Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 9 (1888)
Heft: 3

Artikel: Le commerce et la navigation entre l'Algérie, la Tunisie et la France
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-133348

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

la Société de géographie de Paris, qu'il a eu à parcourir le territoire d'Assinie et qu'il en a profité pour faire des corrections et des additions à la carte du dépôt de la marine. Il ajoute qu'une exploration sérieuse jusqu'au Kong, par les routes de l'Akba ou de la rivière Bia, serait intéressante tant au point de vue géographique que commercial.

Le gouvernement français a fait prendre possession des îles Alcatras, et la Compagnie française de la côte occidentale d'Afrique s'est adressée au département de la marine et des colonies pour obtenir le droit d'exploiter les gisements de guano dont ces îles sont recouvertes.

Les commissaires français et portugais pour la délimitation des possessions respectives des deux États sur la côte de Guinée, se sont rendus à Boulam, capitale de la Guinée portugaise, pour y commencer leurs travaux.

La production d'arachides en 1877, dans le Cayor, a dépassé de moitié celle de l'année précédente ; malheureusement le transport à la côte en est très difficile, le chemin de fer ne pouvant en charger que quarante tonnes par jour, en mettant tout son matériel en mouvement, tandis que les comptoirs de l'intérieur pourraient en expédier plus de trois cents. On est forcé de refuser ce produit aux indigènes et des stocks considérables sont perdus.

La *Epoca* publie une information de Funchal, île de Madère, annonçant qu'un vapeur portugais y a débarqué 350 hommes pour aider à l'autorité à réprimer des troubles sérieux qui ont éclaté sur plusieurs points de l'île, en suite de la résistance opposée par la classe pauvre au paiement de la contribution imposée par le gouvernement. Sur quelques points même des collisions se sont produites et on a eu à constater des morts des deux côtés.

D'après une dépêche de Tanger, l'empereur du Maroc a accordé à une compagnie belge la concession d'une ligne de chemin de fer de Fez à Mequinez.

M. P. de la Martinière est chargé d'une mission au Maroc, en vue d'y poursuivre des études de géographie comparée et d'archéologie.

LE COMMERCE ET LA NAVIGATION ENTRE L'ALGÉRIE, LA TUNISIE ET LA FRANCE

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur la carte jointe à ce numéro. Elle est empruntée au *Guide p ur l'Algérie et la Tunisie,* par L. Piesse. Au moyen de signes spéciaux différant pour chaque service, elle indique les lignes de navigation qui unissent la France, l'Italie et l'Espagne, d'une part, à la Tripolitaine, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc, d'autre part. En y jetant un coup d'œil, on peut se rendre compte des relations multiples qui existent entre les ports du nord, en particulier Marseille, et ceux du midi, parmi lesquels Alger, Oran et Tunis

occupent le premier rang. Comme la plus grande partie du commerce algérien et tunisien se fait par mer, la marine, et sur tout la marine à vapeur, a dû bénéficier de l'accroissement du mouvement des échanges. Or cet accroissement a été énorme ainsi qu'on peut le déduire des renseignements fournis par M. Leroy-Beaulieu dans l'ouvrage qu'il vient de faire paraître sur *l'Algérie et la Tunisie*. Le commerce entre l'Algérie et l'Europe est actuellement huit fois plus considérable qu'en 1850 et a doublé depuis 1870. Toutefois, comme c'est le cas pour les colonies jeunes, dont les échanges dépendent des saisons et des fluctuations du prix des matières premières, les chiffres de l'importation aussi bien que de l'exportation présentent, suivant les années, des écarts très grands dont on peut juger par le tableau suivant :

Années.	Importation.	Exportation.
1872	197 millions de francs	165 millions de francs
1879	272 »	152 »
1880	303 »	169 »
1881	342 »	144 »
1882	412 »	150 »
1883	320 »	144 »
1884	290 »	176 »
1885	238 »	195 »

Il n'y a pas lieu de s'étonner de l'inégalité d'accroissement entre l'importation et l'exportation, ni de l'excédent des entrées sur les sorties. Indépendamment du fait que, de 1880 à 1883, les récoltes ont été en général médiocres et que le prix des minerais et de l'alfa a baissé, ces indications de la statistique s'expliquent par une raison plus générale. Le commerce de l'Australie et des colonies relativement jeunes accuse un phénomène semblable. En Algérie, en particulier, l'entretien d'une armée nombreuse, les frais nécessités par les grands travaux publics, l'établissement d'usines et de vastes exploitations agricoles en sont les principales raisons.

Quoi qu'en disent les détracteurs de la politique coloniale, la France entre pour une large part (79 %) dans le commerce extérieur de l'Algérie. Dans le mouvement commercial de l'Inde et des colonies australiennes, l'Angleterre est moins bien représentée (41 % pour l'Inde; 50 % pour les colonies australiennes).

La navigation a pris un développement plus rapide encore que le commerce, car elle a triplé depuis 1870. En 1884, le mouvement maritime

était de 3579 navires à l'entrée et de 3546 à la sortie. La France y participe pour 62 % environ et l'Angleterre pour 30 %. Le commerce de l'Algérie avec ce dernier pays, où se vend la majeure partie du fer, du plomb et de l'alfa produits par la colonie, a sextuplé depuis une vingtaine d'années. L'Algérie étant située sur la grande route des Indes, les steamers anglais y font escale, à Alger surtout.

Si la côte africaine du nord présentait un plus grand nombre de ports naturels, le mouvement de la navigation serait certainement plus considérable. A part Bougie et Arzew, tous les ports sont l'œuvre de l'homme; la plupart ont nécessité des travaux considérables, au moyen desquels on est arrivé, particulièrement à Bône, à Philippeville, à Alger et à Oran, à créer des places maritimes sûres et d'un accès relativement facile. Les travaux d'amélioration et d'agrandissement marchent, du reste, de pair avec l'accroissement du commerce et de la navigation. Les communications entre l'Algérie et sa métropole deviennent chaque année plus aisées et plus rapides. Depuis 1886, il y a au moins un service par jour dans les deux sens ; toutefois le courrier postal algérien n'est pas encore quotidien, ce qui serait pourtant facile à obtenir par une meilleure coordination des horaires. Le trajet moyen le plus rapide se fait entre Marseille et Alger, en vingt-sept heures, ce qui permet de se transporter en quarante-huit heures de Paris à Alger. On pourra encore diminuer la durée de ce voyage en mettant sur la ligne Port-Vendres-Alger des bateaux très rapides traversant en vingt ou vingt et une heures.

Malgré son nom, c'est la Compagnie Transatlantique qui est chargée du service postal entre la France et l'Algérie. Quoiqu'elle soit, pour ce fait, largement subventionnée, ses tarifs sont notablement plus élevés que ceux des autres lignes dont les recettes ne proviennent pourtant que des taxes perçues pour le transport des voyageurs et des marchandises telles que minerais, bétail, céréales et vins.

Les journaux ont récemment annoncé qu'en sus des quatre services hebdomadaires réglementaires faits jusqu'ici par la Compagnie générale Transatlantique entre la France et l'Algérie, elle en exécute trois libres de manière à établir une communication quotidienne entre Marseille et la colonie algérienne.

Les autres compagnies qui mettent en relation l'Algérie et l'Europe sont : la Compagnie de navigation mixte, la Société générale de transport maritimes à vapeur, la Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur, la Compagnie Papayanni, la British india steam navigation Company (limited) et la Société anonyme Procida-Ischia.

La Tunisie ne manque pas de ports naturels, mais jusqu'à présent l'homme n'a rien fait pour les rendre facilement accessibles. Les bas-fonds qui les entourent obligent les navires à stationner au large, et à débarquer voyageurs et marchandises dans des bateaux plats, calant assez peu d'eau pour pouvoir franchir la barre. Quelquefois le mauvais temps empêche les steamers de s'arrêter et les voyageurs doivent aller bon gré mal gré, jusqu'au port suivant. Même à la Goulette les paquebots ne peuvent accoster; en outre, il y a, de ce port à Tunis, environ 15 kilomètres que les voyageurs franchissent en chemin de fer, tandis que les marchandises sont transportées par le lac de Tunis. La création de bonnes rades est donc d'une urgence indiscutable. Toutefois, M. Leroy-Beaulieu conseille de s'en tenir, pour le moment, à deux ports principaux, l'un à Tunis ou à la Goulette, l'autre à Bizerte, et cela afin de ne pas éparpiller les crédits. Bizerte peut devenir un port militaire de premier ordre, aussi important que La Valette ou Gibraltar. Quant à Sousse, Monastir, Mehdia, Sfax, Gabès, on peut y procéder, en attendant, à quelques travaux indispensables pour en améliorer l'accès. A part les voiliers pratiquant la pêche et le petit cabotage, et montés presque tous par des marins italiens, quatre compagnies desservent la Régence; ce sont : la Compagnie générale Transatlantique, la Société générale des transports maritimes à vapeur, la Compagnie générale de navigation italienne et la Société anonyme Procida-Ischia.

CORRESPONDANCE

Lettre de M. H. Châtelain sur la côte occidentale d'Afrique

Londres, 15 février 1888.

Cher Monsieur,

Après un long intervalle, je reprends le fil de ma narration, où je l'avais laissé tomber, à Dondo, le 8 octobre 1887. Mon séjour dans cette ville se prolongea jusqu'au 17 parce que je devais assister, comme témoin, au mariage d'un de mes collègues, qui eut lieu le 15 en présence du *chefe* et de quelques amis; c'était le premier mariage célébré dans l'Angola selon le rite méthodiste épiscopal ; j'avais traduit la liturgie en portugais pour cette occasion. Le 17 je naviguais de nouveau sur la Quanza, et tâchais de reconnaître les points qui m'avaient intéressé lors de mon voyage pour pénétrer à l'intérieur. La chose n'était pas très facile, car même les bords de la rivière présentent un tableau bien différent pendant la *moula* et durant le *cacimbo*. Celui-ci touchait à sa fin; la végétation ne montre plus la même exubérance de vie et le paysage entier, privé des couleurs éclatantes de la moula,