

## SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS

S.A., 14 décembre 1918, p. 99 ans.

Dans le monde du commerce  
(*Le Sémaphore algérien*, 21 août 1919)

L'importante « Société algérienne de houilles et agglomérés », réunie en assemblée extraordinaire des actionnaires, a décidé de modifier divers articles des statuts de la dite société.

Voici les principaux :

Cette société a pour but : le commerce des charbons en général ainsi que de tous autres combustibles et de leurs sous-produits, le concassage, le classement et l'agglomération de houilles, et toutes autres affaires mobilières et immobilières, commerciales, industrielles, maritimes ou financières, se rattachant à ces objets, y compris toutes fournitures aux navires.

Le siège social est fixé à Alger, rue Jules-Ferry, 6<sup>1</sup> .

Le siège administratif est sis à Paris, 85, boulevard Haussmann.

Ces deux sièges pourront-êtré transférés si le conseil d'administration le juge nécessaire.

Le capital est fixé à un million de francs, divisé en deux mille actions de cinq cents francs, mais il pourra être élevé en une ou plusieurs fois à quatre millions.

---

Étude de M<sup>e</sup> Sabatier, notaire à Alger  
SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS  
(Algerian Coal and Patent Fuel Company)

---

Augmentation du capital social  
Modification des statuts  
(*L'Écho d'Alger*, 16 novembre 1919)

1. — Aux termes d'une délibération prise le dix-sept juillet 1919, dont une copie certifiée conforme est demeurée annexée à la minute d'un acte en constatant le dépôt reçu par M<sup>e</sup> Sabatier, notaire à Alger, le 12 août 1919,

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Société algérienne de houilles et agglomérés (Algerian Coal and Patent Fuel Company), société anonyme au capital de un million de francs, ayant son siège à Alger, rue Jules-Ferry, n<sup>o</sup> 6, a décidé que le capital de cette société serait augmenté et porté à deux millions de francs par l'émission au pair de deux mille actions de cinq cents francs chacune, dont le montant serait payable intégralement lors de la souscription, et a, sous la condition suspensive de

---

<sup>1</sup> Ancienne adresse du Deutsches Kohlen Depot.

la réalisation de l'augmentation du capital, décidé de modifier les articles 6, 10, 15 et 20 des statuts de la dite société, de la manière qui sera indiquée ci-après.

II. — Aux termes d'un acte reçu par M<sup>e</sup> Gaudibert, notaire à Alger, substituant le dit M<sup>e</sup> Sabatier, le 11 septembre 1919, il a été déclaré par le mandataire authentique du conseil d'administration de la société que les deux mille actions de cinq cents francs chacune formant l'augmentation du capital de un million de francs avaient été souscrites en totalité par quinze personnes ou sociétés, et qu'il avait été versé en espèces par chaque souscripteur une somme égale au montant des actions par lui souscrites.

Un état contenant les noms prénoms, professions et domicile, ou la raison sociale et le siège social des souscripteurs, le nombre d'actions souscrites et le montant des versements effectués par chacun d'eux est demeuré annexé au dit acte après avoir été certifié « ne varietur ».

III. — Aux termes d'une délibération prise le 21 octobre 1919, dont une copie certifiée véritable est demeurée annexée à la minute d'un acte en constatant le dépôt reçu par le dit M<sup>e</sup> Sabatier, notaire à Alger, le six novembre 1919.

L'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la dite société a :

1° Reconnu sincère la déclaration de souscription et de versement faite par le mandataire du conseil d'administration de la dite société aux termes de l'acte sus-énoncé reçu par M<sup>e</sup> Gaudibert, comme substituant M<sup>e</sup> Sabatier, le 11 septembre 1919.

2° Nommé comme nouveaux administrateurs :

M. le commandeur Charles Evans, demeurant à Londres, Leandenhall Street, n° 101.

M. Lewes Williams, manager de l'Anglo-African Coaling Co Limited, demeurant à Londres, Leandenhall Street, n° 101.

M. Louis de Maniquet-Vauberet <sup>2</sup>, directeur général de la Compagnie des Phosphates de Constantine, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, n° 86.

Et M. Paul Houët, directeur général de la Société navale de l'Ouest, demeurant à Paris, rue Auber, n° 8.

3° Déclaré définitives les modifications apportées aux statuts, sous la condition suspensive de la réalisation de l'augmentation du capital, par l'assemblée générale précitée du 17 juillet 1919.

.....

ALGER

Établissements de dépôts d'huile lourde

Arrière-port de l'Agha

Demandes de la Société italo-américaine pour le pétrole

et de la Société [algérienne] de houilles et agglomérés

(*Le Sémaphore algérien*, 23 avril 1920)

.....

M. le préfet a déjà communiqué pour avis, à la date du 6 janvier courant, sous les numéros 89 et 91 bis (3<sup>e</sup> bureau), les [demandes émanant de la Société italo-américaine et de la Société algérienne de houilles et agglomérés](#).

La première se réfère au projet primitif de la [Société italo-américaine](#) qui n'envisageait d'abord que l'installation d'un réservoir de 1.100 tonnes. Cette société a, depuis, modifié ses conceptions pour adopter le projet de l'édification de réservoirs plus vastes.

---

<sup>2</sup> Louis de Maniquet-Vauberet (1875-1932) : directeur général de la Société générale des mines d'Algérie-Tunisie (Omnium). Voir encadré :

[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Omnium\\_Algerie-Tunisie.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Omnium_Algerie-Tunisie.pdf)

L'avis demandé à la chambre de commerce par M. le préfet, concernant la [Société \[algérienne\] de houilles et agglomérés](#) est relatif à l'autorisation d'installer sur les terre-pleins de l'arrière-port de l'Agha deux citernes de 10.000 tonnes.

Ces communications pour avis seront certainement suivies de plusieurs autres puisqu'en dehors des deux sociétés précitées, les pétitionnaires ci-après se mettent sur les rangs pour installer dans le port d'Alger des dépôts à terre :

a) [Société navale de l'Ouest\\*](#). — Par lettre du 22 octobre 1919 à M. le président de la chambre de commerce, cette compagnie a manifesté l'intention de participer à l'adjudication des lots 145 à 150 pour édifier 2 citernes, d'environ 10.000 tonnes aux dimensions suivantes :

Diamètre, 35 mètres.

Hauteur, 11 mètres.

b) [MM. Michel Venture et fils\\*](#), de Marseille, par lettre en date du 17 janvier 1920, ont fait connaître à M. le président de la chambre de commerce qu'ils ont décidé de procéder à l'installation dans le port d'Alger de deux réservoirs de 8.000 tonnes ;

c) [Société d'entreprises maritimes, industrielles et commerciales](#), de Paris. — Elle aussi fait part à la chambre de commerce, par lettre du 12 décembre 1919, de sa décision de prendre à bail une partie des terrains de l'arrière-port de l'Agha pour y édifier des réservoirs à mazout répondant aux besoins du port et de l'industrie locale.

La chambre de commerce avait d'abord prévu que le terrain pourrait être partagé entre les divers intéressés, mais plusieurs des pétitionnaires estiment que la superficie totale des lots 145 à 150, soit environ 5.600 mètres carrés, est à peine suffisante pour l'installation d'un dépôt de mazout susceptible de répondre, non seulement aux besoins immédiats, mais à ceux beaucoup plus importants qui se manifesteront dans un avenir prochain et ils réclament en conséquence chacun l'intégralité des lots disponibles pour les installations d'huile lourde. La chambre de commerce s'est rangée à cette opinion. Il n'y aurait donc qu'un adjudicataire pour la totalité des lots.

Dans ses deux rapports du 22 décembre sur les demandes formulées par [la Société italo-américaine et la Société \[algérienne\] de houilles et agglomérés](#), M. le capitaine de port dit que M. le gouverneur général vient d'approuver l'affectation aux dépôts d'huile lourde d'une partie des terre-pleins du grand môle concédés à la chambre de commerce et que ces sociétés n'auront qu'à s'adresser à cette compagnie pour la location des terrains nécessaires à leurs installations.

Votre commission n'aurait rien à ajouter à l'avis de M. le capitaine de port quant au fond, mais avant de procéder à toute adjudication, elle estime qu'en raison de l'attribution de l'intégralité des terrains du grand môle, réservés aux dépôts de mazout à un seul pétitionnaire, il y a lieu :

1° De vérifier si les divers arrêtés préfectoraux réglementant la mise en exploitation du grand môle, ne s'opposent pas à l'adjudication d'ensemble, au profit d'un seul bénéficiaire, des lots 145 à 150 ;

2° De préciser, dans le bail consenti par la chambre de commerce, les obligations constituant un règlement sous forme à la nature et à l'objet des installations prévues sur les lots 145 à 150 du grand môle de l'Agha.

Or, précisément, en ce qui concerne la première question, l'arrêté préfectoral du 17 juillet 1912, relatif à la répartition de la location des lots du grand môle, stipule l'interdiction de louer deux lots du même côté de ce môle à un même locataire.

Il y aura donc lieu, pour procéder, à l'adjudication unique, au profit d'un seul preneur, des terrains affectés aux dépôts de mazout, de demander à M. le préfet que l'arrêté du 17 juillet 1912 précité soit rapporté.

Quant au bail à intervenir entre la chambre de commerce et le preneur, la commission a pensé que les clauses spéciales ci-après devaient y être insérées :

.....

\_\_\_\_\_

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DES HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS  
(*L'Écho d'Alger*, 30 juillet 1920)

Le conseil d'administration et le personnel de la Société algérienne des houilles et agglomérés ont la douleur de vous faire part du décès de

Monsieur Charles SCHIAFFINO  
Chevalier de la Légion d'honneur  
Membre du conseil d'administration

Et vous prie d'assister à ses obsèques qui auront lieu aujourd'hui, vendredi, à quatre heures.

Réunion, rue des Consuls, 31.

---

Société algérienne de houilles et agglomérés  
(The Algerian Coal and Patent Fuel Company)  
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 26 février et 2 avril 1921)

Nous visitons ensuite les vastes dépôts de la Société algérienne de houilles et agglomérés. Vous pouvez apercevoir d'ici, vers l'entrée du port, les grands bateaux charbonniers en opération de déchargement.

Une activité surprenante règne sur les chalands où s'élèvent bientôt les murailles sombres de briquettes de charbon. Les remorqueurs puissants vont et viennent autour d'eux, prêts à les entraîner vers les terre-pleins de l'Agha où ils seront, à leur tour, déchargés.

La Société algérienne de houilles et agglomérés (The Algerian Coal and Patent Fuel Company) a été créée en décembre 1918, après l'armistice.

Elle a pour objet : le commerce des charbons en général, ainsi que de tous autres combustibles et de leurs sous-produits, le concassage, le classement et agglomération de houilles et toutes affaires mobilières et immobilières, commerciales, industrielles, maritimes ou financières se rattachant à cet objet, y compris toutes fournitures aux navires.

Elle a à sa tête un conseil d'administration ainsi constitué :

Président

M. P.-E. AICARD, administrateur délégué de la Société générale de houilles et agglomérés, Paris.

Administrateurs

MM.

Laurent SCHIAFFINO, armateur, à Alger.

Léon PINCHART, directeur général de la Société générale de houilles et agglomérés, Paris.

T.-J. CALLAGHAN, propriétaire de mines, à Cardiff.

Ch. BASTIT-GUÉRET, industriel, à Brest.

Edmond RAYNAL<sup>3</sup>, rentier, à Paris.

---

<sup>3</sup> Edmond Raynal (1870-1950) : neveu de David Raynal, parlementaire de la Gironde, plusieurs fois ministre ; frère d'Alice Raynal (épouse d'Alfred Bechmann, chef de la Banque Heine, administrateur du Comptoir national d'escompte de Paris) ; marié à Louise-Antoinette Kann. Représentant de la SGHA à la SAHA, puis à Charbonac, à la Société de Tamera (Tunisie), au Foncier africain français (idem), à la Société de participations industrielles et commerciales (SPIC)...

Paul AYMES, délégué financier, propriétaire, à Chebli.  
Eugène ADOLPHE, directeur honoraire de succursale de la Banque de l'Algérie en retraite, Alger.

Gaston BOULOGNE, conseiller du gouvernement, à Alger.

Commander Charles EVANS, à Londres.

Lewes WILLIAMS, directeur général de The Anglo-African (Oran) Coaling C°, à Londres.

L. DE MANIQUET-VAUBERET, directeur général de la Compagnie des phosphates de Constantine, à Paris.

Paul HOUËT, directeur général de la Société navale de l'Ouest, à Paris.

Ce conseil d'administration l'affilie à la puissante Société [générale] de houilles et agglomérés et à la firme L. Guéret et C° Limited, de Cardiff.

La filiale algérienne a ouvert à Bougie et à Arzew des dépôts qui n'ont pas pu prendre encore toute leur importance, à cause des difficultés d'approvisionnement.

Avant la fin de cette année 1921, la société compte, d'autre part, établir à Bône une succursale.

La Société algérienne de houilles et agglomérés, qui disposait, à ses débuts, d'un capital de un million, a porté ce capital à deux millions, entièrement versés, en 1919, c'est-à-dire un an après sa fondation.

Les statuts prévoient l'augmentation de ce capital à un chiffre de quatre millions.

Cette importante société se propose de doter notre ville de plusieurs grandes fabriques analogues aux usines que la S. G. H. A. a construites au Havre, à Saint-Malo, à Saint-Nazaire, à Chantenay, aux Sables-d'Olonne, à La Rochelle, à Bordeaux et à Bizerte.

Ces usines peuvent produire annuellement plus de 750.000 tonnes de briquettes Ancre.

.....  
Le siège social de la Société algérienne de houilles et agglomérés est à Alger, rue Jules-Ferry, n° 6.

En même temps, la Société algérienne de houilles et agglomérés s'occupe de consignation de navires. Elle est l'agent, à Alger, de la puissante Hudson's Bay Company, universellement connue, ainsi que de la Ray Steam Ship C°, de la Société Furness Withy, des compagnies suédoises Swedish Orient Line et Swedish East Asiatic C°, de Gothembourg.

Photos :

Déchargement de charbon effectué pour la Société algérienne de houilles et agglomérés.

Déchargement de charbon du Western-Front.

Déchargement de blé pour le compte de la Société algérienne de houilles et agglomérés

Charbon mis en stock par la Société algérienne de houilles et agglomérés.

SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE HOUILLES ET AGGLOMÉRÉS

S.A au capital de 2 MF.

Siège social : Alger, 6, r. Jules-Ferry

Siège administratif : Paris, 85, bd Haussmann

(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,

*Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1922-1923, p. 883)*

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 4 à 16 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 20 actions.  
AICARD (Pierre-Émile), 92, av. Mozart, Paris ;  
AYMES (Paul), Chebli, Alger ;  
ADOLPHE (Eugène), 17 bis, r. Richelieu, Alger.  
BOULOGNE (Gaston), r. Bab-Azoum, Alger ;  
BASTIT-GUÉRET (Charles), 62, quai de la Douane, Brest ;  
HAMILTON (John-Stevenson), 34, Lime Street, Londres ;  
Commandant EVANS, 104, Leaden Hall Street, Londres.  
HOUËT (Paul), 8, r. Auber, Paris ;  
MANIQUET-VAUBERET (Louis de), 32, r. Jouffroy, Paris ;  
PINCHART (Léon), 19, bd Suchet, Paris ;  
RAYNAL (Edmond), 18, av. Gourgaud, Paris ;  
SCHIAFFINO (Laurent), 31, r. des Consuls, Alger ;  
WILLIAMS (Lewes), 101, Leaden Hall Street, Londres.

#### COMMISSAIRES AUX COMPTES

BALFOUR HORNE, 5, r. Daunou, Paris ;  
DOCQUIER (Lucien), 2, r. Beauvau, Marseille.

Objet. — Le commerce des charbons en général, ainsi que de tous autres combustibles et de leurs sous-produits, le concassage, le classement et l'agglomération de houille et toutes affaires mobilières et immobilières, commerciales, industrielles, maritimes ou financières se rattachant à cet objet, y compris toutes fournitures aux navires.

Capital social. — 2 MF, en 4.000 act. de 500 fr.

Répartition des bénéf. — 5 % à la rés. légale ; 20 % maxi p. constituer un fonds de prévoyance ; le solde aux actions.

---

#### PORT D'ALGER

Programme des grands travaux d'extension à exécuter  
entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre 1938  
Rapport de M. Jules Laurent,  
adopté par la chambre de commerce d'Alger,  
Séance du 13 février 1924.  
(*Les Travaux*, 29 mars 1924)

Alger, le 29 mars 1924

#### II

#### C) MOLE A CHARBON

C'est une nécessité impérieuse pour nous d'envisager la création, aussi prochaine que possible, d'un môle spécial vaste, bien outillé et facilement accostable de tous côtés, pour y entreposer les charbons de soute destinés aux vapeurs que nous voulons attirer dans notre port, relâcheurs et autres.

Ce problème a été résolu de façon pratique par M. Balensi et ici, il me faut encore une fois citer textuellement l'exposé à la fois très complet et très précis de notre ingénieur :

« Le môle projeté au large du bassin de Mustapha présente certains inconvénients.

Il n'est accostable en tous temps que sur une face ; sa largeur (100 mètres) est, de ce fait, trop grande parce que, pour desservir un parc à charbon sur une telle profondeur, il faut installer un outillage très cher de premier établissement et dont le rendement n'est pas satisfaisant. D'autre part, un tel môle est très exposé les jours de mauvais temps. Il faudrait y édifier les superstructures encombrantes et coûteuses pour abriter les charbons qu'il recevrait.

Enfin, on ne peut pas construire ce môle avant l'achèvement total du bassin de Mustapha, c'est-à-dire avant huit ans.

Un môle à charbon doit être, en réalité, conçu de telle manière qu'il ne soit pas exposé aux embruns, qu'il soit assez éloigné de la ville, qu'il puisse être construit à bref délai, et, qu'enfin, il n'oblige pas à une desserte en profondeur dépassant sensiblement 40 mètres.

Pour justifier combien ces conceptions sont logiques, nous allons donner quelques extraits, d'une lettre adressée récemment au président de la chambre de commerce d'Alger par le directeur d'une maison importante de charbon de la place, la Société algérienne de houilles et agglomérés.

Cette lettre contient des indications précieuses qui démontrent la nécessité et l'urgence de la création d'un môle à charbon et permettent de déterminer les caractéristiques à prévoir pour ce môle.

Le directeur de la Société algérienne de houilles et agglomérés s'exprime comme suit :

« Le Port d'Alger occupait avant la guerre, au point de vue fourniture de charbon aux navires, une place prépondérante parmi les ports méditerranéens.

Malheureusement, pendant la guerre, un grand nombre de navires ont été amenés à escaler en d'autres ports, notamment Malte et Gibraltar, de telle sorte que ce trafic était fort réduit à la fin des hostilités.

Les efforts faits par les différentes maisons de notre place depuis cette époque ont permis de faire revenir, chaque année, de plus en plus les navires, anciens clients d'Alger, mais un grand effort est encore nécessaire et la lutte avec les autres ports de relâche devient de plus en plus âpre. D'autant plus âpre, en fait, qu'il fut créé au cours de la guerre, dans certains ports, des installations spéciales facilitant, d'une part, la mise en dépôt de stocks importants de charbons et, d'autre part, la mise à bord des quantités requises par les navires. Ces installations ont été par la suite, c'est-à-dire lorsqu'elles ne furent plus considérées comme nécessaires aux besoins des navires de guerre, livrées aux entreprises privées. Les opérations de ces dernières ont donc été rachetées économiquement, alors que celles des maisons de notre port devenaient plus difficiles et plus coûteuses du fait de l'émigration constante des journaliers indigènes, des hauts salaires demandés actuellement et du prix très élevé du matériel auxiliaire indispensable, bien qu'il soit succinct et primitif.

Il ressort de cet exposé que pour mettre le port d'Alger en état de lutter, non pas avantageusement mais à armes égales avec les autres ports méditerranéens en ce qui concerne au moins les charbons de soute, il importe de prévoir au plus tôt des installations équipées avec des engins de manipulation mécaniques permettant de réaliser sur le mode de travail à présent en vigueur les améliorations suivantes : réduction de la main-d'œuvre, réduction du coût d'exploitation, accroissement de la vitesse d'opérations.

Il est superflu de se perdre en une démonstration trop facile, et même trop évidente du reste, de la nécessité de rechercher avant tout l'économie et la rapidité dans l'exécution de toute opération commerciale en notre époque d'âpre concurrence internationale.

.....

À cet effet, nous devrions pouvoir disposer d'un môle à charbon dont le plan d'utilisation serait le suivant :

Le navire approvisionneur se placerait le long d'une face Est ou Ouest et serait déchargé au moyen d'une installation mécanique que nous décrivons plus loin, et qui aurait pour effet que la prise en cale et la mise en stock ne constitueraient plus qu'une seule et même opération.

De plus, les navires sous nos contrats ne se présentant à Alger que pour des opérations de charbonnage pourraient venir se placer le long du môle en question et y être approvisionnés par prise directe du stock, effectuée toujours par notre installation mécanique.

Enfin, dans certains cas, il serait possible, ainsi que nous le montrerons plus loin dans la description des moyens mécaniques que nous comptons employer, d'accoster tout d'abord un charbonnier le long du môle et le long de ce charbonnier un relâcheur, On pourrait prendre directement la houille dans la cale du charbonnier et la déverser directement dans les soutes du relâcheur.

.....  
Le problème, hérissé de difficultés et toujours renouvelé, que les maisons ont à résoudre, est de trouver la place nécessaire à la mise en dépôt de grosses quantités qu'elles sont évidemment tentées de faire venir lorsque le cours des marchés de houille ou des frets est favorable.

A l'heure actuelle, le stock est limité par le nombre restreint des chalands et des emplacements à terre. Il faut avoir à la fois des chalands et des terrains à terre (stock de réserve), ce qui grève la marchandise de frais considérables, pour effectuer, entre l'arrivée du charbon et sa délivrance à un relâcheur, les opérations suivantes : débarquement du charbonnier sur chalands, débarquement à quai du charbon des chalands, reprise sur quai et mise nouvelle à bord des chalands, reprise du chaland et mise en soute.

.....  
Le tonnage maximum disponible pour une seule société à Alger est de 10.000 tonnes. Ce stock est tout à fait insuffisant.

.....  
Après avoir étudié différents types d'appareils spéciaux pour la manipulation du charbon, nous nous sommes arrêtés au système suivant :

Quatre ponts-transbordeurs pouvant se déplacer sur rails, et placés deux sur la face Est ; deux sur la face Ouest ; deux placés sur une face différente peuvent être mis bout à bout et reliés, procurant ainsi un pont continu traversant la totalité de l'entrepôt. Sur chaque pont, un chariot actionné par l'électricité porte un appareil de prise et de levage (de préférence benne à griffes).

Chaque pont-grue est muni à son extrémité dirigée vers le quai d'une flèche mobile pouvant être mise en prolongement du pont ou relevée, et dont la portée totale est de 22 mètres à compter de l'arête du quai.

La portée utile pour la benne sera donc d'environ 21 mètres à compter du quai.

Une telle portée nous permettra dans presque tous les cas, ainsi que nous le disions dans notre exposé d'utilisation, ou de prendre le charbon au moyen de la benne dragueuse dans la cale du navire approvisionneur et de le décharger dans une partie quelconque du môle ou de le décharger directement dans les soutes d'un navire à approvisionner accosté le long du navire approvisionneur.

À l'effet de permettre la livraison du charbon du stock ou du navire approvisionneur dans les soutes du navire à approvisionner, chaque pont-grue sera muni d'une sorte d'entonnoir se terminant par un conduit qui, relativement léger et

maniable, aboutira à l'ouverture de la soute de telle sorte qu'au moment de l'ouverture de la benne, tout le charbon tombera dans l'entonnoir et qu'il n'y aura,



pour ainsi dire, pas de perte, de telle sorte également qu'il sera indifférent que les ouvertures des soutes soient placées sur le pont même du navire ou sur ses flancs.

Elles seront également et facilement atteintes<sup>4</sup>.

La benne dragueuse, qui peut contenir de 1.600 à 1.800 kilos de charbon, fait environ une tonne par minute du navire jusqu'au centre de l'entrepôt, manipulée par conséquent environ 100 tonnes à l'heure, ce qui nous permettrait de décharger nos charbonniers à raison de 1.800 tonnes par jour (9 heures de travail) avec 2 ponts-transbordeurs en fonctionnement.

Il est évident que les armateurs nous consentiraient de meilleurs frets s'ils avaient la certitude d'un déchargement aussi rapide et nous pourrions, comme suite logique, baisser nos prix de vente.

Il ne nous reste plus, monsieur le président, qu'à déposer formellement entre vos mains une demande de prise en considération de notre projet.

Nous espérons que devant l'importance qu'il présente pour le développement du trafic de notre port, vous voudrez bien l'examiner avec la plus grande bienveillance. »

Les extraits de la lettre du directeur de la Société algérienne de houilles et agglomérés que nous venons de citer sont, nous le répétons, extrêmement intéressants parce qu'il en résulte très nettement que la création d'un môle à charbon, équipé mécaniquement, correspond, pour le port d'Alger, à une nécessité vitale et que, d'autre part, on y trouve toutes les données du problème à résoudre.

Au point de vue de l'outillage mécanique, en particulier, les suggestions de la Société algérienne de houilles et agglomérés sont d'autant plus à retenir que les engins qu'elle décrit fonctionnent déjà couramment en Norvège et au Danemark, qu'ils y donnent entière satisfaction, et qu'ils sont, de tous ceux que nous avons eu nous-mêmes l'occasion de voir fonctionner ou d'étudier, ceux qui nous paraissent résoudre le plus rationnellement, et le plus économiquement la question si spéciale du charbon de soute.

Il est naturel que, dans ces conditions, le projet du môle que nous allons soumettre soit inspiré par les directives très complètes qui sont fournies par la lettre du directeur de la Société algérienne de houilles et agglomérés.

.....

\_\_\_\_\_

---

<sup>4</sup> Le directeur de la Société de houilles et agglomérés oublie de signaler un détail intéressant. La trémie mobile prolongée par un couloir pour la délivrance du charbon de soute est solidaire d'une bascule automatique qui, sur des tickets en 2 exemplaires (un pour le commerçant en charbon, l'autre pour le capitaine du relâcheur) enregistre les poids que l'on fournit au relâcheur. Ainsi disparaît une des nombreuses causes de discussion et de méfiance qu'entraîne le mesurage actuel sur chalands, facilement entaché d'erreurs. (Volume difficile à cuber exactement, densité variable suivant les qualités, etc.).



Briquettes  
MERTHYR & COURONNE  
Société algérienne de houille et agglomérés  
6, rue Jules-Ferry Téléphone 24.14, 38.48, 35.29, 34.25  
(*L'Écho d'Alger*, 26 juin 1924)

---

*Annuaire industriel*, 1925 :  
HOUILLES et AGGLOMÉRÉS (Soc. algérienne de). Siège social : 6, r. Jules-Ferry, Alger.  
Siège : 85, bd Haussmann, Paris, 8<sup>e</sup>. — Cap. 2.000.000 de francs.  
Commerce de charbons en général. (1-39579).

---

(*Le Courrier maritime nord-africain*, 21 mai 1928)



**VERS L'EXTRÊME ORIENT !!**

LIGNES RÉGULIÈRES DIRECTES  
SUR  
TOUS LES PORTS DE  
**SIAM-CHINE-JAPON**  
par transbordement  
FORMOSE - CORÉE - SIBÉRIE  
TROIS DÉPARTS MENSUELS

Pour tous renseignements s'adresser :  
**SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE  
HOUILLES & AGGLOMÉRÉS**  
*Shipping département — tél. 38-48*

Vers l'Extrême-Orient !!  
LIGNES RÉGULIÈRES DIRECTES  
SUR TOUS LES PORTS DE  
SIAM — CHINE — JAPON  
par transbordement  
FORMOSE — CORÉE — SIBÉRIE  
TROIS DÉPARTS MENSUELS  
Pour tous renseignements s'adresser :  
SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE HOUILLE ET AGGLOMÉRÉS  
Shipping département — Tél. 38-48

(L'Écho de Bougie, 24 février 1929)

**SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE DE HOUILLES & AGGLOMÉRÉS**  
6, Rue Jules Ferry  
**ALGER** R. C. Alger N° 132

---

**BRIQUETTES CARDIFF**  
Marque « CROWN » (couronne)  
**Anthracite - Charbon de Forge**

**J. DE CHANCEL - BOUGIE**  
Téléphone : 1.00 R. C. Bougie N° 3202

J. de Chancel — BOUGIE

LA PRÉVOYANCE  
VIE  
RENTES VIAGÈRES ET DOTATIONS ENFANTS  
ACCIDENTS-INCENDIE  
GRÊLE-COL-MORTALITÉ DU BÉTAIL  
(L'Afrique du Nord illustrée, 16 novembre 1929)

Agents généraux pour l'Afrique du Nord

.....  
PHILIPPEVILLE : SOCIÉTÉ ALGÉRIENNE de HOUILLE et AGGLOMÉRÉS, 6, rue Jules-Ferry, à ALGER  
.....

Suite :  
1930 (février) : absorption par la Charbonac.  
[www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Charbonac.pdf](http://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Charbonac.pdf)