rocher.

Nous avons eu à déplorer un affaissement de 50 mètres de longueur sur le quai « J » prolongé, parce que poussés par les nécessités, nous avons procédé au travail avec trop de rapidité, mais un perfectionnement apporté à la méthode, nous permet de travailler maintenant en

toute sécurité. Il consiste à donner de chaque côté du remblai préliminaire 15 à 20 mètres de plus de largeur qu'au môle prévu, afin de bien assurer la stabilité de la partie dangereuse qui est celle où se trouve le mur et qui, sans cela, n'exercerait pas une compression suffisante sur le fond vaseux.

HISTORIQUE DE L'ADMINISTRATION.

Nous en avons fini avec les travaux et les méthodes de construction ; voilà l'ingénieur satisfait.

L'historique des vicissitudes de l'Administration du port d'Alexandrie ne manque pas non plus d'intérêt ; il est, d'ailleurs un peu, celui des finances du pays.

Avant 1870, le port n'avait pas une existence administrative définie. Son trafic était faible et on n'exécutait pas de travaux.

Ce n'est qu'en 1869, sous le Khédivé Ismaïl, qu'une Commission fut chargée d'élaborer un projet.

Cette Commission, présidée par Linant Bey de Belleville, Ministre des Travaux Publics, était composée de 4 ingénieurs égyptiens parmi lesquels Mazhar Pacha, le Constructeur du Phare de Ras-el-Tin, Voisin Bey, Directeur des Travaux du Canal de Suez, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Laroche, qui a laissé un grand nom comme ingénieur maritime, des capitaines français de la marine de guerre ou de commerce et de Mr. Mac Killop de la marine anglaise, qui devint plus tard contrôleur des Ports et Phares.

Le projet arrêté par cette Commission fut exécuté par l'Entreprise Greenfield, mais le contrôle fut enlevé au Ministère des Travaux Publics pour être donné au Ministère de l'Intérieur.

Ne cherchez pas à savoir pourquoi, l'Égypte n'est-elle pas le pays du paradoxe.

Le décret du 2 Mai 1876 institua la Caisse de la Dette et le 18 Novembre de la même année on décida que le

port d'Alexandrie ferait partie de l'Administration des Chemins de fer, qui fut placée sous la direction d'une Commission composée de cinq Administrateurs dont deux anglais, un français et deux Egyptiens.

Les revenus du port, joints à ceux des Chemins de fer, furent appliqués au paiement des intérêts et de l'amortissement d'obligations privilégiées ayant hypothèque spéciale sur les Chemins de fer et le Port. Celui-ci était compté dans l'hypothèque pour une valeur de deux millions de Livres Sterling.

Le décret du 27 Janvier 1878 institua une Commission d'enquête avec mission de vérifier le déficit des Finances Egyptiennes et de remédier aux abus. Présidée par Mr. de Lesseps, cette Commission établit le décompte des sommes dues à l'Entreprise Greenfield, dont le total fut fixé plus tard à 2.904.499 Lst.

La créance Greenfield était garantie par les revenus du port qui étaient alors de 30.000 Lst. par an et par l'intérêt du capital de 2 millions de Lst. constitué en titres de la Dette Unifiée.

Le décret du 10 Décembre 1878 rattacha l'Administration du Port au Ministère des Finances pendant que les Chemins de fer passaient aux Travaux Publics.

Le 14 Juin 1880, le port passa, lui aussi, aux Travaux Publics d'où il n'aurait pas dû sortir.

Vous voyez qu'il en a eu des vicissitudes ce malheureux port et qu'on le faisait promener d'un Ministère à l'autre.

Le 17 Septembre 1884 nouvelle vexation ; le port est coupé en deux morceaux. La partie principale resta unie à l'Administration des Chemins de fer placée sous le contrôle de 3 Administrateurs, l'un anglais, Président, l'autre français et le troisième égyptien. La deuxième partie qui comprenait l'Arsenal seulement, fut rattachée à l'Administration des Ports et Phares dépendant à nouveau du Ministère des Finances.

Le 1^{er} Février 1898, une faible partie du port fut vendue à la Khedivial Mail Cy. avec la flotte de bateaux postaux de l'Etat ; c'est la partie située entre l'Arsenal et le Bassin de carénage ou Vieille Douane.

Le 23 Mars 1905, dernière vicissitude ; à la suite de l'accord anglo-français, le port divorça d'avec l'Administration des Chemins de fer ; plus d'hypothèque par conséquent, liberté reconquise et le port entra dans l'Administration des Ports et Phares et, par suite, dans le Ministère des Finances.

Espérons qu'il aura enfin trouvé le repos et que les Finances sauront le retenir, à moins que les Travaux Publics ne le réclament dans leur domaine.

L'Administration des Ports et Phares a, dans son ressort, les ports d'Alexandrie, Rosette, Damiette, Suez, les 5 phares de la Méditerranée et les 7 phares de la Mer Rouge.

Elle a été toujours dirigée par des Officiers Supérieurs en retraite de l'Amirauté Anglaise qui ont été : M. MacKillop Pacha, Sir Georges Morice Pacha, Sir Massie Blomfield. Le Directeur actuel, l'Amiral Robinson, a réorganisé l'Administration et l'a divisée en trois services, l'un administratif, le deuxième technique, le troisième de marine.

RECETTES ET DEPENSES

Les dépenses du port sont ordinaires et extraordinaires. Les premières, qui se répètent tous les ans, s'élèvent à environ 80.000 L.E. ; elles n'étaient que de 20.000 à 30.000 L.E. il y a trente ans, elles ont augmenté avec le trafic qui a plus que quadruplé.

Ces dépenses consistent en frais de personnel de bureau ou technique, d'entretien des travaux, d'éclairage, de salaires du personnel à bord des embarcations et des dragues du port.

Les dépenses extraordinaires sont exclusivement réservées aux travaux neufs de grande importance et payées sur les fonds de la Réserve Générale.

Les recettes du port ont été de 290.000 L.E. environ pendant ces dernières années, elles n'étaient que de 70.000 L.E. il y a 30 ans ; elles ont donc plus que quadruplé.

Les droits principaux sont :

1° ceux de tonnage qui sont de L.E. 0, 015 par tonneau de jauge à l'entrée et autant à la sortie si le bateau est chargé et de 0 L.E. 0075 s'il ne l'est pas ; leur montant total est d'environ 100.000 L.E. ;

2° les droits d'accostage qui sont de 0 L.E. 02 par jour et par mètre de longueur de bateau placé contre un mur de quai et dont le total est de 22.000 L.E. environ ;

3° les droits d'importation qui sont de 4,50 pour mille ad valorem des marchandises et s'élevant à 90.000 L.E. ;

4° les droits d'exportation qui sont de 2 pour mille ad valorem des marchandises et s'élevant à 50.000 L.E.

Les autres recettes proviennent de droits divers, de la location des terrains et de l'exploitation du bassin de radoub de Gabbary.

Il y a, en outre, des droits de pilotage payés à la corporation des pilotes et des droits de quarantaine payés à l'Administration du Service Sanitaire Maritime International.

Si nous déduisons des recettes totales les sommes provenant des locations de terrain ou du bassin de radoub, nous avons une somme de 270.000 L.E. environ à répartir sur 4.000.000 de tonnes manipulées, ce qui représente un droit de L.E. 0. 067 mill. par tonne.

Nous voyons par là qu'une tonne de marchandise, pour recevoir un abri parfait contre les tempêtes, pour avoir des quais d'accostage et, par conséquent, des facilités de chargement ou déchargement, est grevée en moyenne de 1 fr. 75 par le Gouvernement égyptien.

Ces droits ne sont pas exagérés, ils sont beaucoup plus forts dans les ports donnés en concession à des sociétés qui font de gros bénéfices, parce qu'elles ont avancé, à leurs risques et périls, des fonds que les gouvernements n'osaient pas dépenser; ils ne sont pas inférieurs à ceux des ports anglais.

L'Etat égyptien n'a pas fait un trop mauvais placement d'argent, puisqu'il retire maintenant 200.000 L.E. de bénéfice, soit environ 4,50 0/0 des sommes dépensées jusqu'à ce jour, et comme les travaux faits permettront aux recettes d'augmenter, sans que pour cela d'autres dépenses pour nouveaux travaux soient nécessaires, on peut dire que les revenus seront supérieurs à l'intérêt à 5 0/0 des dépenses faites pour premier établissement.

D'ailleurs, pendant la période de 1890 à 1904 où l'Etat n'a presque rien dépensé en travaux neufs, les bénéfices du port ont permis à l'Administration des Chemins de fer de faire des dépenses qu'elle n'aurait pu faire par ses propres moyens.

TONNAGE DES BATEAUX.

Nous allons parler maintenant du trafic du port et, par conséquent, du tonnage des bateaux qu'il reçoit.

Vous entendez souvent dire : ce bateau a 3.000 tonnes, 4.000 tonnes ou 5.000 tonnes, ceci veut dire que le cube des espaces pouvant contenir des marchandises contient 3.000, 4.000 ou 5.000 tonneaux de jauge qui ont chacun une contenance de m.c. 2,83, c'est-à-dire 1.000 pieds cubes anglais.

En 1910, le total de toutes ces tonnes a été de 3.718.000 à l'entrée et autant à la sortie, ce qui représente 7.436.000 tonnes au total pour 8.257 bateaux.

Les navires à vapeur sont au nombre de 1.959 à l'entrée, leurs dimensions augmentent tous les ans; la moyenne qui était de 960 tonnes en 1880, est arrivée graduellement à 2.000 tonnes en 1910.

NATIONALITÉ DES BATEAUX FRÉQUENTANT LE PORT.

Le tonnage des bateaux entrant dans le port se répartit comme suit en 1910 :

1 323.000	tonnes	à l'Angleterre,	soit le 36 %.
394.000	»	» l'Italie,	soit le 11 %.
377.000	»	» l'Autriche,	soit le 10 %.
317.000	»	» l'Allemagne,	soit le 9 %.
286.000	»	aux bateaux fluviaux ég.,	soit le 8 %.
252.000	»	à la France,	soit le 7 %.
219.000	»	» la Russie,	soit le 6 %.
192.000	»	» la Grèce,	soit le 5 %.
340.000	»	aux autres pays,	soit le 8 %.

En 1890, c'est-à-dire, il y a 20 ans, le pourcentage était loin d'être le même ; l'Angleterre occupait toujours le premier rang mais avec 46 % au lieu de 36 %, celui de la France était de 16 % au lieu de 7 %.

Les marines allemande et grecque qui, à cette époque, avaient un tonnage insignifiant, ont pris un développement remarquable aux dépens des autres nations. La marine italienne a considérablement grandi aussi.

Les comparaisons que nous venons de faire nous permettent de juger les marines des différentes nations européennes ; elles nous donnent un reflet des efforts que chaque puissance fait pour augmenter sa flotte commerciale. On y voit, par exemple, que si l'Angleterre est toujours la première et bien au-dessus des autres, elle a trouvé de grands concurrents parmi les autres nations et surtout en Allemagne dont la flotte grandit à vue d'œil. On y voit aussi que la France avance avec peine. La marine marchande française n'a pas été en rapport avec son commerce dont le développement en Egypte a été très grand pendant ces dernières années.

Les statistique nous font voir aussi que l'Angleterre fait les meilleures affaires en matières de frêt. Ce sont ses bateaux qui sont le mieux chargés soit à l'aller, soit au départ, tandis qu'à part quelques bateaux suédois ou hollandais, les navires des autres nationalités sont beaucoup moins chargés.

TONNAGE DES MARCHANDISES.

Il ne s'agit pas seulement de connaître le tonnage des bateaux, il faut savoir ce qu'ils transportent, car l'importance d'un port se mesure plus par le total des marchandises manipulées que par le cube de ses bateaux. Ces grands magasins flottants sont plus ou moins pleins, les marchandises sont plus ou moins lourdes ou passent pour être en grande partie déchargées plus loin.

En 1908, l'année maxima, nous avons eu 2.889.000 tonnes à l'arrivée et seulement 1.125.000 tonnes au départ. Il faut en conclure que les bateaux ne partent qu'avec le 40 % du tonnage d'entrée.

Cela se comprend aisément, car les marchandises d'importation sont lourdes et de peu de valeur, comme le charbon, le bois, le fer, tandis qu'au départ, nous avons des marchandises de grande valeur sous un faible poids et volume, comme le coton et ses graines.

Alexandrie manque donc de frêt de retour.

A l'aller, chaque tonne de jauge de bateau porte en moyenne 780 kilogrammes de marchandises. Ce sont les bateaux anglais et suédois qui sont les mieux remplis, parce qu'ils portent de pleins chargements de charbons et de bois.

Quelle différence au retour ! Chaque tonne de jauge ne porte plus que 300 kilogrammes et confirme ce que je vous disais tout à l'heure.

Nous allons voir maintenant en quoi consistent ces marchandises.

IMPORTATIONS.

Les principaux articles importés sont le charbon, le bois de construction, le pétrole, les farines, les cotonnades, les fers, les ciments et chaux, les tabacs, les sucres.

Charbon.

L'importation du charbon qui n'était que de 407.000 tonnes en 1890, a atteint son maximum : 1.335.000 tonnes en 1907.

Il a fallu près de 300 bateaux de 100 mètres de longueur pour transporter cet énorme tonnage d'une année qui remplirait la place Mohamed Aly sur 60 mètres de hauteur.

Sa valeur est d'environ 1.200.000 L.E.

On peut en mettre en dépôt plus de 200.000 tonnes sur le môle à charbon lui-même.

Pour transporter toute cette houille vers l'intérieur, il faudrait environ 130.000 wagons de marchandises petit modèle, soit 2.000 trains de 65 wagons, mais comme une partie est consommée à Alexandrie ou s'en va par navigation fluviale, 1.300 trains sont suffisants, c'est-à-dire 3 ou 4 par jour.

L'Egypte, n'ayant pas de combustible, a besoin de cette énorme quantité pour ses chemins de fer qui en consomment près du quart, ensuite pour ses irrigations, pour son éclairage, pour son chauffage et pour son industrie.

Il vient presque entièrement de Cardiff, Newcastle et autres villes d'Angleterre.

Si l'Egypte n'a pas de combustible, elle n'a pas non plus de bois pour ses constructions, ni pour ses meubles, ni pour son chauffage.

Bois.

L'importation du bois représentait en 1907 une valeur de 1.328.000 L.E. ; sa valeur n'était que de 320.000 L.E. en 1890. Les commerçants de bois de notre ville sont des plus importants connus dans le monde. Il manipulent tous les ans près de 300.000 tonnes de bois.

Le 35 % vient de Suède et le restant de Turquie, d'Autriche, de Russie et de Roumanie.

Pour déplacer ce commerce de Minet-el-Bassal au Wardian, sur la côte de Gabbary, il a fallu raser les collines du fort Om-el-Koubébeh où on a créé une ville nouvelle, déblayer plus de 2 millions de mètres cubes et exproprier plus de 500 petites maisons. Il a fallu aussi démolir les catacombes, ce qui m'a attiré les malédictions de notre sympathique Directeur du Musée, le professeur Breccia.

Farines.

L'importation des farines est considérable ; insignifiante autrefois, elle est passée de 5.000 tonnes en 1890 à 149.000 tonnes en 1908, ce qui représente une valeur de 1.531.000 L.E.

Ceci nous fait voir que le fellah abandonne de plus en plus la culture du blé pour celle du coton, plus rémunératrice.

Ces farines viennent de Marseille pour les 2/3, de Russie, Roumanie, Italie, Allemagne et Angleterre pour le restant.

Tissus.

L'importation la plus élevée est celle des tissus, elle représente le 28 % de l'importation totale. Elle est passée de 2.597.000 L.E. en 1890 à 6.338.000 L.E. en 1907. L'Angleterre en fournit les 2/3 ; viennent ensuite l'Autriche, la France, l'Italie et l'Allemagne.

Ici, nous n'avons plus besoin de ces immenses surfaces de dépôts.

Les étoffes ne sont pas encombrantes comme le charbon ou le bois, il suffit de quelques magasins pour abriter les produits de Manchester et abriter ces ballots serrés qui contiennent les gallabiehs bleues des bons fellahs et les grands voiles noirs de leurs femmes.

Tabac.

L'importation des tabacs représente une valeur de 1.133.000 L.E. en 1910 pour 8.191.000 Kgs. ; elle n'était que de 451.000 L.E. en 1890 pour 5.023.000 Kgs.

Cette augmentation considérable dans la consommation du tabac démontre bien que le bien-être du pays s'est développé, car la plante chère à Nicot, est un article de luxe.

Pour mettre en dépôt les approvisionnements de nos fabricants de cigarettes, il a fallu construire un magasin de 370 mètres de longueur et de 42 mètres de largeur.

Comme, à la suite d'un incendie, la moitié de ce magasin a été détruite et que deux ou trois cent mille Livres Sterling de feuilles de tabac ont été brûlées en une nuit, au lieu de se consumer lentement dans ces bonnes cigarettes qui font nos délices, on reconstruit actuellement le nouveau magasin à trois étages et en béton armé pour mieux résister au feu.

Les dépôts d'Alexandrie renferment de quoi faire fumer les Egyptiens pendant plus de six mois.

Pétrole.

L'importation des pétroles s'est développée brusquement pendant ces dernières années.

Elle n'était que de 109.000 L.E. en 1890, elle atteint 356.000 L.E. en 1909 pour un tonnage de 96.000 tonnes.

C'est pour ce commerce que nous avons créé les quais de Gabbary et les 3 jetées des grandes maisons d'importation de pétrole russe, roumain et américain.

Dix immenses réservoirs de 4.000 tonnes sont situés sur ces quais avec leurs usines de fabrication des bidons, de ces bons bidons que l'Égyptien emploie à toute sorte d'usages.

La consommation du pétrole augmentera bien plus vite encore, le jour peu éloigné où les chaudières et machines de nos bateaux, de nos locomotives et de nos usines seront remplacées par des moteurs à pétrole non raffiné.

Divers.

Si nous ajoutons qu'on importe 45.000 tonnes de riz, 42.000 tonnes de sucre, 63.000 tonnes de fer, plus de 100.000 tonnes de chaux, ciments et plâtre, vous aurez les articles d'importation qui représentent le plus de tonnage.

Nous avons eu en 1908 l'énorme total de 2.885.000 tonnes.

EXPORTATIONS.

Passons maintenant aux exportations.

Coton.

Le coton mérite une attention toute particulière ; c'est lui qui est la raison d'être du commerce égyptien. Sans lui pas d'argent pour acheter tout ce que j'ai fait défiler devant vous comme matières importées. Sans lui, pas de port, sans lui que ferions-nous tous ici ?

Il représente le 85 % de l'exportation totale. Sa valeur est passée, en 20 ans, de 8.455.000 L.E. à 20.895.000 L.E. avec 227.000 tonnes.

Le prix par cantar, c'est-à-dire par kilogrammes, 44, 928 a varié entre L.E. 1, 410 mill. à L.E. 4, 140 mill.

La récolte a varié entre 3.196.000 et 6.978.000 cantars, ce qui représente un maximum de un million de balles. Tout cela passe par le port d'Alexandrie ; la moitié va en Angleterre et nous revient en partie en cotonnades ; l'Al-

Allemagne, la France, les Etats-Unis en reçoivent chacune le 9 % environ, le restant va en Russie, Autriche, Italie, Suisse, etc.

Graines de Coton.

La graine de coton mérite aussi notre attention, car c'est elle qui représente le plus gros poids exporté, environ 750.000 tonnes, soit une valeur de 2.400.000 L.E.

L'Angleterre en reçoit le 75 %, l'Allemagne le 17 %, le restant va en France et autres pays.

Prenons toujours la place Mohamed Aly comme terme de comparaison.

Savez-vous que cette énorme quantité de graines de coton, qui représente 6.547.000 hectolitres, remplirait la place sur 23 mètres de hauteur ?

Comprenez-vous maintenant le pourquoi de ces immenses chounahs de Minet-el-Bassal qui regorgent de cotons et de graines ?

Oignons.

On exporte aussi des oignons, mais en moins grande quantité, quoique toujours croissante d'année en année.

L'expédition est passée de 30.000 tonnes en 1890 à 90.000 tonnes en 1910, ce qui représente une somme de 262.000 L.E.

Ces oignons historiques, puisqu'ils tiraient les pleurs des Hébreux, en sont réduits aujourd'hui à remplir une petite page de statistique.

Tomates.

On expédie encore des tomates, de ces bonnes pommes d'amour comme les appellent nos méridionaux, qu'on embarque encore vertes et que vous allez voir rougir sur le pont du bateau qui vous emporte en Europe.

Divers.

On exporte des œufs, des lentilles, des peaux, de l'ivoire, des plumes d'autruche, de la gomme, des caillies vivantes et des cigarettes.

Toutes ces marchandises réunies ont fait en 1908 un total de 1.077.000 tonnes.

Alexandrie importe le 88 % de tout ce qui arrive en Egypte, soit 22.172.000 L.E. en 1908 ; Port-Saïd, Suez et Damiette reçoivent le reste. Elle exporte une plus grande proportion 98 %, soit 27.453.000 L.E. en 1907.

Vous voyez bien par là que notre port est bien, pour ainsi dire, l'unique porte d'Egypte ouverte sur l'Europe.

La valeur moyenne d'une tonne d'exportation a été de 7 L.E. 685 mill. en 1908, celle d'une tonne d'exportation de 18 L.E. 558 mill. Elle est passée à 27 L.E. 545 mill. en 1910 à cause de la hausse dans les prix du coton.

TRANSPORTS.

Je ne voudrais pas abuser de votre attention avec cette danse des chiffres, mais je dois vous dire cependant comment ces marchandises arrivent dans l'intérieur ou en partent. Sur 2.885.000 tonnes, 2.114.000 s'en vont par chemins de fer et environ 360.000 par voie fluviale ; 411.000 tonnes restent à Alexandrie, ce qui représente environ une tonne par habitant.

Ces deux derniers chiffres ne sont qu'approximatifs, car les statistiques à ce sujet nous font défaut.

De toutes les marchandises transportées par chemin de fer, la Basse Egypte en reçoit le 79 %, la Haute-Egypte le 19 %, le Soudan le 2 %. Sur 1.077.000 tonnes à l'exportation, 829.000 tonnes vont par chemin de fer et 248.000 tonnes par voie fluviale.

La Basse-Egypte envoie par chemin de fer le 69 % et la Haute-Egypte le 31 % seulement.

Contrées d'origine et de destination.

De quel pays d'Europe viennent ces marchandises ?

Les statistiques de l'année 1908 nous renseigneront à ce sujet.

L'Angleterre qui occupe le premier rang dans le commerce avec 329 pour mille à l'importation, nous envoie surtout du charbon, des cotonnades et des machines.

La Turquie qui occupe le deuxième rang avec 127 pour mille, nous vend du tabac, des animaux, des fruits et du bois.

La France qui occupe le troisième rang avec 119 pour mille, nous vend de la farine, des vins, des liqueurs, des tissus autres que de coton, des soieries, de la lingerie, des articles de luxe.

L'Autriche nous expédie du bois, des vêtements de confection. L'Italie, des tissus, du marbre, des pierres, des farines. L'Allemagne, du fer, des machines. La Russie, du pétrole, des sucres, du bois, des farines.

À l'exportation, l'Angleterre occupe toujours le premier rang avec 523 pour mille, l'Allemagne, le deuxième avec 87 pour mille, la France, le troisième avec 79 pour mille. Viennent ensuite la Russie, l'Amérique, l'Autriche, l'Italie.

Toutes ces nations nous achètent du coton, des graines de coton, des oignons et des cigarettes, comme je l'ai dit tout à l'heure.

PASSAGERS.

Le Port d'Alexandrie ne sert pas seulement à embarquer ou à débarquer des marchandises, il reçoit et embarque de 80 à 90.000 passagers, soit les $\frac{4}{5}$ des voyageurs d'Égypte; les autres, environ 20.000, passent par Port-Saïd.

On peut donc dire que sur 12 millions d'Égyptiens, 110.000 seulement, soit environ le un pour cent vont prendre le frais en Europe ou en Turquie d'Asie.

ALEXANDRIE

COMPARÉE AVEC LES AUTRES PORTS

Vous savez maintenant, Mesdames et Messieurs, ce qu'est le port d'Alexandrie, comment il a été construit, ce qu'il reçoit, ce qu'il expédie ; mais si nous voulons connaître son importance, nous devons le comparer aux principaux ports de la Méditerranée, avec Marseille, Gênes, Alger et Trieste. Nous trouvons qu'Alexandrie occupe le premier rang comme surface d'eau abritée, le troisième rang comme marchandises manipulées et comme transport de passagers, distançant de beaucoup les ports de rang inférieur.

Il est encore le troisième pour la valeur de son commerce qui est presque égal à celui de Gênes, mais Trieste le suit de très près.

Les marchandises importées ou exportées par ce dernier port, quoique ayant un tonnage inférieur, sont de plus grande valeur.

Alexandrie n'est plus que le cinquième pour le tonnage de jauge des bateaux ; Trieste lui est légèrement supérieur et Alger le dépasse de beaucoup, parce que, dans ce dernier port, on trouve beaucoup de bateaux ne faisant que passer ou venant se ravitailler en charbon sans faire aucune opération commerciale.

Alexandrie n'est pas un port de passage ou de voyageurs comme Naples, Cherbourg, Alger par exemple ; ces bateaux y viennent pour débarquer des marchandises.

Ce sont les bateaux d'Alexandrie qui sont les mieux chargés avec plus de 500 kilogs. par tonneau de jauge. Marseille et Gênes se tiennent bien en dessous. Alger et Trieste n'ont à peine que 200 kilogs.

Ce sont encore les quais d'Alexandrie qui sont les mieux utilisées, qui ont le plus de trafic par mètre courant

de quai, ce qui prouve bien que les travaux exécutés ne sont pas inutiles.

Pour la valeur moyenne d'une tonne de marchandises manipulées, Alexandrie occupe le troisième rang avec 13 L.E. environ, venant après Trieste et Marseille, mais bien au-dessus de celles de Gênes et Alger qui ne sont que de 5 L.E. et 7 L.E.

Si nous comparons maintenant l'accroissement du trafic entre les années 1900 et 1908, nous trouvons que si Gênes et Marseille ont leur tonnage de marchandises accru de 19 0/0, Trieste de 57 0/0, Alexandrie a un accroissement de 96 0/0 et Alger de 100 0/0.

Pendant cette période de 8 ans, Alexandrie a eu 2.065.000 tonnes d'augmentation ; Marseille, Gênes et Alger n'ont guère dépassé 1 million de tonnes, et Trieste a eu seulement 510.000 tonnes d'accroissement.

C'est donc bien Alexandrie qui a eu la plus belle croissance suivie hélas ! de la grande crise, notre cauchemar de ces dernières années.

Après 1908 commence la descente et en 1910 nous n'avons eu qu'un trafic égal à celui de 1906, mais l'année 1911 s'annonce beaucoup plus belle, aussi belle que dans les temps héroïques, les 5 derniers mois donnent une augmentation de 15 à 20 0/0 sur l'année précédente et nous commençons à entrevoir un horizon moins obscur, non pas sûrement les beaux jours d'autrefois, mais les années sérieuses des peuples assagis par le malheur : celles de croissance régulière et de bon aloi.

Je vous ai dit, au début de ma conférence, que le port d'Alexandrie était un méconnu, je ne crois pas m'être trompé, Mesdames et Messieurs, et vous ne saviez certainement pas qu'il occupait un si beau rang dans la liste des grandes villes maritimes, que son tonnage, qui n'était que de 400.000 tonnes en 1834, est passé à 7.900.000 en 1908, qu'il a quadruplé en 18 ans, que ses importations

ont passé de 6.754.448 L.E. à 22.172.556 L.E. dans ce même laps de temps, que ses exportations ont atteint 28.361.291 L.E. et ont doublé en 20 ans.

Tout cet énorme trafic sur les quais donne du travail à plus de 3.000 ouvriers par jour.

Alexandrie égale aujourd'hui le $\frac{1}{5}$ des deux premiers grands ports du monde, Hong-Kong et Londres, le $\frac{1}{4}$ de Liverpool, Anvers et Hambourg, plus que la moitié de Marseille et Gênes, il est comparable au port du Havre, il égale le port de Rouen et dépasse Bordeaux et Dunkerque, il est ce que le grand port français était en 1890.

Vous voyez bien, habitants d'Alexandrie, que votre port mérite, avec votre considération, qu'on s'intéresse à lui.

Vous devriez même ne pas négliger les intérêts de votre ville, car vous avez un concurrent peu dangereux pour le moment, mais qui pourrait le devenir. Ce concurrent, c'est Port-Saïd où la Compagnie du Canal exécute de très grands travaux et où la navigation fluviale par le lac Menzaleh facilitera beaucoup les transports vers le Caire.

Le commerce d'Alexandrie est trop florissant pour recevoir en ce moment un échec par Port-Saïd où toutes les installations commerciales terrestres sont à faire, mais avec le temps, cette concurrence pourrait lui être nuisible. Dans un avenir encore plus lointain, Damiette peut devenir aussi un grand port, car on a trouvé aujourd'hui des machines assez puissantes pour maintenir en bon état et à peu de frais le passage de la barre du Nil et le fleuve est un superbe port allongé, bien protégé et permettant une communication facile avec la Basse et la Haute-Egypte.

Dans tous les cas, le danger n'est pas imminent ; notre port est bien la grande porte par où passent tous les produits qui entrent en Egypte ou en sortent. S'il n'est plus le champ des exploits des trois grands conquérants :

d'Alexandre qui l'a créé, de Jules César qui s'y est battu pour y jouir ensuite de ses victoires dans les bras de la royale charmeuse, de Napoléon qui l'a réveillé de sa torpeur ; si le grand Méhémet-Ali, son régénérateur n'est plus là pour assister à la réalisation de ses désirs, nous pouvons dire qu'étant de son temps et ne pouvant avoir que des aspirations économiques, Alexandrie est en passe de devenir un des plus grands ports du monde, mais toujours sans la statue de son fondateur Alexandre le Grand.

Avant de terminer, je vais vous rappeler comment le grand Alexandre fit tracer les limites de la ville future. Les Ingénieurs n'ayant pas trouvé de la terre blanche pour marquer les lignes de l'enceinte, employèrent de la farine, mais, nous dit Quinte Curce, des essaims d'oiseaux y accoururent et la mangèrent. Presque tous les esprits y voyaient un triste présage ; les devins, interrogés, répondirent qu'un immense concours d'étrangers viendrait habiter cette ville et qu'elle fournirait à un grand nombre de pays leur subsistance.

L'explication donnée par les oracles est encore vraie aujourd'hui. Une nuée d'étrangers dont nous sommes, s'est abattue sur la ville qui fournit à un grand nombre de pays sinon leur subsistance, du moins les blanches noix de coton avec lesquelles ils tissent leurs vêtements. Mais, en retour, soyons des étrangers bienfaisants, sans cesser d'aimer, chacun de nous, sa chère patrie, aimons cette ville antique et célèbre dont nous foulons le sol et pendant que nous y sommes, travaillons pour elle et pour l'Egypte, chacun dans la mesure de ses forces. En donnant à ce pays notre peine et beaucoup de notre cœur, nous reconnaitrons la large et tolérante hospitalité de ses habitants et de leur souverain si éclairé, le digne successeur du fondateur de la dynastie qui aimait tant notre ville et son port.

