

Chapitre 3

Oran, port méditerranéen

Point d'appui maritime andalou jusqu'à 1509

Malgré son importance mineure par rapport au port de Mers-el-Kébir, le port d'Oran appelé non sans raison, *Mers-es-Séghir* (le Petit port), défendait âprement sa réputation de principal débouché maritime du royaume de Tlemcen. Il fut choisi par les marins andalous repliés de l'Andalousie pour les avantages stratégiques, compte tenu de sa proximité des villes ibériques, comme base de leurs opérations maritimes contre les villes côtières espagnoles. Ils finirent par faire d'Oran une sorte de République libre comme celle de Salé ; « elle formait alors une espèce de République sous la protection des rois de Tremecen ; son territoire, n'étant pas d'une fort grande étendue, mais les Maures chassés d'Espagne qui s'y étaient retirés, l'avaient tellement peuplée et enrichie qu'elle pouvait mettre sur pied des armées assez considérable » notait le chroniqueur Marsollier au XVII^e siècle¹.

Formés en majorité d'Andalous possédant à merveille aussi bien l'art de naviguer que l'art de combattre en mer, les marins oranais, dans cette *forme supplétive de la grande guerre* (Fernand Braudel) qu'était la course, constituaient pour la flotte ottomane un allié de taille. Les côtes espagnoles étaient leur principal objectif. Les liaisons entre Malaga, Alicante, Carthage, Valence, Barcelone et les îles Baléares demeuraient sous la menace permanente de leurs incursions.

Les Portugais toujours prompts à devancer leurs voisins Espagnols dans ce genre de croisade en terre africaine, furent les premiers à tenter de débarquer dans le port d'Oran ; mais, le 23 juillet 1501, ils échouent lamentablement devant Mers-el-Kébir. Celui-ci, constituant la clé et le port d'Oran, le verrou ; les Espagnols conduits par le duc de Médina-Sidonia, le conquérant de Méhilla, essayent au mois d'août 1504, de prendre sans succès par la ruse Mers-el-Kébir.

¹ Marsollier, Histoire du ministère du Cardinal Ximenez, archevêque de Tolède et régent d'Espagne, Toulouse, 1643, (cité par Fernand Braudel, Braudel, « Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577 », R.A., 1928, pp. 184-233 ; pp. 351-428.

À la veille de la première occupation espagnole de 1509, la ville, grâce à la prospérité induite par l'activité commerciale de son port, comptait d'après le témoignage du chroniqueur espagnol, Alvarez Gomez, « des mosquées splendides, des écoles qui rappelaient les fameux enseignements de Cordoue, de Séville et de Grenade ; de vastes entrepôts sur des quais populeux ; des bains renommés et des édifices publics remarquables ajoutaient à l'éclat de cette cité florissante » (Fey, 1858, p. 51).

Enjeu de la confrontation hispano-ottomane

De 1509 à 1792, avec une interruption entre 1708 et 1732, les rois d'Espagne se sont rendus maîtres de la région d'Oran et de Mers-el-Kébir. Ces deux établissements, arrachés au royaume de Tlemcen, constituaient l'unique base de peuplement espagnol sur la côte algérienne. En dépit des limites étroites imposées par la situation géopolitique de ces places, Oran a été bien plus qu'une simple garnison ou qu'un bain, elle fut une authentique cité espagnole (Berque, 1982, p. 20)². Quant au port, il ne servait alors que de point de relâche pour les troupes et les vivres qu'on amenait d'Espagne.

À la suite de la déroute et la mort du comte d'Alcaudete à Mazaghran en 1558, l'indéfectibilité de la défense de la Place de guerre d'Oran avait été fortement mise à mal. En 1563, profitant de cette faille des Espagnols, Hassan Pacha, fils de Kheir-Eddine, entreprend avec une rare audace, le siège maritime devant Oran. Le préside, isolé avait failli de peu céder, si ce n'eût été l'arrivée à temps de la flotte espagnole commandée par Francisco de Mendoza pour sauver les deux places d'Oran et de Mers-el-Kébir.

En 1713 à la faveur du traité d'Utrecht qui mit fin à la guerre de la Succession d'Espagne (1701-1714), profitant de la paix qui s'en est suivie, le petit-fils de Louis XIV, le roi d'Espagne, Philippe V, à qui l'Angleterre venait de lui rendre l'île de Minorque et les autres Baléares ; décida de reprendre Oran.

Ce fut par le manifeste du 6 juin 1732 que le roi Philippe V annonça à toute l'Europe son projet de reconquête d'Oran, « sentinelle du détroit et port assuré, dont la possession était d'un prix inestimable » (Fey, 1858) ; car, déclare-t-il, « La position de la place et du port d'Oran donne, à la régence d'Alger, des avantages formidables sur les provinces méridionales de mon royaume » (Berque, 1982, p. 20).

² « ... Les Chrétiens tapis comme deux hydres, les uns à Malte pour happer les convois du Maghreb à l'Égypte, les autres à Oran pour intercepter les communications entre Kairouan et le Maroc », telle était l'enjeu stratégique de la ville et de son port dans « l'altercation entre les deux Rives ».

Le 1^{er} juillet 1732, les troupes espagnoles commandées par Montémar reprirent les places de Mers-el-Kébir et d'Oran. Cette année de 1732, fut marquée dans les annales de l'histoire de la *très catholique Espagne* comme étant la 2^e année du pontificat du pape Clément XII, et la 32^e année du règne du roi Philippe V.

La perte des deux importantes places, contraignit les marins algériens à se retirer à Arzew et dans les îles Habibas, tout en continuant à harceler les navires espagnols et tous ceux qui approvisionner les deux places. Ils maintenaient pour ainsi dire un blocus maritime permanent contre les Espagnols.

Le port d'Oran, importante place commerciale en Méditerranée

La rivalité commerciale franco-britannique

La reconquête d'Oran par les Algéro-ottomans en 1708, firent vite comprendre aux Anglais, alors en guerre contre l'Espagne à qui, ils avaient enlevé Gibraltar en 1704 et Minorque en 1708 ; que, non seulement les Espagnols venaient de perdre en le port d'Oran un point d'appui maritime stratégique ; mais, que cette perte serait l'occasion qui permettrait la reprise de la libre circulation maritime dans cette partie de la Méditerranée sans la surveillance de l'Espagne.

Il est évident que le représentant de la France à Alger, M. de Clairambault, ne voyait pas d'un très bon œil cette entente entre les Anglais et les Algériens, cela, pourrait grandement nuire aux intérêts de son pays. Pour la France, les Espagnols, qui s'étaient pour un instant effacés de la scène en raison du passif politique récent avec la Régence d'Alger ; ne constituaient plus pour eux un concurrent à craindre. La rivalité potentielle ne pouvait venir que de l'Angleterre. Pour preuve, les manœuvres plus habiles du consul anglais à Alger qui voulait conserver à son pays le monopole du trafic d'Oran si utile pour ravitailler Port- Mahon et Gibraltar, ajoutés aux bonnes relations qu'entretenait son roi avec les deys d'Alger, firent immédiatement obtenir aux Anglais l'autorisation de commercer par le port d'Oran.

De cette rivalité franco-britannique pour l'obtention d'un quasi-monopole du commerce maritime dans certains ports algériens ; les Français, dans leur entêtement à écarter coûte que coûte les Anglais, s'étaient très mal fait voir par les Algériens ; d'autant plus que la Chambre de commerce de Marseille affichait ouvertement ses prétentions démesurées de vouloir obtenir la haute main sur tous les établissements français de la Régence d'Alger. Cette attitude, n'avait manifestement pas jouait en leur faveur. Elle n'avait fait, au contraire, que raidir la position des Algériens en refusant aux autorités consulaires françaises à Alger, d'obtenir des privilèges équivalents à ceux accordés aux Anglais.

L'installation du consulat Français sous le bey Bouchelaghem (1708-1732)

Oran, qui avait été reconquise par le bey Bouchelaghem en 1708, était la seule ville, où la présence des Français n'était liée à aucune de leurs possessions dans la Régence d'Alger (Collo, Bône, La Calle) ou en Méditerranée (Malte, Égypte). Il fallait donc que les sujets du roi de France se fassent plus conciliants pour obtenir une représentation consulaire qui faciliterait l'installation de négociants français dans cette ville qui occupe avec Gibraltar une position maritime clé en Méditerranée occidentale (Benkada, 2007).

Il avait donc fallu du temps et même beaucoup de délicatesse pour que les Français se voient enfin obtenir, en vertu du traité du 7 décembre 1719, signé avec le dey, le droit d'avoir à Oran un vice-consul relevant du consul d'Alger, chargé de défendre « les intérêts des commerçants de notre nation qui s'établiraient dans la ville et des navigateurs de passage » (Pestemaldjouglu, 1942, pp. 220-254, p. 221).

Rapidement les premiers éléments de la Nation française, constituée principalement de commerçants commençaient à s'installer au port d'Oran, où l'on faisait une intense importation d'armes françaises et anglaises.

Mais, l'audacieuse initiative personnelle du négociant français Bernard Maichens auprès du dey, moyennant une libéralité financière assez conséquente, obtint de lui entre autres avantages, le privilège exclusif du commerce d'Oran (1723) et finit par avoir en 1729, l'autorisation de fonder à Oran un comptoir sans monopole qu'il confia à son agent François Bonnafous. La Chambre de commerce de Marseille protesta contre les pratiques déloyales de Maichens alléguant qu'un monopole de commerce accordé à un particulier fut-il français, était contraire au traité de 1719.

Cependant les intrigues entre français eux-mêmes, avaient contribué à renforcer la position diplomatique et commerciale des Anglais. Maichens s'était heurté à l'hostilité de l'un de ses compatriotes, Thomas Natoire, chancelier du Consulat français d'Alger et candidat au poste de vice-consul à Oran qui intriguait avec les négociants anglais pour nuire aux affaires de Maichens. Ce dernier finit en 1730 par faire faillite, et du coup la candidature de son rival Natoire se voyait définitivement compromise.

À ce moment intervient un personnage clé dans le renforcement du commerce français à Oran. Dominique Dedaux, agent d'une maison commerciale, heureux en affaires, fut nommé en 1730 vice-consul de France à Oran. Durant les deux années où il occupa son poste, Dedaux avait su entretenir d'excellents rapports aussi bien avec le Bey Bouchelaghem qu'avec les chefs de tribu qui venaient échanger leurs produits dans la ville ; produits qui d'ailleurs étaient exportés par son comptoir commercial vers l'Espagne et le Portugal.

Privilèges commerciaux français sous les Espagnols (1732- 1760)

En 1732, le port d'Oran, est selon le chroniqueur Don Antonio de Clariana « le meilleur et même l'unique bon port du littoral », il reste également toujours d'après le même chroniqueur, « une escale du commerce d'Afrique » ; comme il pense que, « c'est d'ailleurs, une porte ouverte pour toutes les entreprises que l'on voudrait tenter dans cette vaste contrée. C'est pour les escadres du roi et pour celle de Malte », ajoute-t-il, « une base d'opérations qui leur permet, sans trop se risquer, de faire la course fréquemment sur ces côtes, ayant un port favorable où se réfugier dans les accidents terribles et imprévus de ces mers... » (Berbrugger, pp. 12-28)³. Lorsque le 1^{er} juillet 1732, les armées espagnoles dans lesquelles servaient de nombreux français d'ailleurs, pénètrent à Oran, c'était en partie grâce à Dedaux qui avait informé le comte Montémar, par l'intermédiaire d'un Grec, de l'abandon de la ville par le Bey Bouchelaghem. Apprenant la trahison du consul français, la foule furieuse pilla sa maison. En reconnaissance de l'aide qu'il apporta au comte de Montémar, le roi Philippe V alloua en 1734 une pension annuelle à Dedaux.

On comprend dès lors, la raison pour laquelle, les Français avaient tout droit de profiter de cette dette de gratitude qu'avaient à leur égard les Espagnols. De surcroît, les Français se prévalaient ostensiblement des droits qui leur étaient précédemment reconnus par le dey pour commercer et pour maintenir leur représentation consulaire à Oran. Lorsque le roi Philippe V accorde au lendemain de l'occupation de la ville, la franchise pour le port d'Oran, ils en furent les premiers à en bénéficier. Ils concurrençaient pour ainsi dire les maisons de commerce espagnoles qui approvisionnaient le préside oranais depuis Malaga jusqu'à Barcelone ; ainsi que d'autres fournisseurs étrangers venant des Iles Baléares, surtout de Port-Mahon, Ibiza, Majorque et Gibraltar (Cazenave, 1922, 457-488, p. 477).

Cette jouissance de situation acquise des négociants français à Oran, était telle qu'on peut dire qu'ils réussirent à obtenir un quasi-monopole du commerce maritime oranais. En effet, les sept maisons de commerce ou succursales de maisons européennes, notamment espagnoles, installées au port d'Oran, avaient toutes, des patrons ou des représentants français, originaires principalement d'Agde ou de Sète. Dedaux était représentant à Oran de la maison Mestre et Cie de Carthagène. La Maison Laa-Labastide de Cadix dont les activités s'étendaient jusqu'à la ville de Vera-Cruz, au Mexique, avait à partir de 1733 une succursale à Oran. Il y avait par contre, deux maisons françaises qui avaient leur siège à Oran, la maison Prat et Clavier et la maison Jacques Caizergues.

³ Clariana Don Antonio de, Traduction publiée à Madrid en 1733 de l'*Histoire du Royaume d'Alger* de Laugier de Tassy, consul de France à Alger, publiée en 1725 à Amsterdam.

Pendant toute la durée de la guerre de la Succession d'Autriche (1742-1748) qui opposa, la France alliée à la Prusse et à l'Espagne contre l'Autriche soutenue par l'Angleterre ; les navires de guerre anglais avaient causé de gros dommages à la marine marchande française en Méditerranée. Malgré l'état de belligérance entre la France et l'Angleterre, les Français qui étaient les seuls européens admis par les Espagnols à commercer dans le port d'Oran, ne paraissaient pas avoir eu de scrupules politiques à continuer écouler la marchandise des maisons anglaises et hollandaises.

À partir de 1748 avec la fin de la guerre de la Succession d'Autriche, qui ramena la paix en Méditerranée ; et à la suite du traité de commerce conclu en 1750 entre les deux puissances ennemies d'hier, l'Angleterre et l'Espagne ; les Français qui étaient restés pendant longtemps seuls maîtres du trafic maritime à Oran, commençaient à s'inquiéter de la situation créée par ce nouveau renversement d'alliance. Venait également s'ajouter, sur le plan local, un autre souci, celui de la suppression en 1749 de la franchise qui avait été reconnue au port d'Oran par le roi Philippe V.

Eu égard à tous ces changements, de nouveaux concurrents commerciaux n'ont pas tardé à se présenter au port d'Oran qui, commence à accueillir de nouveau des navires anglais et même quelques bâtiments hollandais. De leur point d'attache à Gibraltar qui, est devenu anglaise en vertu du traité d'Utrecht de juillet 1713, les navires anglais font du cabotage le long de la côte. Ils livrent à Oran du charbon, de l'orge, de la cire, des moutons et surtout du blé, certains de ces produits venant d'Angleterre, d'autres d'Arzew et de la ville française de Tarare.

En 1752, l'Espagne refuse aux Anglais l'installation d'un consulat à Oran. Un capitaine anglais qui assurait régulièrement la liaison maritime entre Oran et Carthagène, se faisait passer pour le consul attitré de sa nation à Oran.

Néanmoins, il y a lieu de souligner qu'en dépit de tous ces changements intervenus tant sur la scène politico-militaire que commerciale en Méditerranée occidentale, les Français continuaient donc à jouir à Oran de tous les avantages. Delane, consul de France à Alger, en témoigne de cette situation privilégiée par la rédaction d'un mémoire sur le commerce d'Oran⁴.

Les navires accostant au port d'Oran continuaient à être majoritairement français ou armés dans des ports français. À titre indicatif, on a pu calculer que pendant les années 1752-1754, sur un total de 77 bâtiments ayant fréquenté le port d'Oran, 51 avaient été armés à Agde et 12 à Marseille. Les principaux ports français qui étaient en relation commerciale constante avec le port d'Oran, étaient principalement des ports méditerranéens ; nous pouvons les classer par ordre de fréquentation comme suit : Agde, Marseille,

⁴ Masson Paul, Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1760-1793).

Martigues, La Ciotat, Saint-Chamas, Saint-Tropez, Sète, Collioure, Cannes, Berre et Toulon ; on a pu même noter des bateaux en provenance des ports du Nord, de l'île de Brehat et de Nantes. Il arrivait très souvent que les Espagnols eux-mêmes recouraient aux navires battant pavillon français se trouvant dans le port d'Oran pour se faire livrer en denrées et en matériaux de tous genres ; ou les utiliser pour le transport des hommes, comme ce fut le cas par exemple en septembre 1735, lorsque le gouverneur Vallejo, fit embarquer à partir du port d'Oran, sur des navires français, un millier de déserteurs et de déportés vers Livourne.

Les statistiques qu'avait établies Alexandre Pestemaldjoglou au sujet du nombre de navires français entrés dans le port d'Oran de 1732 à 1754 montre à bien des égards l'importance qu'avait prise le port d'Oran dans le trafic maritime et commercial français en Méditerranée à cette époque (Pestemaldjoglou, 1942, p. 247).

Les grands travaux portuaires

Pour juger de l'état dans lequel se trouvait le port d'Oran au lendemain de la reprise de la ville par les Espagnols, en juillet 1732, référons-nous au rapport d'inspection fait en 1734, par Don Joseph Vallejo, ingénieur du Génie et Commandant général de la place d'Oran qui notait à propos du port, « Cette place ne possède ni port, ni quais, mais une plage avec un très mauvais débarcadère. L'endroit est peu sûr et exposé aux vents du Nord et de l'Est ; aussi, pour éviter de fâcheuses surprises, les bateaux prennent tous les soirs la précaution de se retirer à Mers-el-Kébir. L'anse ou cale formée par la mer est petite et entièrement dominée par la montagne et le château de Saint Grégoire ; c'est là que vient déboucher le ruisseau qui prend sa source auprès de Saint Philippe. Sur cette plage on n'a construit ni magasins, ni maisons, ni abris ; à peine y voit-on quelques rares bâtisses qui servent pour loger le Capitaine du port et les corps de garde. Plus près de la place s'élèvent quatre grands hangars pouvant contenir 300 chevaux, pour abriter le régiment de dragons d'Oran »⁵.

Dès lors, l'insuffisance de l'équipement de ce qui tenait lieu de port à Oran faisait que le gros du débarquement des troupes et des vivres s'effectuait dans la rade de Mers-el-Kébir et les embarcations devaient assurer leur transport vers le port d'Oran qui en définitive, ne servait que de point de relâche ou du moins d'abri pour les embarcations assurant la liaison avec Mers-el-Kébir.

⁵ Vallejo, D.J. (1925). Mémoire sur l'état et la valeur des Places d'Oran et de Mers-El-Kébir, écrit dans les premiers jours de l'année 1734, après son inspection générale, par S. Exc. Don Joseph Vallejo, Commandant Général. Alger, Traduit par Jean Cazenave, R.A., pp. 323-368, p. 346.

En 1736 les Espagnols commencèrent les travaux pour la construction d'une jetée enracinée au bec de rocher situé au sud du Fort Lamoune, sa longueur devait être de 42 mètres ; deux ans à peine, cette jetée fut détruite par la tempête du 5 février 1738. À la suite des graves dégâts causés au port en construction à la suite de cette terrible tempête, le Commandant général de la place, Don José Basilio de Aramburu chargea l'ingénieur Juan Bautista Mac-Evan de reprendre les travaux de construction de la jetée ; en y ajoutant sur la plage, un peu au sud de la jetée, la construction d'un solide corps de garde appelé *corps de garde du môle* qui comportait une voûte garnie d'une herse et d'un pont-levis. Le corps de garde était armé d'une batterie dite *la batterie du Môle* construite en 1748 ; et que les Algériens lui donnèrent le nom de *Toppanat Beka*.

Dès 1780, l'ingénieur d'origine irlandaise, Ricardo Aymer, était chargé d'étudier la possibilité de construction de magasins le long de la plage au pied de la falaise. Les travaux de constructions s'accéléchèrent de 1786 à 1788. On y creusa dans le roc de grands magasins voûtés. Un de ces magasins, le plus rapproché du môle, était creusé un peu en contrebas du niveau de la mer et communiquait avec la rade par un chenal étroit ; on l'appelaient *El Banquillo* (le petit banc), où on y mettait à l'abri les marchandises embarquées. Quelques barques pouvaient également y trouver un abri pendant le mauvais temps.

Pour rendre ces magasins d'accès facile aux débarquements de matériels et de marchandises, on y avait ajouté la construction de deux quais ; l'un le long des magasins voûtés, c'était celui que les Français avaient appelé Quai des Magasins (devenu par la suite Quai de la Douane puis Quai Bougainville) ; l'autre, orienté dans une direction perpendiculaire, était construit en pierres dures de très haut appareil, il est à l'origine du Quai Sainte-Marie. Entre les deux alignements, les Espagnols avaient conservé une plage pour le halage à terme des embarcations (Meunier, 1890, pp. 212-332, p. 50). Henri-Léon Fey, restitua en 1858, sur la base documents d'archives et de chroniques espagnoles, ce qu'était la physionomie du port d'Oran, en 1789 ; un an avant le terrible séisme qui dévasta la ville dans la nuit du 9 au 10 octobre 1790, « Le voyageur qui arrivait à Oran en 1789, époque où la ville offrait un ensemble normal sous tous les rapports, débarquant sur le quai, trouvait d'abord un solide corps-de-garde formant entrée défensive et dont le pied baignait la mer [...] Enfin, un peu plus loin, et à droite, de belles voûtes mesurant trente-un mètres [31 m.] de longueur et sept mètres cinquante centimètres [7,50 m.] de largeur, sur sept mètres [7 m.] de hauteur ; elles furent creusées dans le roc en 1786, 1787 et 1788 ; elles ne tarderont pas à disparaître si l'on continue les travaux d'élargissement qui sont aujourd'hui en cours d'exécution. Ces trois dates existent sur les clés de voûtes de ces excavations dont on maçonna l'entrée [...] À peu près où est aujourd'hui (1858) l'arsenal d'artillerie, on trouvait la place del Carmen, où il y avait un petit massif de constructions provisoires, c'étaient : le magasin de Saint-

Sébastien, renfermant l'orge pour les chevaux de la cavalerie maure ; le magasin au charbon, pour l'approvisionnement de la ville ; et la Tuilerie du roi » (Fey, 1858, p. 160).

Ces travaux d'aménagement du port avaient permis donc au préside de recevoir dans de meilleures conditions qu'auparavant des navires, et ont permis également sous le Commandant général, Don Cristobal de Cordova (1758-1767), le retour des grandes maisons de commerce espagnole et française principalement.