

Le port d'Arzew

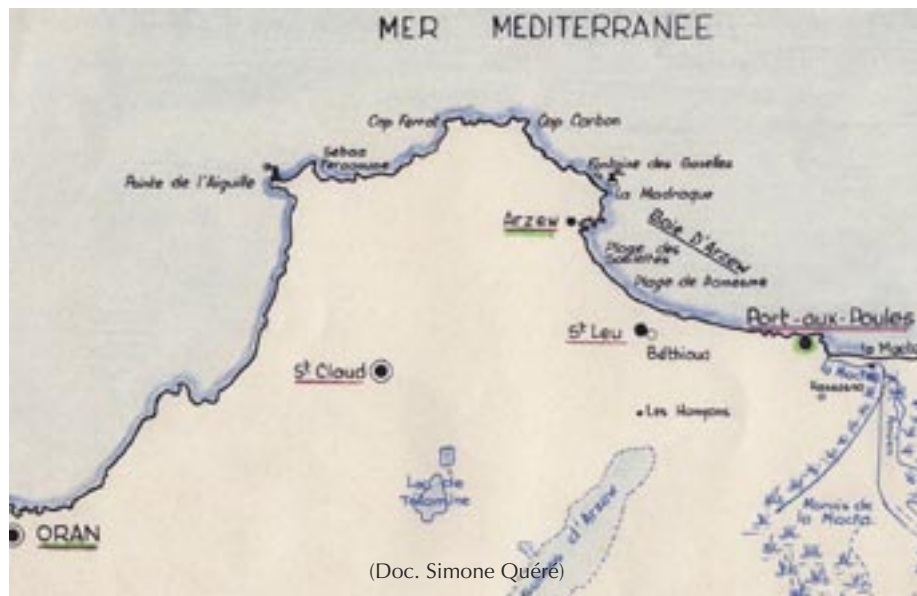
Le port d'Arzew fut d'abord comptoir phénicien, puis *Portus Magnus*, débarcadère le plus sûr de la cité romaine du même nom, située plus à l'ouest près du futur village de Saint-Leu. Il fut ensuite appelé *Beni-Zeian*, dénomination donnée en l'honneur des princes de la dynastie arabe, puis *La Marsa* comme en témoignent les écrits entre Abd-el-Kader et le général Desmichel.

Il devint Arzeu-le-Port par l'ordonnance du 12 août 1845 créant le centre de colonisation et finalement, Arzeu ou Arzew (1) en 1856, la commune et le port ne faisant définitivement plus qu'un.

La construction du port

Bien que connu comme la meilleure rade de la côte algérienne fréquentée par les plus anciens navigateurs, il ne subsistait de *Portus Magnus*, à l'arrivée des Français, qu'un petit appontement en ruines.

Le premier projet d'aménagement du port d'Arzew est établi en 1844 par le polytechnicien Lieussou, membre de la commission nautique, qui écrit dans son rapport « Arzeu sera un jour le grand port marchand de la province d'Oran, comme Mers-el-Kébir en sera le port militaire... ». Il préconise la construction



d'un débarcadère à édifier sur les ruines de l'appontement romain, d'une jetée et d'un quai.

Le môle est d'abord construit, puis, en 1872 est édifiée la jetée avec cale de halage et débarcadère au poisson et, en 1892, le grand quai. Le trafic augmentant d'année en année, de nombreux travaux d'agrandissement et d'aménagement des équipements existants sont exécutés jusqu'en 1912, date à laquelle il est décidé de substituer un port fermé à la rade ouverte.

Ce titanesque projet comprend plusieurs aménagements : l'agrandissement de la jetée située à l'est, le prolongement de la jetée sud, la construction d'une jetée-abri face au fortin-jetée « pour empêcher l'ensablement et les remous dans le port », la création d'une digue, l'agrandissement des môles existants, l'édi-

fication de nouveaux môles ; il est également prévu de procéder à des dragages entre les différents édifices pour éviter l'ensablement.

Après de nombreuses tractations, notamment pour l'obtention des crédits suffisants pour réaliser ce vaste chantier, le prolongement de la jetée est, la construction d'une nouvelle jetée sur 600 m, la construction du môle n°4 et une partie des dragages sont entrepris.

Dans sa structure définitive du temps de la présence française, le port a compris trois jetées et quatre môles. La plus ancienne, la jetée-abri partait de la pointe des rochers et décrivait un arc de cercle qui se prolongeait ensuite en ligne droite en direction de l'est. Très exposée aux vagues, elle a subi de nombreuses avaries et a été maintes fois consolidée notamment par des blocs de béton. Les jetées est et sud limitaient le port et protégeaient les quatre môles ; entre ces deux constructions, on pouvait accéder à l'unique bassin de 76 hectares. Le môle n°1 était réservé à l'amarrage de la flottille de pêche (lamparos, madragues, chalutiers, palangriers) et sur le n°2 fut installée en 1935 la halle aux poissons. Les môles 3 et 4 étaient réservés au port de commerce.

L'ensemble était entouré de terre-pleins s'étendant sur cinq hectares et utilisés, pour la plupart, par les négociants qui y déposaient leurs marchandises.

Ce port était, cela va de soi, outillé de grues, chalands et remorqueurs stationnaires.



De nombreux hangars bâtis sur les terrains et les quais servaient à entreposer l'alfa, et deux cales de halage permettaient le « stockage » de tous les chalands, remorqueurs et chalutiers n'excédant pas 60 tonnes et 3 mètres de tirant d'eau.

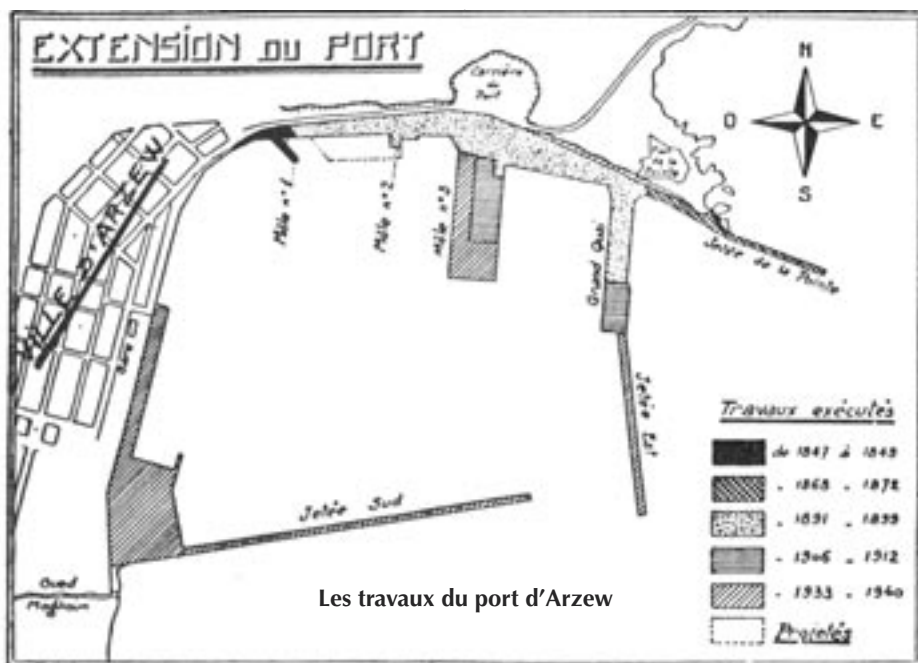
Arzew, port de pêche

En 1848, le port d'Arzew est alors utilisé comme port de voyageurs, accueillant les colons destinés au peuplement des différents centres de colonisation. Mais ce ne fut qu'une fonction temporaire, la richesse des fonds marins de la baie d'Arzew favorisant le développement rapide du port de pêche.

La plupart des pêcheurs d'Arzew sont d'origine espagnole. Ils ne sont pas riches mais gais, et travaillent durement.

Extrait du texte de Camille Bender, paru dans *L'Écho de l'Oranie* n°235, novembre/décembre 1994 :

Ils ne sont pas riches, nos braves pêcheurs... Si le poisson ne manque pas sur la table familiale, la viande et le fromage y sont plus rares. Le confort matériel est sommaire, les appartements exigus, dans les patios, buanderie et cabinet d'aisance sont communs, de même que la fontaine d'eau potable. Mais ces conditions précaires d'existence n'empêchent pas ces braves gens de cultiver l'optimisme, et malgré leur métier ingrat et périlleux, ils savent manifester dans les circonstances heureuses de la vie familiale ou collective, leur joie et leur exubérance par des démonstrations tapageuses et bon enfant. Je revois l'un d'entre eux, surnommé « Tisola », les soirs où l'anisette avait un peu trop coulé, danser et chanter les malaguenas de son Calpe natal, avec force claquements de doigts, de mains, de pieds. Quant aux joueurs de « Zambomba » qui se manifestaient la nuit de Noël, au cours de la messe de minuit et ensuite dans les rues de la ville jusqu'aux lueurs de l'aube, ils perpétuaient une tradition folklorique de leur région d'origine, pour la plus grande joie de toute la population.



Les travaux du port d'Arzew

La faune est variée et on y pêche communément seiches, calmars, poulpes, langoustes, langoustines, cigales, chèvres de mer, crevettes, ainsi que des poissons comme l'allache, la sardine, l'anchois, le congre, l'anguille, la murène, le merlan, le turbot et des dizaines d'autres que nous ne pouvons tous citer.

Pour l'anecdote, d'autres espèces plus rares ont été vues à Arzew, comme ce petit cachalot de six mètres aperçu à la Fontaine des Gazelles en 1955, ou cette tortue-luth de 200 kg prise près du phare, dans une madrague et qui fut ensuite offerte au musée Demaeght d'Oran.

En 1959, la pêche reste l'activité la plus importante à Arzew. La flottille comprend 91 bateaux avec à leur bord 435 marins, dont 16 chalutiers, 10 lamparos, 65 palangriers ou bonitiers dont le mouillage occupe la partie centrale du port. Mais, comme sur toute la côte algérienne, l'exploitation intensive des fonds par la pratique de la pêche au filet-bœuf menace la faune. Le poisson sédentaire voit ainsi son peuplement diminuer de manière inquiétante, ce qui provoque une montée en flèche des prix pratiqués pour certaines espèces. Seuls la crevette et le poisson bleu (qui se reproduit en pleine mer) ne sont pas touchés et représentent donc la part la plus importante du marché local.



Malgré les problèmes d'approvisionnement, on pratique à Arzew différentes pêches. La première est celle, intensive, au filet de bœuf et au *ring-net*. Les lamparos et les sardiniers se consacrent plutôt à la capture du poisson bleu migrateur et ne sortent pas les nuits de pleine lune. Dans les madragues sont capturés les poissons migrateurs du 1^{er} juin au 31 décembre.

L'arrivée des pêcheurs se fait sur le môle n°2 ; le poisson est débarqué sur le quai, pesé, puis exposé dans la halle avant la criée.

Une taxe de péage de 3,80 % sur les ventes de poissons est prélevée par le port afin de financer les travaux d'entretien et d'aménagement tels que la halle aux poissons, un terre-plein ou le quai pour faciliter l'accostage des chalutiers.

En 1946, les pêcheurs ont fondé une coopérative qui a pour principale mission, l'achat et la vente de poisson. Elle permet notamment aux petits pêcheurs de fixer leur prix, de faire de la vente à crédit et d'éviter le monopole exercé par les grossistes. La coopérative des pêcheurs possède aussi des moyens de transport pour livrer les fruits de la pêche hors d'Arzew.

Arzew, port de commerce

La situation privilégiée d'Arzew et les excellentes conditions nautiques de la rade auraient dû en faire le premier port de commerce d'Oranie, mais le problème de l'alimentation en eau po-

table et les intérêts économico-financiers des chambres de commerce d'Oran et de Mostaganem ont empêché sa croissance économique et son expansion commerciale et industrielle.

Autrefois, le port d'Arzew servait au transport des moutons, activité disparue après 1930 ; les anciens parcs et abreuvoirs furent alors remplacés par des baraquements militaires. Le commerce du plâtre, des céréales et des vins a progressivement laissé place à d'autres activités.

C'est le 3^e môle qui accueille les cargos chargés de marchandises. Il est plus grand que les deux autres, permettant à 3 ou 4 bateaux à la fois de s'amarrer.

En 1959, 416 navires de commerce, la plupart sous pavillon français, ont fréquenté le port d'Arzew. Ils effectuaient du cabotage entre les différents ports d'Algérie ou étaient voués au commerce avec le Maroc, la Tunisie et la France. Quelques navires, de plus fort tonnage, étaient destinés au trafic international (allemands, anglais, libériens, finlandais, suisse, danois et norvégiens). Tous ces navires exportaient essentiellement de l'alfa et du sel. L'alfa, exploité sur les Hauts-Plateaux et acheminé par la voie ferrée de Colomb-Béchar, était autrefois embarqué à destination de la Grande-Bretagne pour la fabrication de la pâte à papier, puis, à partir de 1923, pour la France qui développe également cette industrie.

Le sel provient des salines d'Arzew-Saint-Leu. Il est stocké sur le quai, et s'il était dans un premier temps chargé à la pelle, en 1959, on utilise un tapis roulant qui le déverse directement dans les cales des bateaux. Il est ensuite dirigé vers la France, la Guinée, le Ghana et le Cameroun.

Les importations concernent, quant à elles, essentiellement du soufre destiné à l'usine installée à Arzew depuis 1921, ainsi que des produits pétroliers qui alimentent les trois entrepôts et le centre de remplissage des gaz liquéfiés situés à Arzew. Quelques matériaux de construction et de fabrication italienne transitent également par le port.

En 1960, Arzew occupe la 26^e place parmi les ports de France, d'Afrique Septentrionale et Occidentale associés à la France. Il compte 431.460 tonneaux, dont 226.499 de marchandises, et avec 416 navires, il se classe après Oran, Mostaganem et Nemours. En 1961, il est encore en évolution et de gigantesques aménagements sont prévus pour permettre à l'activité industrielle de se développer. Sont en projet : un port minéralier comprenant six postes à quai de 200 mètres chacun, un port méthanier creusé derrière le plan d'eau (exploitation du gaz saharien d'Hassi Rmel), avec quatre postes de 250 mètres et enfin un énorme port pétrolier (pétrole d'Hassi Messaoud acheminé par oléoduc) pouvant permettre l'exportation de 20 à 25 millions de tonnes de pétrole par an.

Un peu d'histoire...

pour ne rien regretter

Quelle vue imprenable si... Dans le plan initial de la ville et des jardins prévu par l'administration, la rue Sainte-Marie devait ouvrir sur le bord de mer, sans construction de chaque côté. À la suite d'une erreur d'urbanisme, on y traça des constructions sur 4 lots entourant cette rue. La cité aurait gagné à ce que ces lots ne fussent pas attribués à des particuliers ; la place d'Isly, prolongée de la sorte vers la mer, eut manifestement embelli le centre de la ville, d'où les regards auraient pu embrasser la mer et l'ensemble du port depuis l'église.



Vue générale d'Arzew (Collection Monneret)



Les hommes du port d'Arzew

Le port d'Arzew possède bien entendu une capitainerie, dirigée par M. Deverey qui gère et vérifie toutes les activités. Deux pilotes, MM. André Pisibon et Samani, aident aux manœuvres des cargos.

Sur le port de commerce œuvrent de nombreux dockers, au métier difficile, surtout lorsqu'il s'agit de débarquer les sacs de ciment. L'été, ils sont aidés par des étudiants ou des saisonniers. Tous sont employés par des entrepreneurs qui gèrent la manutention des marchandises, comme Jules Tournut, propriétaire d'une société d'aconage, d'une agence maritime, de la Société Bozel-Maletra et des Salines, et François Solves, ancien docker devenu son propre patron, également propriétaire et gérant de la source Saint-Antoine.

De nombreuses entreprises contribuent à l'activité du port comme celle de la famille Dubus, « Shipchangers » (fournisseurs d'avitaillement pour les navires marchands) ; les charpentiers de marine Fuentes, Montaner et Minuto ; l'entreprise Caccuitolo chargée de l'entretien des moteurs des bateaux de pêche et de la recharge des batteries, notamment pour les lamparos ; l'entreprise Diaz, pour l'armement et la fourniture des équipements divers des embarcations. N'oublions pas « Jeannot la glace », pour la fabrication et le conditionnement de la glace nécessaire au transport du poisson ; les poissonniers pour la vente ambulante du poisson, les mareyeurs pour la commercialisation du poisson acheté à la criée ; les frères Gonzalez qui expédient le poisson jusqu'à Oran, et

même Alger ; enfin les conserveries de sardines et d'anchois.

Et que serait le port sans ses établissements comme La Sirène ou La Bouillabaisse, où le week-end et les jours fériés, chacun peut déguster des grillades de poissons, des crustacés mais aussi profiter des stands de brochettes d'abats ?

Centre d'instruction militaire

Un centre d'instruction d'opérations amphibies est installé à Arzew. La partie sud du port est consacrée aux mouvements de cette base militaire et en 1959, huit bâtiments de guerre ont mouillé à Arzew, dont le croiseur *Duquesne*, caserne flottante permanente.

Les liaisons avec l'intérieur des terres

Arzew bénéficie non seulement d'atouts maritimes mais aussi de moyens de communication nombreux vers l'intérieur des terres. Trois routes principales desservent le port, la RN 11 qui va d'Alger à Oran, la RN 13 d'Arzew à Sidi-Bel-Abbès et le chemin départemental n°5 d'Arzew à Lamoricière par Saint-Denis du Sig.

Une ligne ferroviaire, exploitée par la SNCFA, relie Arzew à Colomb-Béchar par Perrégaux, Mascara, Saïda, avec un embranchement sur Tiaret via Mascara et un autre sur Mostaganem et Oran via Perrégaux.

Les môles n°3 et 4 du port sont desservis par une voie ferrée qui permet le chargement et le déchargement direct des navires. Le port d'Arzew a beaucoup évolué en 132 ans de présence française : de simple abri de pêche, il s'est mué en véritable complexe industriel et commercial.

Avec la nostalgie du temps perdu, retrouvons l'évocation de Camille Bender : « Mais c'est l'Arzew d'autrefois que je revois dans ma mémoire, non le port méthanier, l'aboutissement de l'oléoduc, mais ce gros bourg de pêcheurs, abritant dans sa baie si bien protégée les nombreux chalutiers, palangriers et madragues... ces gens de la mer, la plupart d'origine espagnole, rudes travailleurs, durs à la tâche et si pittoresques dans leur parler imagé. » (2)

Napoléon III et Arzew

En 1865, Napoléon III, venant de Mostaganem pour retourner à Oran devait s'arrêter à Arzew, où une halte était prévue. Sur un plat d'argent, les clés dorées de la ville avaient été déposées pour lui être remises et la population, animée d'un bel enthousiasme, attendait impatiemment l'arrivée de la caravane impériale. Celle-ci apparut bientôt, entourée d'une nuée de cavaliers indigènes qui l'avait suivie à la sortie de Mostaganem. L'Empereur, par un mouvement irréfléchi, avait lancé de sa voiture des pièces de monnaie, si bien que cette escorte imprévue s'accrut dans une proportion telle qu'il en prit peur et qu'inquiet, il n'eut alors que le ferme désir de rejoindre Oran au plus vite. Arrivé au carrefour Tourville (entrée du Village-Carton) il ordonna de poursuivre le voyage... Les circonstances desservirent encore une fois notre cité. Aurait-elle eu sans ce travers historique une meilleure destinée ? Nous ne le saurons jamais. Une chose est sûre, nos grands-parents ne pleurèrent sans doute pas sur son sort cinq ans plus tard, à Sedan...

Notes

(1) Deux hypothèses sont proposées pour le nom d'Arzew ou Arzeu : du mot berbère *Er-Zoui*, signifiant « alluvion » ; ou de Ar-Zui, qui signifie « broche » ou « forte pointe », en rapport avec la proximité du promontoire qui ferme la baie.

(2) Camille Bender, « Notre-Dame de la Mer », *Écho de l'Oranie*, n°99, juin 1974.

Sources :

Roland Villot, *Arzew, des origines à nos jours*, 3^e édition, Péretti Oran, 1961

Pierre Ramognino, *Les métiers, Arzew mémoire*, <http://www.arzew.fr>, consulté le 21 juillet 2014