

seulement du tonnage coulé, ont été renflouées. Mais l'arrivée prochaine d'un matériel puissant et spécialisé va permettre d'accélérer le déchargement du port.

On a d'autre part rendu utilisables 141.000 mètres carrés de hangars sur les 318.000 d'avant-guerre, et 220.000 mètres carrés d'entrepôts sur les 693.000 de 1939.

Le Havre dispose actuellement de 65 grues de quai et de 11 engins flottants.

Signalisation, éclairage et installation d'eau ont été également remis en état.

Depuis février, où sont arrivés les premiers navires civils, le tonnage déchargé pour les besoins de la France est allé croissant. Le viaduc de Malaunay, remis en service le 15 novembre 1945, a accru très sensiblement la capacité d'évacuation de la voie ferrée.

Tonnage du trafic civil reçu à l'importation

Février.....	7 398 tonnes.
Mars	54.074 »
Avril.....	50.634 »
Mai	75.396 »
Juin.....	84.219 »
Juillet	122.345 »

Août.....	173.915 tonnes.
Septembre	204.956 »
Octobre.....	251.000 »
Novembre.....	253.000 »
Décembre	203.700 »

Ce trafic doit croître rapidement pour deux raisons : d'abord parce que, grâce aux efforts conjugués de l'armée américaine et du Port Autonome, l'état de choses s'améliore. Ensuite parce que, à la suite des travaux de dragage en Seine et de l'amélioration du trafic par fer, les bateaux ne seront plus contraints de venir s'alléger au Havre au lieu d'y débarquer toute leur cargaison avant de rejoindre d'autres ports, comme le faisait la moitié des navires entrants, pour les marchandises destinées aux besoins civils.

Il convient donc de louer sans réserves la remarquable volonté de redressement qui anime les Havrais. Pleinement conscients de l'avenir magnifique de ce port situé — comme disait Strabon — « à l'extrémité d'un des axes du monde », ils travaillent, étroitement unis, à la restauration de leur ville et de leur organisme portuaire.

Th. Nègre,

Directeur de l'École Coloniale du Havre.
Le Havre, le 24 Janvier 1946

Embarquement des Agrumes dans le Port d'Oran

Le port d'Oran assure l'évacuation des agrumes récoltés dans les régions d'Oran, Perrégaux, Le Sig, Relizane, le bas Chélif et du Maroc Oriental.

Mouvement des bateaux dans le port d'Oran :

Du 12 au 19 novembre 1945 :

« Prosper Schiaffino » sur Sète : arrivée le 15, départ le 17, chargement complet avec 20.000 colis d'agrumes.

« Chanzy » sur Marseille : arrivée le 16, départ le 18, chargement complet avec 10.000 colis d'agrumes.

« Ville de Bougie » sur Sète : arrivée le 17, départ le 19, chargement complet avec 15.000 colis d'agrumes.

« Sidi Aïssa » sur Marseille : arrivée le 18, départ le 20, réquisitionné par l'Armée.

Du 19 au 26 novembre 1945 :

« Lépine » sur Port-Vendres : arrivée le 22, départ le 24, chargement complet avec 11.000 colis d'agrumes.

Du 26 au 3 décembre 1945 :

« Prosper Schiaffino » sur Sète : arrivée le 28, départ le 30, chargement complet avec 20.000 colis d'agrumes.

« Chanzy » sur Marseille : arrivée le 1^{er}, départ le 3, chargement complet avec 10.000 colis d'agrumes.

« Djebel Aurès » sur Marseille : arrivée le 1^{er}, départ le 3, chargement complet avec 12.000 colis d'agrumes.

soit 98.000 colis d'agrumes.



Fig. 1. — Chargement des oranges sur chalands. Janvier 1946.
(Photo Comelli)

Expéditions d'Oran pour le mois de novembre :

Clémentines :	115.500 colis soit	17.000 qx.
Oranges :	1.600 » »	364
Citrons :	38 » »	7
Pomelos :	13 » »	2.87
Pamplemousses :	9 » »	2,25

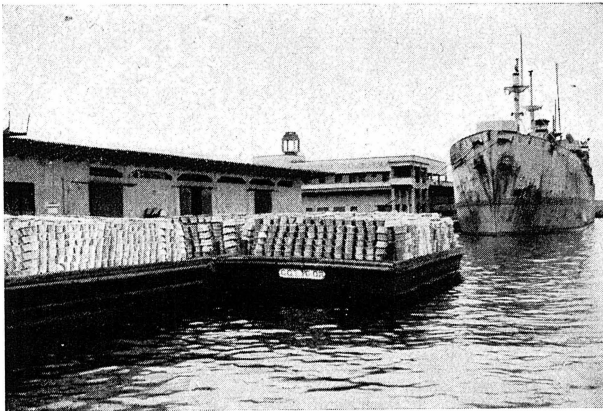


Fig. 2. — Chargement des oranges sur le « Lépine ». Janvier 1946.
(Photo Comelli)

Il n'y a pas de différence entre pomelo et pamplemousse mais l'O.F.A.L.A.C. enregistre le nom donné par l'expéditeur.

Pulpe de fruits : 260 colis 114 qx.

Pour le mois de décembre :

	1 ^{re} décade		2 ^e décade		3 ^e décade	
	Nombre de colis	Poids en quintaux	Nombre de colis	Poids en quintaux	Nombre de colis	Poids en quintaux
Clémentines .	6.242	967	38.000	5.400	2.850	400
Mandarines . .	1.166	158	19.847	2.859	5.200	780
Oranges	6.250	1.413	86.300	20.750	23.200	5.300
Citrons	133	22,5	802	144	1.200	180
Pamplemousses	—	—	432	82	40	10
Pomelos	35	6,4	67	14,8	131	30,9
Marmelade (concentr.)	—	—	251	62,75	—	—

En raison de nombreux vols, le port de commerce n'est pas ouvert au public et il faut une raison valable pour y pénétrer.

Les fruits arrivent généralement par camions et sont entreposés sous de grands hangars situés au bord des quais et loués par la Chambre de Commerce aux différents expéditeurs. L'O.F.A.L.A.C. contrôle alors la qualité des arrivages. Les expéditeurs sont prévenus théoriquement une semaine à l'avance mais pratiquement 3 ou 4 jours avant l'arrivée du bateau en raison de l'irrégularité actuelle des transports maritimes et du manque de liaison entre les services de la Marine marchande et du Commerce. Le tonnage disponible pour chacun leur est alors fixé. Ce délai de 3-4 jours est souvent trop court pour permettre aux producteurs de faire convenablement toutes les opérations de cueillette, de conditionnement et d'emballage, ce qui oblige les expéditeurs ou les colons à un travail très irrégulier et souvent baclé. Les expéditeurs envoient toujours en plus du tonnage fixé

en cas de supplément disponible au dernier moment. Ce supplément est éventuellement réparti entre tous les expéditeurs. Lorsque le bateau est à quai, pour accélérer son chargement, une partie des colis est chargée sur chalands qui accostent le bateau de l'autre côté ce qui permet de faire travailler les grues des deux bords ensemble. Les colis sont chargés par filets à plateaux et disposés à fond de cale. Actuellement les bateaux n'ont aucun aménagement spécial pour le transport des fruits et l'on charge par exemple aussi bien des oranges après des moutons. La main-d'œuvre d'avant-guerre habituée à la manutention des fruits n'existe plus et les billots sont manipulés sans précaution aucune à tous les stades de leur embarquement.

L'empilement est généralement mal fait, les billots étant placés tous droits au lieu d'être face sur face. Si le temps est mauvais, les chalands se heurtent et des piles entières de colis tombent parfois à la mer. On les repêche à grands coups de gaffe et ils sont remis sur le tas.

Le chargement par filet presse les colis les uns contre les autres et de plus l'arrivée à fond de cale est souvent brutale, quand il n'y a pas de chutes en cours de route.

Le port d'Oran est, avec Alger, le plus gros expéditeur d'agrumes sur la Métropole. Sa campagne d'agrumes commence au moins 15 jours avant celle d'Alger, ce qui évite, en temps normal, un encombrement des marchés.

P. Berchon et A. Comelli,
Oran, le 3 Janvier 1946.

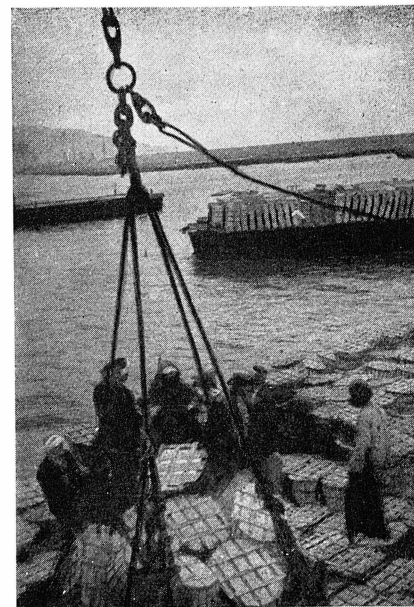


Fig. 3. — Embarquement des oranges sur le « Djebel-Aurès ». Janvier 1946. (Photo Comelli)