

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

MÉMOIRE

sur

LES RICHESSES FORESTIÈRES DE L'ALGÉRIE,

reconnues.

Extraits de ce document
faisant mention des Beni Foughal
et de leur forêt

http://books.google.com/books?id=P2cDAAAAYAAJ&pg=PA100&dq=mansouriah&as_brr=1&hl=fr#PPA1,M1

www.foughaliblog.canablog.com

PARIS,

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE ADMINISTRATIVES

DE PAUL DUPONT,

Buc de Grenelle-Saint-Hippolyte, n° 45 (nouveau).

1854

16 pages

La tribu des Beni-Four'hal s'étend au N. E. du pays des Babors et au S. O. de Djidjelly. C'est une des tribus les plus importantes de cette portion de la Kabylie. Elle est traversée de l'E. à l'O. par une chaîne de montagnes qui s'infléchit un peu au N. et forme un amphithéâtre ouvert en face de Djidjelly.

La forêt couvre les versants élevés de cette enceinte; elle est

presque tout entière exposée au Nord et située à moins de 25 kilomètres du port d'embarquement.

Par un temps clair, on distingue du rivage les grands arbres du Merdj-abd-Allah.

La forêt occupe une étendue considérable. On peut, en suivant la crête de la montagne, parcourir un espace de 15 kilomètres sans sortir des bois; mais les peuplements sont peu serrés, et les vides sont si nombreux que je n'ai pas cru devoir porter à plus de 1,800 hectares l'ensemble des futaies de chênes-zâns.

La configuration du sol n'ajoutera pas beaucoup aux difficultés de l'exploitation : les pentes sont assez douces et elles conduisent très-directement à Djidjelly.

Les peuplements sont presque exclusivement composés de chênes-zâns; ils sont de diverses natures : taillis, futaies et mélanges de taillis et de futaies.

J'ai remarqué plusieurs cantons peuplés d'arbres âgés et fort gros qui produiront de belles pièces de marine.

En général, ils ont souffert du feu comme ceux de toutes les autres forêts de l'Algérie. Les Kabyles attachent plus de prix aux bois que les Arabes. De simples délits forestiers sont souvent, entre les tribus, des causes de discussions sérieuses et même de combats; cependant toutes pratiquent le dangereux moyen de se débarrasser des broussailles par l'incendie.

En raison de la surface boisée, on peut estimer à 13,500 stères le matériel existant sur pied en bois de marine. — D'où il résulte la possibilité d'extraire annuellement 440 stères de bois de cette espèce.

On pourra également tirer de la forêt 3,600 stères de bois d'œuvre et 12,000 stères de bois de feu.

Si les mines de fer olégiste du Djebel-Haddid sont aussi importantes que tout semble l'annoncer, les bois de charbon des Beni-Four'hal acquerront une grande valeur en raison de l'emploi qu'on en pourra faire sur place pour la préparation du fer.

Il n'existe, pour communiquer entre la forêt des Beni-Four'hal et Djidjelly, qu'un chemin de colonne aboutissant à l'extrémité Ouest des peuplements. Ce chemin n'est pas direct, et il est impraticable pour les voitures. (Voir III^e partie, ch. III, sect. II, art. 4.)

La tribu des Beni-Four'hal a été longtemps rebelle à la domi-

nation française; elle a offert sa soumission lors du passage de l'armée des Babors, dans le courant de la présente année.

ARTICLE 5. — Forêt de l'Ouâd-Taza.

La forêt de l'Ouâd-Taza est le prolongement de la forêt des Beni-Four'hal à l'Ouest; elle descend dans un bassin creux au fond duquel coule le ruisseau qui lui a donné son nom. Les peuplements s'étendent jusqu'à une très-petite distance de la mer.

La surface, boisée en futaie de chênes-zâns, est d'environ 1,200 hectares.

Le sol n'est pas très-élevé et les pentes sont douces jusqu'à la mer.

Le chêne-zân domine dans les peuplements.

J'ai remarqué dans cette forêt et dans celle des Beni-Four'hal une variété nouvelle de chênes-lièges dont l'écorce, au lieu d'être épaisse, crevassée et raboteuse, comme cela arrive communément, est mince et presque unie, même sur de gros arbres.

La surface boisée comporte une production annuelle de

292 stères de bois de marine.
2,400 stères de bois d'œuvre.
8,000 stères de bois de feu.

Il n'existe entre l'Ouâd-Taza et Djidjelly qu'un chemin muletier ouvert par une des colonnes qui ont opéré dans ce pays.

On pourra se dispenser de tracer une route dans cette direction. La plage de Taza, très-voisine de la forêt, est favorable aux embarquements, et il suffira d'ouvrir un chemin de trois ou quatre kilomètres pour y arriver. (Voir III^e partie, ch. III, sect. II, art. 5.)

Les populations de la forêt de l'Ouâd-Taza appartiennent aux tribus des Beni-Aétiz et Beni-Aïssa; elles se sont soumises en même temps que la tribu des Beni-Four'hal.

ARTICLE 9. — Forêts des Beni-Zoudaï et des Beni-Medjalès.

Ces forêts sont situées en second plan par rapport au rivage ; elles occupent, derrière le rideau des montagnes des Beni-Four'hal, les versants Nord d'une chaîne dont le point culminant est le pic de Temesguida, situé à 30 kilomètres au Sud de Djidjelly.

Les eaux de ces versants se réunissent dans l'Ouâd-Missia, rivière qui forme la limite entre les tribus des Beni-Affer et des Beni-Khetab, sous le nom d'Ouâd-Djindjen, et se verse à la mer à 10 kilomètres à l'Est de Djidjelly.

L'étendue des hautes futaies de zâns peut être estimée à 2,000 hectares.

Le sol est disposé en gradins très-roides dans les Beni-Zoudaï. Il est aussi très-rapide dans les Beni-Medjalès.

L'établissement des routes dans ce pays sera une opération très-difficile, surtout lorsqu'il faudra traverser le ravin de l'Ouâd-Missia.

Le matériel existant sur pied en bois de marine peut être estimé à 15,000 stères.

La production annuelle calculée sur cette base donnerait

487 stères de bois de marine, 4,000 stères de bois d'œuvre et 1,400 stères de bois de feu.

Ces forêts sont, sous le point de vue politique, dans la même situation que les forêts de Beni-Four'hal et de l'Ouâd-Taza, dont nous avons parlé dans les articles 4 et 5 de la présente section.

• • •

CHAPITRE II. — IMPORTANCE DES COUPES ANNUELLES QUE L'ON POURRA EFFECTUER DANS LES FORÊTS DE CHÊNES DE L'ALGÉRIE, AU POINT DE VUE DE LA PRODUCTION DES BOIS DE MARINE.

Nous avons divisé les forêts de chênes de l'Algérie en trois zones, en raison de leur importance, et des difficultés plus ou moins grandes que présente leur exploitation.

Dans la première zone nous plaçons :

La forêt de l'Édough, peu étendue, mais très-rapprochée de Bone (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 1*) ;

La forêt des Beni-Salah, grande et belle futaie, à 25 kilomètres d'une route tracée ;

La forêt de l'Ouâd-Iroug, très-étendue et d'une exploitation relativement facile au moyen d'une route qui serait dirigée sur la Calle ;

La forêt des Beni-Four'hal, voisine de Djidjelly (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 4*) ;

La forêt de Taza peu importante, mais très-rapprochée de la mer (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 5*).

Dans la seconde zone, nous remarquons :

La forêt du Kâf-Gouléa (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 6*) ;

La forêt du Fedj-el-Macta (*Voir 1^{re} partie, ch. III, sect. 1, art. 7*) ;

La forêt des Ouled-Beschia (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 8*) ;

Les forêts des Beni-Zoudaï et des Beni-Medjalès, futaies moins importantes que celles de la première zone ou plus éloignées du littoral.

Enfin, la troisième zone comprend :

La forêt du Djebel-Mécid (*Voir 1^{re} partie, ch. II, art. 10*) ;

La forêt des Ouled-Dyah (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 12*) ;

Et tous les bouquets dispersés dans les provinces (*Voir 1^{re} partie, ch. II, sect. 1, art. 12*).

Nous ne comprendrons dans l'estimation de l'importance des coupes de bois de marine que la première et la deuxième zone ; la troisième zone sera laissée de côté, quoiqu'elle contienne aussi des bois de marine, parce qu'elle ne peut être mise immédiatement en valeur.

Les forêts encore inexplorées de la Kabylie, du Djurjura, du cercle de Collo et des Hannenchas resteront également en dehors de ces appréciations, quoique leur introduction dans les

zones exploitables soit de nature, s'il faut en croire les renseignements reçus, à tripler l'importance de nos estimations.

Nous extrayons de la Statistique détaillée (1^{re} partie, ch. II) les chiffres suivants qui expriment l'étendue respective des forêts des deux premières zones, et dont l'ensemble donne l'étendue totale de la surface boisée exploitable presque immédiatement.

DÉSIGNATION DES FORÊTS.	ÉTENDUE DES FORÊTS de Chênes-réas en hectares.	OBSERVATIONS.
1^{re} ZONE.		
Forêt de l'Edough.....	850	
Id. des Beni-Salah.....	7,700	
Id. de l'Ouâd-Iroug.....	12,000	
Id. des Beni-Four'hal.....	1,800	
Id. de l'Ouâd-Taza.....	1,800	
TOTAL de la 1^{re} zone...	25,550	
2^e ZONE.		
Forêt du Kaf-Gouléa.....	1,000	
Id. du Fedj-el-Maéta.....	2,000	
Id. des Ouled-Beschia.....	1,500	
Id. des Beni-Zoudai et Beni-Medjalés.	2,000	
TOTAL de la 2^e zone...	6,500	
TOTAL GÉNÉRAL...	30,050	

TABLEAU N° 1. — Résumés des principales cultures forestières en Algérie.

NOMS DES FORETS	ÉTENDUE en hectares	MATÉRIEL sur bois de réserve	PRODUIT ANNUEL des coupes		DISTANCES des coupes		LONGUEUR des coupes		REMARQUES
			en m ³	en m ³	à la mer	à l'intérieur	en mètres	en mètres	
El-Agha	850	6,410	283	174	4 à 10	10 à 21	100	100	Forêt de pins
Bou-Sab	7,700	5,750	2,547	1,548	30 à 40	50 à 60	300	300	Forêt de pins
Oued-Joum	12,000	9,000	4,008	2,475	30 à 50	50 à 60	400	400	Forêt de pins
Zyad-Tagma, Zyad-Bouza	4,500	12,500	440	271	10 à 21	25 à 35	0	0	Forêt de pins
Bou-Pourcel	1,200	9,000	440	247	3 à 7	5 à 12	0	0	Forêt de pins
Oued-Toum	22,000	176,000	7,850	4,807					Forêt de pins
TOTAUX de la 1 ^{re} zone									
	4,000	7,500	233	208	33 à 58	64 à 78	30	30	Forêt de pins
Mel-Gouli	2,000	15,000	467	412	60 à 80	75 à 90	30	30	Forêt de pins
Oued-Moud	4,000	11,000	540	319	34 à 50	54 à 70	24	24	Forêt de pins
Bou-Zoual	2,000	15,000	667	413	25 à 30	45 à 50	0	0	Forêt de pins
Bou-Medjda	6,000	45,000	2,167	1,318					Forêt de pins
TOTAUX de la 2 ^e zone									
	600	4,500	240	134	34 à 58	70 à 72	15	25	Forêt de pins
Oued-Oued	2,000	15,000	460	413	32 à 48	75 à 85	16	26	Forêt de pins
Blanc-Bouza	indéterminé	indéterminé	indéterminé	indéterminé	70 à 80	80 à 100	10	10	Forêt de pins
TOTAUX de la 3 ^e zone									

des forêts de chênes dans l'Algérie.

NOMS DES FORETS	ÉTENDUE en hectares	MATÉRIEL sur bois de réserve	PRODUIT ANNUEL des coupes		DISTANCES des coupes		LONGUEUR des coupes		REMARQUES
			en m ³	en m ³	à la mer	à l'intérieur	en mètres	en mètres	
El-Agha	850	6,410	283	174	4 à 10	10 à 21	100	100	Forêt de pins
Bou-Sab	7,700	5,750	2,547	1,548	30 à 40	50 à 60	300	300	Forêt de pins
Oued-Joum	12,000	9,000	4,008	2,475	30 à 50	50 à 60	400	400	Forêt de pins
Zyad-Tagma, Zyad-Bouza	4,500	12,500	440	271	10 à 21	25 à 35	0	0	Forêt de pins
Bou-Pourcel	1,200	9,000	440	247	3 à 7	5 à 12	0	0	Forêt de pins
Oued-Toum	22,000	176,000	7,850	4,807					Forêt de pins
TOTAUX de la 1 ^{re} zone									
	4,000	7,500	233	208	33 à 58	64 à 78	30	30	Forêt de pins
Mel-Gouli	2,000	15,000	467	412	60 à 80	75 à 90	30	30	Forêt de pins
Oued-Moud	4,000	11,000	540	319	34 à 50	54 à 70	24	24	Forêt de pins
Bou-Zoual	2,000	15,000	667	413	25 à 30	45 à 50	0	0	Forêt de pins
Bou-Medjda	6,000	45,000	2,167	1,318					Forêt de pins
TOTAUX de la 2 ^e zone									
	600	4,500	240	134	34 à 58	70 à 72	15	25	Forêt de pins
Oued-Oued	2,000	15,000	460	413	32 à 48	75 à 85	16	26	Forêt de pins
Blanc-Bouza	indéterminé	indéterminé	indéterminé	indéterminé	70 à 80	80 à 100	10	10	Forêt de pins
TOTAUX de la 3 ^e zone									

La création des routes forestières de l'Algérie exigeant des efforts de main-d'œuvre considérables ne pourra être accomplie que par l'administration militaire.

L'armée d'Afrique est depuis longtemps familiarisée avec ce genre d'entreprises ; on lui doit déjà presque tous les travaux d'utilité générale qui ont été faits dans les trois provinces. C'est à un nouvel effort de son dévouement à la prospérité de l'Algérie qu'il faut encore demander les moyens de mettre en valeur des richesses forestières précieuses pour la métropole et pour la colonie.

L'ouverture des routes qui donneront un accès facile dans les montagnes de l'Ouâd-Iroug, des Beni-Salah, des Beni-Foughal, sont, au point de vue militaire, d'une importance que l'on ne saurait méconnaître.

Les routes forestières ne doivent point se confondre dans toute leur étendue avec les voies stratégiques, puisque les premières sont astreintes à rester en dessous des peuplements, et par suite à ramper sur les versants des montagnes, tandis que les secondes sont ordinairement tracées sur les crêtes ; mais il est à remarquer que ces exigences ne sont impérieuses que dans le sein même des forêts, et que le reste du parcours peut être exécuté dans le double but du mouvement des armées et du transport des matériaux.

Il conviendrait de donner aux routes forestières une largeur suffisante pour le passage de deux voitures, c'est-à-dire cinq à six mètres.

Il n'y aura point lieu d'empierrement ces voies dans toute leur étendue ; il suffira de garnir seulement les endroits que des sources pourraient dégrader.

• • •

Les ponceaux pourront être exécutés avec des troncs d'arbres recouverts de menues branches et de terre.

Tous les cours d'eau importants pourront être traversés à gué dans la saison convenable pour les transports.

Il est en général plus avantageux de faire faire aux voitures chargées un chemin allongé, plutôt que de les exposer à monter ou à descendre des inclinaisons trop rapides. La pente d'un dixième est un maximum qu'il ne faut atteindre qu'exceptionnellement et dans les parties droites seulement.

Il y aura lieu de décrire beaucoup de sinuosités pour racher les grandes différences de niveau et franchir les arêtes qui se succèdent sur le flanc des montagnes. Ces inflexions, surtout quand elles sont un peu brusques, doivent avoir lieu sans pente. Il faut veiller, dans les concavités, à laisser assez d'espace entre les rochers et les précipices pour que les attelages traînant les plus longues pièces trouvent partout leur alignement et tournent avec facilité.

Je vais dire quelques mots de chacune des routes dont l'exécution est nécessaire pour mettre en exploitation la première et la seconde zone de forêts de chêne-zân.

• • •

ARTICLE 4. — Route des Beni-Four'hal.

La forêt située sur le Djebel-Beni-Four'hal, aperçue déjà dans le cours des opérations militaires dirigées contre la Kabylie, a été explorée pour la première fois après le passage de l'armée des Babors.

Nous avons donné quelques détails sur la configuration du pays et l'importance des peuplements boisés. Il nous reste à faire connaître les moyens de mettre ces forêts en communication avec le port de Djidjelly.

Je crois que la route à tracer devrait prendre naissance au-dessous des peuplements le plus à l'Est, et ramper vers l'Ouest, sur le flanc de la montagne, en se tenant toujours à portée de recevoir les bois laissés au-dessus.

Ce tronçon de chemin serait ensuite rattaché par un des points de son parcours au port de Djidjelly. On choisirait pour le raccord l'endroit le plus commode.

Je citerai particulièrement la région située en dessous du point culminant de Merdj-abd-Allah, parce que l'on peut descendre de là à Djidjelly par une pente continue sans rencontrer de ruisseaux ni d'accidents de terrain de quelque importance.

En adoptant la solution qui consisterait à prolonger, par l'Ouest, jusqu'à Djidjelly, la portion de route tracée en dessous des peuplements, on diminuerait peut-être un peu la longueur du parcours; mais on aurait à franchir la vallée de l'Ouâd-Bourschied, et, plus loin, la vallée de l'Ouâd-Kisser. En essayant, au contraire, de rattacher l'extrémité Est au chemin ouvert récemment de Djidjelly à Milah par le Teniet-Teksenna et Tibaïren, on aurait à franchir la vallée profonde de l'Ouâd-Mencha; je crois qu'il est préférable d'éviter ces difficultés et de faire un peu plus de chemin.

La longueur de la route à tracer est de 30 à 35 kilomètres, elle ne coûtera pas plus de 30,000 francs, et pourra occuper un bataillon pendant trois mois.

ARTICLE 5. — Route de l'Ouâd-Taza.

Le transport des bois de la forêt de l'Ouâd-Taza pourra

s'opérer de deux manières, selon que l'on choisira pour point d'embarquement Djidjelly ou Taza.

Si l'on adopte le premier point, il faut, indépendamment des chemins d'exploitation nécessaires en forêt, ouvrir une route sur Djidjelly.

Un premier tracé existe déjà sur le terrain par les Beni-Actiz, Aouena et Agadi; il a été ouvert par l'armée des Babors; il suffirait de le rendre praticable aux voitures.

L'étendue du parcours serait de 20 à 25 kilomètres environ, et l'exécution coûterait 25 à 30,000 francs.

Si, au contraire, on réussissait à faire l'embarquement des bois sur la plage de Taza; il n'y aurait à ouvrir qu'un chemin de 6 kilomètres pour mettre tous les peuplements en communication avec le bord de la mer. La dépense, dans ce cas, ne dépasserait pas 8,000 francs.

J'incline beaucoup en faveur de ce dernier moyen parce qu'il est le plus économique, et que, dans l'hypothèse même où les navires hésiteraient à venir faire leur embarquement à Taza, malgré la proximité du mouillage du Mansourich, il serait facile de transporter les bois de Taza à Djidjelly dans des chalands remorqués par des chaloupes. Ce mode est beaucoup plus économique que les transports par voitures.

ARTICLE 6. — Routes à tracer pour mettre en valeur la seconde et la troisième zone d'exploitation.

Je ne mentionne ces routes qu'à titre de renseignement, vu qu'il n'y a pas lieu d'en demander la création immédiate. En général, elles doivent, par la force même des choses, être exécutées tôt ou tard, et l'exploitation de la première zone sera bien suffisante jusque-là pour occuper les moyens d'action dont on pourra disposer.

Les forêts du Kâf-Gouléa et de Fedj-el-Macta seront mises en communication avec la ville de Bone, par la route de Bone à Tebessa.

Quand cette route, existant aujourd'hui de Bone à Barral, aura été prolongée jusqu'à Soug-Harras, de simples embranchements y amèneront les bois de tous les cantons des deux forêts.

Le tracé adopté est tout à fait favorable à un pareil projet, puisqu'il passe en dessous des peuplements du Kâf-Gouléa, et au fond des parties boisées du Fedj-el-Macta.

Les dépenses à faire seront très-minimes.

Les bois des Ouled-Beschia devront être jetés dans la même

route par un embranchement un peu plus long et dont l'établissement paraît difficile *a priori*.

Cependant un examen attentif des lieux et du terrain permettra probablement de déterminer une solution favorable. L'hypothèse que j'ai étudiée sur place est inadmissible. J'ai suivi trop tôt le cours des eaux, et j'ai été conduit dans un système de vallées presque impraticables. Il faudra, probablement, tracer d'abord un chemin au niveau de la forêt pour franchir les ruisseaux près de leur source, puis ramper le long des flancs de la montagne jusqu'aux versants voisins du Kâf-Gouléa; alors seulement la route descendra sans difficultés.

Bois des Beni-Zoudaï et des Beni-Medjalès. Pour relier ces peuplements au port de Djidjelly, il faudrait que le chemin muletier de Djidjelly à Milah par Tibairen, récemment tracé, fût rendu carrossable.

Le passage de l'Ouâd-Missia et du Teniat-Teksenna sont deux points difficiles qui retarderont l'exécution des travaux d'appropriation de cette route. Quoi qu'il en soit, quand ils seront exécutés, il n'y aura plus qu'à tracer un chemin rampant sur les versants Nord de la chaîne, dont le pic de Temesguida est le point culminant, pour mettre tous les peuplements de ces deux fractions des Beni-Fourhal en communication avec le port de Djidjelly.

Quant à la troisième zone d'exploitation, elle comprend des forêts qui seront toutes mises en relation avec le port de la Calle par le prolongement ultérieur de la route frontière de l'Ouâd-Iroug, à travers les Ouled-Dzah et les Hannenchas.

Section III. — Projet d'une coupe de bois de marine, exécutable dans le cours de la prochaine campagne d'hiver, dans les forêts de chênes de l'Algérie.

L'exécution des routes déterminera le lieu et l'importance des coupes.

Pour obtenir un assortiment rationnel de bois de marine, il serait bon d'établir des exploitations sur plusieurs points à la fois.

On pourrait commencer par mettre en valeur l'une des deux forêts importantes de l'Ouâd-Iroug ou des Beni-Salah avec celles de l'Edough et des Beni-Fourhal; on tirerait de la première des bois droits, et des deux autres des bois courbants ou des pièces de gros échantillon. Pour réaliser ce projet, il faudrait entreprendre à la fois trois routes, dont une seule, il est vrai, serait un travail assez considérable.

Je ne mets pas en doute que huit bataillons ne puissent les terminer avant le printemps prochain.

L'administration de la guerre décidera, en raison de l'état politique du pays, sur quel point il sera préférable d'établir les premières coupes. Je crois que la forêt des Beni-Salah sera préférée à celle de l'Ouâd-Iroug, malgré l'importance de cette dernière, et que les forêts de l'Edough et des Beni-Four'hal seront également choisies en raison de leur proximité des villes de Bone et de Djidjelly.

...

J'estime que, dans la prochaine saison d'hiver, on pourrait préparer, en forêt, 2,000 stères de bois, et en effectuer les transports au printemps. On répartirait cette coupe de la manière suivante :

Forêt de l'Edough.....	500 stères.
— des Beni-Salah.....	1,200 —
— des Beni-Four'hal.....	500 —
Total.....	2,000 stères.

Il faudrait, pour opérer cette coupe en trois mois, disposer de 200 bûcherons militaires et de 100 condamnés que l'on répartirait dans les trois forêts en raison de l'importance des travaux à faire.

Les abatages et les équarrissages devront cesser lorsque arrivera la saison des neiges.

...

Quand on opérera sur une échelle un peu vaste, on pourra estimer, sans s'exposer à de grandes chances d'erreur, que les opérations de l'abatage, de l'ébranchage, de l'équarrissage et du transport des bois jusqu'aux chemins, coûteront moyennement 45 francs par stère, quelle que soit la main-d'œuvre employée. Ce prix comprend l'entretien et la réparation des outils et du matériel, les travaux faits sur des pièces rebutées après avoir reçu un commencement de main-d'œuvre, les transports pour le ravitaillement des camps, etc., etc.

Les transports des forêts aux ports d'embarquement auront lieu à des prix qu'il est difficile de prévoir, ainsi que nous l'avons expliqué (Ch. I^{er}, sect. II, art. 6).

Cependant nous pouvons regarder comme certain qu'il ne dépassera pas 1 franc par stère et par kilomètre, ce qui fait ressortir, pour les principales forêts, les prix suivants :

Edough	50 francs.
Beni-Salah	55 —
Ouâd-Irooug	58 —
Beni-Four'hal	50 —
Ouâd-Taza	12 —

Nous comprenons dans ces prix le chargement des voitures.

Le nolis des ports de la Calle, Bone et Djidjelly à Toulon variera de 15 à 22 francs, en y comprenant les chargements et les déchargements. Je crois qu'en raison des difficultés plus grandes de l'embarquement à la Calle et à Djidjelly, on doit estimer de la manière suivante le fret d'un stère selon la provenance.

Edough et Beni-Salah, port d'embarquement : Bone	Fret	15 fr.
Ouâd-Irooug	la Calle	— 18 —
Beni-Four'hal	Djidjelly	— 18 —
Ouâd-Taza	la plage de Taza ..	— 22 —

De ces divers prix de détail, il résulte pour l'ensemble les prix moyens suivants. Le stère de bois de chêne équarri et façonné en pièces de marine selon l'usage des ports coûtera, rendu à Toulon :

Provenance de l'Edough	90 francs.
— des Beni-Salah	125 —
— de l'Ouâd-Irooug	151 —
— des Beni-Four'hal	105 —
— de l'Ouâd-Taza	49 —

Ainsi que cela résulte du tableau suivant :

DÉTAIL DES DÉPENSES.	PROVENANCES				
	de l'Edough.	des Ben- Salah.	de l'Orad- Irroug.	des Ben- Fourhal.	de l'Orad- Taza.
Prix sur pied, du volume de bois nécessaires à la production d'un mètre de bois équarri.....	40	40	40	40	40
Abatage, équarrissage d'un mètre en y comprenant les réparations d'outils, les gratifications, et, en gé- ral, tous les frais relatifs à ces opérations.....	45	45	45	45	45
Transport des forêts aux ports d'embarquement en tenant compte des frais de chargement.....	20	20	20	20	20
Salis des ports d'Algérie au port de Toulon, tout frais de chargement et déchargement compris...	15	15	18	18	22
TOTAUX.....	120	120	126	123	130

Page 108

• • •

En résumé, l'exploitation des forêts de l'Algérie, réduite même aux proportions de coupes de bois en régie, sera d'un intérêt incontestable pour la colonie; elle exercera une influence salutaire sur les approvisionnements des arsenaux, et ne sera point onéreuse à la marine.

Page 110