

ORAN

I. — GÉNÉRALITÉS

Oran n'offre pas au visiteur l'ordonnance régulière de Casablanca, ville d'urbanisme moderne et métropole du Maroc ; ni l'unité architecturale, ni les perspectives urbaines, non sans élégance d'Alger, la cité-capitale. Deuxième ville d'Algérie, composite dans ses aspects comme dans ses habitants, c'est la synthèse de l'Oranie tout entière, terre ôpre mais fertile, mise en culture de la Méditerranée aux Hautes Plaines steppiques, jusqu'à une latitude présaharienne.

SITE. — La nature offroit aux hommes un site de premier ordre, dans la partie la plus resserrée de la Méditerranée occidentale, à mi-chemin entre Gibraltar et Alger, face à la France et à l'Espagne, à proximité du Maroc oriental.

Une large baie s'ouvre en faucille sur vingt-cinq kilomètres, de part et d'autre du Pic de l'Aïdour. Cet éperon avancé de la Montagnette du Murdjadjo l'abrite des vents du Nord-Ouest, lui fournit, dans ses flancs, des matériaux de construction : pierre calcaire à bâtir, chaux, plâtre, argile. Elle domine également le débouché du grand ravin du Ras el Aïn qui débite l'eau douce susceptible d'alimenter quelques milliers d'habitants et quelques jardins potagers.

Cette « montagnette » se dresse presque d'un seul jet à 300-500 mètres au-dessus de Mers-el-Kébir, port naturel en eau profonde mais privé d'eau douce et de terrains plats. Oran, au contraire, a gravi progressivement les plates-formes étagées, coupées de cinq ravins, qui lui ouvrent un accès facile vers l'intérieur du pays.

CLIMAT. — Oran jouit d'un climat égal et assez agréable, d'une température moyenne annuelle de 18°, avec minimum de 12° en janvier et maximum de 25° en août. Elle n'a connu, en vingt-cinq ans, qu'un minimum extrême de 1°2, le 29 janvier 1935, et un maximum extrême de 40°5, le 11 septembre de la même année.

Le climat oranais est caractérisé par des hivers doux, sans gelée ni neige (il n'a neigé qu'une seule fois en quarante ans), peu pluvieux avec une moyenne de 222 mm répartie sur trente jours, pendant les mois de novembre, décembre et janvier. Les pluies se font parfois attendre jusqu'en décembre. En général, il ne pleut plus entre mars et fin septembre, sauf quelques rares averses orageuses.

Le climat, plus humide que dans l'« intérieur », l'est moins cependant que celui d'Alger, réputé des hivernants étrangers. La température d'hiver est idéale, de même que celle du printemps (atmosphère moins humide), tandis que le tapis végétal n'est pas encore brûlé par la sécheresse estivale. L'été, dès dix heures du matin, la brise de mer rafraîchit l'atmosphère.

Oran pourrait être classée comme **station climatique** et recherchée par ceux qui apprécient la douceur de l'hiver et du printemps, la faible pluviosité, la luminosité des clefs due à la situation méridionale en latitude (Oran est à la latitude de Boghari). La saison climatique la plus favorable s'étend, sur plus de sept mois, de novembre à mai.

CROISSANCE — La ville moderne est née de ses fonctions maritime et commerciale et son extension a suivi, à la fois, le développement de son port et celui de son arrière-pays.

Un long chemin a été parcouru depuis le petit port créé, au X^e siècle, par des marins andalous. Peu à peu, au cours des siècles, parti de la plage primitive et des quais gagnés sur la mer, le flot montant des habitations s'est faufilé entre les ravins, en partie comblés par les architectes, et a gagné successivement les gradins étagés de l'amphithéâtre sur lequel est bâtie la ville française.

Au fur et à mesure que l'« intérieur » est mis en valeur, le port se développe et la ville s'étend. Elle s'évade de la Place de la Perle, en pleine cité espagnole des XVI^e-XVIII^e siècles, et de la Place de la République, centre de la ville française primitive, alors d'allure provinciale, de 1831 à 1867. Elle gagne, en 1867, la plate-forme de la Place Napoléon (aujourd'hui Place Foch), s'étend vers l'Est, puis, un peu plus haut sur le replat où s'élève, avant 1913, la nouvelle cathédrale — centre actuel de la ville —, puis s'étire sur le plateau de Saint-Michel, autour de la gare, bâtie en 1912. Avant la guerre de 1939, elle étend ses tentacules au Sud-Ouest, au Sud et à l'Est, le long des routes qui amènent, de Tlemcen, de Mascara et de Mostaganem, le flot croissant des Européens et des Musulmans qui, attirés par la grande ville, abandonnent la campagne.

Elle s'allonge, maintenant, au-delà de la gare, vers le centre de triage de marchandises et l'aérodrome de La Sénia, où s'élèvent, de jour en jour, les bâtiments en ciment armé des nouvelles usines du faubourg industriel.

POPULATION. — Parallèlement à cette extension spatiale, la population oranaise a affirmé son dynamisme, autrefois par l'attraction que sa cité a exercé sur les immigrants de France et d'Espagne, aujourd'hui par l'afflux des gens de l'Intérieur et une natalité vivace.

Ainsi, elle a dépassé les 10.000 habitants en 1838, les 40.000 en 1872, les 100.000 en 1906, les 200.000 en 1936, atteint les 250.000 en 1948, avec un taux d'accroissement digne des jeunes cités américaines : près de 5.000 habitants par an.

Elle offre, du reste, sur ses 1.100 hectares, une densité kilométrique urbaine de plus de 22.000 habitants, inférieure à celle de Paris, mais supérieure à celle de Londres — capitale très étendue — et de Lyon. Ce fait tient surtout à la très faible extension des terrains vagues et des jardins dans la cité oranaise.

Cette importante densité augmente encore dans les quartiers peuplés : elle atteint 83.400 habitants au kilomètre carré dans le Village Nègre et 69.650 dans le quartier israélite, là où des populations pauvres s'entassent dans des patios et des maisons exigües. Dans le premier de ces quartiers, les Musulmans représentent 87 % du total ; dans le second, les Israélites près de 80 %.

Aujourd'hui, Oran est une ville très animée, habitée par une population mêlée, de fonctionnaires, de commerçants de gros et de détail, d'ouvriers, d'employés, de colons, de Français, d'Espagnols naturalisés ou non, de descendants de pêcheurs ou de jardiniers napolitains et génois, d'Israélites, de Musulmans, de Marocains. La ville compte moins de 10 % d'étrangers.

Les jours de semaine, les ruraux de l'intérieur s'y rencontrent avec les citadins pour y parler d'affaires, des prévisions de récoltes, des cours des produits agricoles — surtout des vins —, d'achats de propriétés, de matériel agricole, d'engrais. Une communauté d'intérêts se noue, autour des courtiers, des grossistes, des banquiers, des mécaniciens.

Alger apparaît au visiteur comme une grande ville métropolitaine greffée en Algérie, à côté de la pittoresque Casbah musulmane. Oran, d'allure bien africaine, est cependant la plus européenne des villes d'Algérie : les deux tiers de ses habitants sont des Européens. De plus, c'est un creuset où se coudoient les gens de l'intérieur, Européens et Musulmans, où les problèmes agricoles se mêlent aux problèmes urbains, c'est l'exutoire obligatoire des produits du sol d'un pays neuf — l'Oranie — le lieu d'achat du matériel nécessaire à l'agriculture.

Nulle part, peut-être, en Algérie, les questions sont mêlées avec autant d'équilibre psychologique. On n'y rencontre pas d'oppositions brutales de populations et d'intérêts, comme à Constantine ou Tlemcen. En dépit d'un caractère exubérant, l'Oranais vaut mieux que sa réputation et fait preuve, dans les diverses classes sociales et raciales, d'une réelle souplesse d'adaptation aux événements politiques et aux conditions économiques qui présentent toujours ici une certaine instabilité.

ASPECTS. — Oran est tout en contrastes, elle apparaît véritablement comme une cité aux cent visages où se fondent les aspects variés de la Vieille ville espagnole des Bas-Quartiers, de la Citadelle turque, du quartier israélite, du quartier musulman, des quartiers résidentiels modernes, des faubourgs de plaisance.

Le visiteur observe, là, les vieux patios espagnols de style hispano-mauresque du XVIII^e siècle, la fourmillière animée du marché matinal israélite de la Rue de la Révolution où des Juifs marocains récemment arrivés s'adossent en costume national aux étroites habitations à étages, les échoppes des brodeurs sur cuir et de tailleurs, les gargottes, les marchands de tapis et de dinanderies indigènes du Village Nègre où commencent à s'élever des immeubles à étages aux balcons jalousement fermés par des moucharabiés en... roseaux, les pittoresques maisons à terrasses des villages musulmans des Planteurs, les immeubles modernes de cinq à huit étages de la Rue du Général Leclerc (ex-rue d'Arzew) et de l'Avenue Loubet, les patios modernes à rez-de-chaussée et les villas bourgeoises de Gambetta, d'Eckmühl et des Palmiers, les grandes maisons à bon marché de Choupot, Delmonte et Bel-Air, des gares routière et ferroviaire, les usines du Faubourg industriel, des églises catholiques, des temples protestants, une synagogue, des mosquées.

Dans cette ville de négoce et d'activité portuaire, bientôt de vie industrielle, les dialectes, les religions, les métiers et les gens se mêlent, les quartiers s'interpénètrent par leurs franges, les Musulmans s'infiltrent dans les modestes et vieilles maisons des Bas-Quartiers, les Israélites cossus gagnent les immeubles luxueux, les ouvriers d'origine espagnole sont refoulés dans les faubourgs où les loyers sont moins élevés, mais les transports coûteux, les magasins élégants, les banques, les bureaux envahissent le Centre.

Quand la « Colonie » — c'est-à-dire l'agriculture — va, tout va. Le docker, le mécanicien, le transporteur, le négociant, chacun y trouve son compte.

Ploque tournante maritime, ferroviaire, routière et aérienne, Oran possède un vaste hinterland qui s'étend à l'Ouest jusqu'au Maroc oriental, à l'Est, en plein Algérois, jusqu'à Orléansville, au Sud jusqu'aux oasis sahariennes de Figuig à Djelfa. Peut-être demain, une voie impériale, routière ou ferroviaire, fera d'Oran un des terminus de la pénétration transsaharienne et transafricaine. Une ébauche existe, ouverte en pleine guerre, avec le chemin de fer Mer-Niger.

Cette importance s'explique quand on considère, qu'en 1948, l'Oranie a produit, à elle seule,

44 % des vins,) de l'Algérie tout entière,) pendant la même année.
35 % des céréales,	
49 % du blé tendre,	
85 % de l'avoine,	
25 % des lentilles	

AVENIR. — Il est toujours difficile de jouer au prophète. Cependant le moment est proche où la ville d'Oran verra se réaliser l'ambition légitime et raisonnée des urbanistes.

Lorsqu'elle sera à la fois : grand port maritime d'un arrière-pays étendu mis en valeur d'une façon toujours plus intensive, ville industrielle, cité voisine de la base navale méditerranéenne de Mers-el-Kébir, terminus du Mer-Niger, peut-être centre universitaire, sa population atteindra probablement 500.000 habitants.

Les urbanistes escomptent qu'alors le centre de la ville actuelle sera réservé au commerce et aux habitations européennes, le centre-Sud aux habitations musulmanes, les foubourgs aux habitations, la zone portuaire, le Sud, et l'Est, aux établissements industriels et aux cités ouvrières, les limites extrêmes Sud, Sud-Est et Est de la commune aux villas entourées de jardins, le Ravin Blanc et le Ras el Aïn à la culture potagère. Les Bas-Quartiers seront alors transformés.

La zone des cultures s'étend en périphérie, en bordure même de l'agglomération oranaise, vers Ain-el-Turck, Bau-Sfer, El-Ançor, Misserghih, La Sénia, Assi-Bou-Nif, Assi-Ameur, Assi-Ben-Okba et Kristel, avec les exploitations maraîchères, laitières et horticoles qui fournissent au marché d'Oran : fruits, légumes et lait.

CONCLUSION. — L'histoire et la géographie se sont unies pour donner à Oran un site, une âme, une mentalité, que l'on peut bien ne pas aimer, mais qui mérite une attention bienveillante. Il se dégage de cette cité en croissance quelque chose d'inachevé, de décousu, mais aussi de labeur incessant, de lutte contre les éléments physiques. Ces impressions obligent le visiteur à se pencher impartialement sur ce pays et sur les hommes qui l'habitent. Puisse l'avenir coordonner cette création française dans la paix et transformer cette grande communauté humaine en un foyer de richesse qui a su, aux heures difficiles de la France, affirmer la valeur de sa vitalité, de sa fidélité et de ses ressources en hommes et en marchandises.

II. — HISTOIRE

Le souvenir de l'origine préhistorique de notre ville est attesté à l'extrémité Sud-Ouest de la commune, où les plans cadastraux portent le lieu dit Ifry. C'est un nom d'origine berbère (proche parent d'Ifrane, Ifren, Tifrit), qui signifie « grotte ». De fait, les **hommes préhistoriques** ont habité la grotte démantelée d'Eckmühl (1), la grotte du Polygone (d'Eckmühl) et les grottes de Noisieux. Leurs outils en pierre taillée et polie, leurs instruments en os, les restes de leur alimentation ont été recueillis et sont exposés dans la Salle de Préhistoire du Musée Demaeght.

Nous ne possédons aucun témoignage certain sur l'occupation humaine d'Oran jusqu'au X^e siècle de notre ère (2). Les **Romains**, qui nous ont laissé des ruines importantes à Saint-Leu (Portus-Magnus), ne nous ont légué ici qu'un nom flatteur, Portus divini (le port divin) s'appliquant à la baie d'Oran et, semble-t-il, plus encore au port de Mers-el-Kébir qu'à celui d'Oran, créé en 1848. Aux environs existaient également Castra puerorum, aux Andalouses, peut-être alors colonie de vacances (3) ; juste retour des choses, il existe aujourd'hui le Camp de la Mer et des Pins. On connaît également l'existence d'un centre romain, au Nord de Misserghin (Gilva colonia).

Au VII^e siècle, les Arabes de Sidi-Okba atteignirent l'Oranie, où les Berbères restèrent indépendants jusqu'à l'invasion hibernienne du XI^e siècle.

Ce n'est qu'en 903 qu'**Ouahran** fut créé par une « bande de marins Andalous qui fréquentaient le port... avec le consentement de la tribu berbère... », d'origine riffaine, occupant le Sahel d'Oran (Massif du Murdjadjo-M'Sila-Plateau des Ghamra). Sept ans après, la jeune cité est saccagée et brûlée par des tribus. En 911, la ville se relève de ses ruines, mais est incendiée pour la seconde fois par les Beni Ifren de Tiemcen, qui mettent en déroute la tribu berbère des Ghamra. Les habitants furent transportés à Yfgan ou Ain-Fékan, dans l'Ouest de la plaine de Mascara, en 955. Les Oranais d'alors, avec une réelle ténacité, rentrèrent dans la ville et la reconstruisirent à nouveau (4).

Cette création s'explique : Oran était considérée par les marins andalous comme un point d'appui pour leurs relations commerciales avec l'intérieur du pays africain. Le site géographique offrait une plage de débarquement, de l'eau douce, des matériaux de construction (pierre à bâtir, chaux, argile) et des ravins susceptibles d'être utilisés pour la défense.

(1) Fouillée par Fr Doumergue (« Abri Alain » et fouilles de Pallary).

(2) Nous ne possédons, en particulier, aucun témoin de l'occupation phénicienne.

(3) ou camp d'entraînement des recrues ou parc d'esclaves avant l'embarquement pour l'Italie.

(4) Et. BERTH. — Description de l'Afrique septentrionale, traduction de Slaue, Paris, 1859 (date du XI^e siècle), pp. 179-181, 144-146.

Du X^e au XVI^e siècle, Oran connaît une certaine importance par suite du commerce maritime de Marseille, Barcelone, Venise et Gênes, qui possèdent des comptoirs sur les côtes barbaresques.

À la fin du X^e siècle, le port de Mers-el-Kébir, bien abrité contre les vents, « n'a pas son pareil dans tous les pays des Berbères ». El Bekri ajoute qu'« Oran... est une place très forte ; elle possède des « eaux courantes, des moulins à eau, des jardins, et une mosquée-cathédrale ».

Ibn Haouqâl, à la fin du X^e siècle, note que « dans ce port, se fait le commerce avec l'Espagne ; les navires y apportent des marchandises et s'en retournent chargés de blé » (5).

Edrisi, au milieu du XII^e siècle, précise que « la ville d'Oran est un port trop peu considérable pour offrir quelque sécurité aux navires ; mais, à deux milles de là, il en existe un plus grand, el Mers-el-Kébir (le grand port), où même les plus grands vaisseaux peuvent mouiller en toute sécurité, protégés contre les vents » (6).

D'après ce même auteur, le commerce y était florissant. Les Marseillais eurent à Oran, dès la fin du XII^e siècle, leur fondouck particulier : véritable petit quartier (7). Les navires mouillaient à Oran en été, à Mers-el-Kébir en hiver. Dès le début du XIII^e siècle, les Génois, et au XV^e siècle, les Vénitiens, eurent leurs fondoucks à Tlemcen, en liaison avec ceux d'Oran, qui fait figure de port de l'important royaume de Tlemcen. Oran, par l'importance des affaires, se classe alors, après Ceuta et Bougie. Les importations consistent en textiles, mercerie, quincaillerie, vins, épices, parfums, produits médicaux et tinctoriaux (8). Aux exportations, on note : laines, cuirs, peaux, grains, dattes, cire et parfois des esclaves. En particulier, les Génois achètent des écorces tannantes, des fruits secs et surtout de l'huile pour leurs savonneries.

Au XIV^e siècle, les « galéasses à voiles des Vénitiens » fréquentent Mers-el-Kébir. Tous les ans, la « grande conserve de Barbarie » visite Oran où elle séjourne dix jours contre quatre seulement à Bougie ou Alger. Ils achètent en particulier le coton cultivé dans la plaine de la M'leta (9), des haïkhs et burnous fins, des tapis, du cumin, des noix de galle, des esclaves noirs. Ils vendent tissus, verreries, épices, parfums, benjoin, ambre, bijoux, perles et pierres précieuses (10).

En outre, Oran est un **entrepôt du commerce du Soudan**. Tous les ans, une caravane, à laquelle se mêlent quelques marchands chrétiens, gagne le Niger par Tlemcen, Oudjda, Fez et le Tafilalet. Elle y porte des produits de l'industrie tlemcénienne et ramène de l'ivoire, de la poudre d'or, de l'ambre gris, des plumes d'outouche et des esclaves (11). L'idée récente

(5) Ibn Haouqâl. — Description des routes ou description de l'Afrique — traduction de Slane dans le Journal Asiatique — Février-Mars 1842 — (Cité par LESPÈS) (date de la fin du X^e siècle).

(6) EDRISI. — Géographie — traduction Jaubert, Paris, 1836, Tome I, pp. 96-97 (Cité par LESPÈS) (date du milieu du XII^e siècle).

(7) LESPÈS — loc. cit. 55.

(8) LESPÈS — loc. cit. 56.

(9) Région d'Hammam-Bou-Hadjar et Aïn-et-Arba actuels, au Sud de la grande Sebkhâ d'Oran.

(10) LESPÈS — loc. cit. 58.

(11) LESPÈS — loc. cit. 58.

de faire d'Oran la tête de ligne du Transsaharien n'est donc pas nouvelle. L'or en poudre du Soudan, appoint primordial pour l'Islam occidental, pendant des siècles, a été l'une des raisons de la prospérité de l'Afrique du Nord, notamment de Tlemcen et d'Oran, dont il permit le développement urbain et la richesse. Ce courant commercial ne se tarit qu'au XV^e siècle, avec la prise de possession des routes maritimes du Golfe de Guinée par les Portugais, sous l'impulsion de Henri le Navigateur (12).

Pour assurer la sécurité d'Oran, vers 1347, le Sultan mérinide de Fez, Abn Lhassen, constructeur de la mosquée de Sidi bou Médine, à Tlemcen, fait élever le « Donjon des Maltais », qui subsiste **aujourd'hui au cœur du Château Neuf**. En 1437, constamment assiégé par les troupes tlemceniennes des Beni Zian, Oran tombe entre leurs mains.

A deux reprises, les Morisques — Musulmans d'Espagne contraints à adopter le christianisme — après la prise de Grenade, en 1492 et 1502, se réfugient en Oranie et fondent notamment une petite colonie sur la plage des Andalouses, qui lui doit son nom. Ces Andalous, en même temps qu'ils intrafuisent des méthodes de cultures nouvelles (coton), apportent un appoint redoutable à la piraterie barbaresque et Mers-el-Kébir arme des « brigantins » et des « frustes » pour la course en Méditerranée occidentale (13).

Après les premières années du XVI^e siècle, l'Oranie, comme toute l'Afrique du Nord, subit une éclipse indéniable. Une complète décadence politique, spirituelle, intellectuelle et artistique suit la ruine du commerce soudanais par le continent. L'insécurité prédomine et cette situation est éminemment favorable aux incursions portugaise, espagnole et turque. Oran, comme Alger, n'est plus qu'un nid de pirates barbaresques et les puissances méditerranéennes agissent contre leurs méfaits.

En 1501, la flotte du Roi de Portugal, Don Manuel, tente en vain de s'emparer de Mers-el-Kébir et d'Oran. Les **Espagnols**, — avec plus de ténacité et soutenus par l'esprit de la « Reconquista chrétienne » et de la haine du « Moro » — se contentent d'installer des « presidios » sur la côte d'Oran. En 1497, l'expédition du duc Médina échoue devant Oran et Mers-el-Kébir. En 1505, Diégo Hernandez de Cordoue s'empare de Mers-el-Kébir. Enfin, en 1509, le cardinal Ximenès, à la suite d'une véritable croisade espagnole, enlève Oran grâce à une trahison.

De 1505 à 1708 et de 1732 à 1790, à deux reprises, les Espagnols ne font que de l'occupation « restreinte », limitée à la place d'Oran. Leurs expéditions de 1541, 1552, 1558, 1701, sur Mostaganem et Tlemcen, n'aboutissent qu'à de sanglants échecs. Comme Fey (14) l'écrit, avec beaucoup de justesse, en 1858 : « ... l'Espagne n'eut jamais la moindre pensée colonisatrice à l'égard de cette conquête ; elle ne vit là qu'un moyen d'assurer plus de sécurité à son littoral en détruisant une fourmillière de pirates... ». En effet, ajoute-t-il, « cette

(12) BRAUDEL (F.) — *Monnaies et Civilisation — De l'or du Soudan à l'argent d'Amérique* — Annales — PARIS, Colin, 1946, notamment pp. 11-13.

(13) LESPIÈS. — *loc. cit.* 49.

(14) FEY. — *Histoire d'Oran*. — Oran, 1858 (ouvrage très sérieux, mais qui doit être mis à jour avec les travaux récents).

« place... » n'a jamais été pour l'Espagne qu'une lourde charge, sans « aucune compensation profitable... ». Pendant la deuxième moitié du XVI^e siècle, le XVII^e et le XVIII^e, les habitants d'Oran, enfermés dans leurs fortifications, bloqués par les Arabes ou les Turcs ou décimés par la peste, ne peuvent pas trouver de ravitaillement dans le pays, bien que les approvisionnements arrivent d'Espagne d'une façon irrégulière. Le seul moyen de vivre est de prodiguer périodiquement des « razzias » au détriment des gens et du bétail des tribus voisines.

Oran n'est alors qu'une petite ville de 10 hectares environ, adossée au Pic de l'Aïdour, couronné par le fort de Santo Cruz et enfermée dans une chemise de fortifications, où seul le ravin de l'oued er Rehhi (rivière des Moulins), l'actuel Ras el Ain, jette la note gaie de ses jardins et de ses légumes. Aucun souci d'urbanisme : rues étroites en pente rapide, des maisons vieilles et mal construites, une ville austère de casernes, de couvents et de forçats. Le port est à Mers-el-Kébir, relié à Oran par des barques. La cité ne livre alors aux commerçants espagnols, chaque année, que quelques tonnes de grains, cuirs, laines, cire et fruits d'Afrique. En 1708, après un siège de cinq mois, la ville ne compte que 2.000 habitants, tombe aux mains des Turcs et n'est réoccupée par les Espagnols qu'en 1732.

D'après Don Antonio de Clariana Y Gualès (15), chevalier de Saint-Jean de Jérusalem, Oran en 1732, lors du premier départ des Espagnols, est une ville du royaume de Tlemcen..., voisine du port de Marsa quisir (Mers-el-Kébir), défendue du côté de la mer par une citadelle : le Rasafcazar (16) ou Château Neuf et les forts Saint-Grégoire et Sainte-Thérèse et du côté de la terre par les forteresses de Saint-André (17) et de Saint-Philippe (18), chacun d'eux pouvant soutenir un long siège.

La ville se peuple rapidement d'indigènes venus des tribus de l'« intérieur » et des commerçants français s'y installent ; l'un d'eux, Dedaux, est consul de France. Il obtient en 1723 le privilège exclusif du commerce d'Oran, mais ne le conservera pas, à la suite des protestations de la Chambre de Commerce de Marseille (19).

En 1732, sous la domination turque, qui tenait toute l'Oranie avec ses tribus maghzen Douaïrs et Zmélas (20), à la fois gendarmes et percepteurs d'impôts — particulièrement lourds (21) —, on pouvait tirer d'Oran — capitale du Beylick de l'Ouest —, tous les ans, 4.000 quintaux de

(15) Don Antonio de Clariana y Gualès. — Relation de l'ouvrage de : In *Mercure de France*, 1836, pp. 25-26.

(16) Déformation de l'arabe Ras el Cacer = la tête de la forteresse.

(17) A l'emplacement de l'église Saint-André actuelle.

(18) A l'emplacement du Camp Saint-Philippe et de la poudrière d'Eckmühl.

(19) PESTÉMALDJOGLOU (A.). — Le Consulat français d'Oran de 1732 à 1754. — 1 pl. h.-t. in *Revue Africaine*, 83^e année, 1942, pp. 226-254.

(20) TINTHOIN (Robert). — Colonisation et Evolution des genres de vie dans la Région Ouest d'Oran, de 1830 à 1885. — Fouquet, 1947.

(21) Ces impôts contribuèrent à faire disparaître du Tell oranais certaines cultures riches comme le coton et les arbres fruitiers ; les populations étaient dans une gêne voisine de la misère.

laine, 300 de cire, 15.000 de peaux de bœufs, 8 à 10 cargaisons de blé, orge, fèves, pois chiches. En échange, on importait tissus de France, soufre, alun, fer en barre, et un peu d'épices, de quoi tout juste charger deux cargos modernes de tonnage moyen.

Les fréquentes incursions des pirates de Mers-el-Kébir sur les côtes d'Espagne amènent bientôt les **Espagnols** à envisager la **reconquête** de la place d'Oran. Ce fut chose faite en 1732, après le débarquement de 26.000 hommes sur la plage des Andalouses. De cette date à 1754, l'activité commerciale française, de 12 à 84 navires selon les années, entretient à Oran l'existence d'une petite colonie composée en général d'anciens soldats de l'armée espagnole qui participent au ravitaillement de la place en vendant directement aux habitants des produits alimentaires, des tissus, des cuirs, du charbon.

Lors de la deuxième période d'occupation espagnole, en 1774, Oran ne compte que 8.000 habitants, dont 4.300 soldats, 2.300 déportés, 2.800 Maures réfugiés et quelques centaines de renégats indigènes, les *Moros del Paz*, « abrités sous ses remparts ». La cité se compose de deux villes distinctes : la Blanca, entre le Château Neuf, et la Casba autour de la Plaza Major (Place de la Perle actuelle), la Calère, au-dessus de la plage de halage, quelques constructions à la Marine (manutention militaire actuelle) et une ville nouvelle sur la rive droite du Ras el Aïn, qui coule alors à ciel ouvert jusqu'à la mer. Oran n'est alors qu'un baigne et qu'une forteresse en état de siège, dont les sentinelles sont égorgées aux portes même de la ville et dont les murailles sont constamment battues par les tribus de l'« intérieur ».

Malgré tout, en enrôlant de force dans la péninsule ibérique, les soldats de la garnison, les Espagnols se maintiennent tant bien que mal jusqu'au cataclysme de 1790. Dans la nuit du 8 au 9 octobre 1790, les habitants ressentent les vingt-deux secousses d'un tremblement de terre. « Toutes les constructions un peu anciennes, les deux tiers de la « ville, sont renversées, notamment les fortifications du Château Vieux » (Vieille Casbah), mais les édifices plus récents de la rive droite du « Ravin Ras el Aïn résistent » (22). Sur une population, tant civile que militaire, de 8.000 âmes non compris 2.000 galériens, plus de la moitié sont ensevelis sous les décombres. Les rescapés campent sous des tentes ou dans des abris en planches entre le Château Neuf et le fort Saint-André.

En remarquant que les édifices résistèrent sur la rive droite du ravin (à l'Ouest de la Préfecture actuelle), on peut se demander s'il ne s'agit pas plutôt d'un gigantesque effondrement de terrain, comparable aux glissements plus localisés qui affectent périodiquement aujourd'hui, le quartier actuel de la Calère et certaines villas de la route d'Oran à Mers-el-Kébir.

Aussitôt, le **Boy turc** et les tribus profitent de la confusion et assiègent la ville, qui n'est plus défendue que par 15.000 hommes. Le roi d'Espagne Charles IV fait lui-même des ouvertures au gouvernement turc d'Alger. Le traité, signé le 12 septembre 1792, entraîne l'évacuation et la

(22) LA PÈNE. — Tableau historique de la Province d'Oran depuis le départ des Espagnols, en 1792, jusqu'à l'élévation d'Abd el Kader, en 1831, in Mémoires de l'Académie de Metz, 1842, pp. 43-44.

prise en possession de la ville par les Turcs, en mars 1792. Bientôt après, il ne reste plus à Oran qu'un seul habitant européen, un Parisien, ancien soldat de l'armée espagnole, qui devient joaillier du bey et que nos soldats retrouvèrent en 1830.

La ville déserte se repeuple d'aventuriers venus de tous les points de l'Oranie, attirés par les dépouilles espagnoles et par les franchises d'impôts, accordées aux membres des tribus maghzen. Pour remplacer les commerçants espagnols, les Turcs attirèrent une communauté israélite dont les membres viennent de Mostaganem, Mascara, Nédroma et Tlemcen. Le Bey Mohamed el Kébir leur vend, pour 800.000 francs (valeur de 1948), un vaste emplacement couvert de baroques en bois, entre le ravin Ras el Aïn et la rue des Jardins (le quartier actuel de la rue d'Austerlitz), et leur concède à titre gratuit un terrain pour cimetière à Sidi Chaaban (cimetière israélite actuel) (23).

En 1797, le voyageur anglais Shaw visite Oran (24). C'est alors une ville fortifiée de 25 hectares, peuplée de 12.000 habitants, alimentée en eau douce par la source du ravin Ras el Aïn, dont la vallée est plantée d'orangers et de bosquets. La ville est défendue par les forts espagnols, qui ont été en partie restaurés.

Les Beys d'Oran sont victimes, soit de la jalousie ombrageuse des Deys d'Alger, soit des révolutions de palais et des exactions des fonctionnaires turcs qui gardent en partie pour eux les lourds impôts levés par la force sur les populations indigènes. Oran, résidence du Bey, avec son palais (Château Neuf), son harem (Tribunal militaire actuel) et sa maison militaire (Casbah), possède trois mosquées (25).

En Juillet 1830, le fils du Maréchal de Bourmont débarque à la tête d'une petite troupe, au fort de Mers-el-Kébir. En Décembre, le Général Damrémont occupe définitivement Mers-el-Kébir et arrive à Oran par la montagne. Ce n'est que le 4 Janvier 1831 que nos soldats font leur entrée dans Oran.

Les Français se trouvent en présence d'une ville de 6 à 7.000 habitants, divisée en trois parties distinctes, enfermée dans une seule enceinte flanquée de forts. La Vieille Ville — entre Ras el Aïn et la Casbah — et la Marine (26) — à ses pieds au bord de la mer — s'élèvent sur la rive gauche du ravin, dont les eaux actionnent des tanneries et des moulins à farine ; la Ville neuve gravit la rive droite, du fort Saint-André au Château Neuf. En dehors des murs s'étendent, abandonnés par leurs habitants, les deux faubourgs de Ras el Aïn et de Karouentah (Vieille Mosquée). Les anciens édifices construits par les Espagnols tombent en ruines ou ont été remplacés par de mauvaises mesures construites par les indigènes sur le rempart, le fossé et le glacis de la rive droite du ravin.

(23) BLOCH (Isaac). — Les Israélites d'Oran, de 1792 à 1815. In *Revue des Etudes juives*, Tome XIII, N° 25, Juillet-Septembre 1886. Paris, Durlacher, pp. 85-86.

(24) SHAW (Docteur). — Voyage dans la Régence d'Alger, traduit en 1830 par le Géographe Mac Carthy, p. 227.

(25) KEHL (Camille). — Oran et l'Oranie avant l'occupation française. — Fouque, 1942, 57 pages.

(26) *Archives de la Chèfferie du Génie d'Oran*. — (Manuscrits).

L'armée doit détruire ces habitations et les deux faubourgs pour rétablir les fortifications.

Au début de l'occupation française, Oran porte encore le « cachet que les Espagnols lui ont imprimé » (27). En 1840, elle compte environ 8.000 habitants : 5 à 600 Indigènes ou Maures, 4.000 Israélites, 3.500 Européens (Français et Espagnols). « Le quartier de la Marine est seul habitable », avec « des rues mal entretenues, un grouillement bruyant d'hommes et de bêtes de somme, transportant des outres d'eau potable, puisée dans le ruisseau du ravin. La nuit, c'étaient des cris de : « Sentinelles, prenez garde à vous », qui se répétaient le long des murailles et que soulignoient de temps à autre des coups de feu tirés contre les factionnaires. A cette époque, toutes les provisions venaient de France, toutes, jusqu'au bois de chauffage. Le pays faur-nissait à peine quelques bœufs, vendus par les Arabes qui les avaient volés à leurs coreligionnaires » (28).

La ville est toujours divisée en trois parties, séparées par le ravin. La rue principale, la rue Philippe, traverse alors Oran d'un bout à l'autre. Bordée, en 1833, d'arbres et d'échoppes de cordonniers, tailleurs, tisseurs, menuisiers, tanneurs, et de cafés maures, elle possède des maisons européennes, en 1844, et gagne la place Napoléon (la place Foch actuelle). En 1847, le Général de Létang, soucieux de créer des ouvrages utiles et « de donner de l'agrément à la ville », transforme les glacis du Château Neuf en une promenade qui porte son nom. Là, n'existait qu'un mauvais village de pêcheurs, le quartier de la Marine se développe de 1842 à 1850 avec une halle aux poissons, un abattoir, les magasins militaires (29), occupant d'anciens bâtiments espagnols. La mairie s'élève sur la place de la République actuelle, le Tribunal rue Bassano et la prison civile rue de Gènes. Le sous-directeur de l'Intérieur, Mercier-Lacombe, le Préfet d'alors, occupe de pauvres locaux rue Philippe et est réduit à coucher dans son bureau et à manger dans une pièce sans plafond où l'on fait la cuisine (30).

En même temps, on reconstruit la vieille ville, puis le « Village des Nègres » s'élève en 1845, sous l'impulsion de Lamaricière, peuplé en partie par nos alliés, les Douaïrs et les Zmélas. De 1850 à 1866, on construit une deuxième enceinte, celle dont il existe encore quelques

— Art. 1^{er} — n^o 72 — Mémoire sur la Place d'Oran et ses dépendances, par le Chef de Bataillon du Génie PERRAUD — 31 Mars 1838.

— Art. 1^{er} — n^o 6 — Corps royal du Génie — Armée d'Afrique — Mémoire sur Oran-Mers-el-Kébir par le Chef de Bataillon du Génie SAVANT. — 10 p., 10 avril 1831.

— Art. 1^{er} — n^o 12 — Place d'Oran et dépendances. — Direction du Génie d'Alger. — Inspection générale de 1832. — Mémoires militaires sur la Place d'Oran. — 24 avril 1832, par le Maréchal de Camp, Inspecteur général du Génie MONTFORT.

(27) DU BARRAIL. — Mes souvenirs. — Tome I, p. 17, Plon, Paris, 1894.

(28) BAYOUX (Ecrivain). — Voyage politique et descriptif dans le Nord de l'Afrique. — Paris, 1811, Tome II, pages 233 et suivantes.

(29) L'Etat fit élever une douane, une manutention, des hangars, des ateliers pour la Marine, l'artillerie et le train des équipages ; les particuliers, le haut commerce surtout, y firent bâtir des maisons et de vastes magasins pour entrepôts.

témoins aujourd'hui, à proximité des anciennes portes de Tlemcen, Mascara, Gambetta. En 1856, au Nord, le quartier de Karguentah (rue de la Vieille Mosquée) est annexé à la commune. Puis apparaissent les faubourgs Saint-Antoine et Saint-Michel, au S.-E. et au Sud. En 1881, l'extension urbaine dépasse les murs de la deuxième enceinte, vers Eckmühl et Gambetta. Après 1918, neuf nouveaux faubourgs commencent à apparaître, notamment Saint-Eugène. En 1939, l'agglomération urbaine d'Oran groupe, sur 1.100 hectares, 40 faubourgs ou cités créés par des lotissements.

Lentement se sont organisés : la mise en viabilité des rues, la construction de boulevards circulaires, l'alimentation en eau, la construction d'égouts, de marchés et de halles centrales, l'amélioration de l'éclairage, de la circulation et des jardins, l'élaboration d'un plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement en cours de réalisation (31).

L'extension et l'importance de la ville a suivi, depuis 1848, la création, puis l'agrandissement et le développement de la fonction portuaire. A partir de 1848 seulement, la création du petit Bassin du Vieux Port (4 hectares), a détrôné Mers-el-Kébir, port unique d'Oran pendant de longs siècles, puis village de pêcheurs jusqu'en 1938.

Successivement, la surface totale des bassins est passée à 27 hectares en 1876 (bassin Aucour), 50 en 1906 (bassin du Maroc), 100 en 1924 (bassin Poincaré), 147 en 1930 (avant-port actuel). Un projet prévoit la création d'un bassin de charbonnage de 90 hectares, la construction de deux formes de radoub et l'ouverture d'un canal maritime, jumelant les ports d'Oran et de Mers-el-Kébir.

Grâce aux travaux de nos ingénieurs maritimes, le port d'Oran (32), créé de toutes pièces, offre aujourd'hui : 150 hectares de plan d'eau abrités par une jetée, 60 hectares de terre-pleins, 14 kilomètres de voies ferrées, 38 grues, 10 élévateurs Clarck automobiles, 556 chalands, 5 bateaux-citernes à eau douce, 26 remorqueurs, une cale de halage, 21.500 mètres carrés de magasins, une gare maritime de 10.000 mètres carrés, un silo pouvant contenir 30.000 tonnes de céréales, un hangar-abri pour primeurs de 3.250 mètres carrés, un parc à charbon, des réservoirs à pétrole, essence et mazout (stocks moyens de 200.000 à 400.000 litres).

Cet outillage s'est avéré suffisant pendant l'époque de trafic intense qui a précédé les opérations alliées de libération de la France, en 1945. La construction d'un grand chai à vin est à l'étude, une grande centrale électrique commence à sortir de terre.

Deuxième organisme portuaire de l'Algérie, il est même passé, un moment, au premier rang vers 1930. Doublé de Mers-el-Kébir, et situé à 445 kilomètres de l'Atlantique, à 167 de l'Espagne, à 800 de la France, il assure les multiples fonctions de port de relâche, de marchandises, de pêche, de voyageurs et de cabotage. Il exporte les produits

(30) Lespès. — Loc. cit., p. 147.

(31) Lespès. — Oran in Algérie, 1937, in Revue « Chantiers », Alger 1937.

(32) Ponts et Chaussées. — Statistiques des ports maritimes de commerce. Année 1947. Port d'Oran. — Oran, Fouque, 60 pages, 1 plan et 1 graphique.

La grande cité oranaise, ceinturée d'un chapelet de riches villages vivant de la vigne, des agrumes et des cultures maraîchères, est en même temps un important centre commercial, où se traitent la plupart des transactions agricoles de l'Oranie. Depuis 1938, un **faubourg industriel** commence à y attirer l'industrialisation nécessaire : tissage, fabrique d'engrais, verrerie, travail du fer, ateliers mécaniques, minoteries, fabrique de pâtes alimentaires, meubles, tabac, etc...

Robert TINTHOIN,
Docteur-ès-Lettres.

Sources -

1° Sur la *Ville d'Oran*, l'ouvrage fondamental est :

LEPES — *Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines* — Alcan, Paris, 1938.

2° Sur la *Géographie de l'Oranie* :

TINTHOIN (Robert) — *Les aspects physiques du Tell oranais* — Oran, Fouque, 1948, 630 p., 128 phot. H.-T., 106 cartes, diagrammes et croquis.

3° Sur *l'Histoire de la Colonisation française* :

TINTHOIN (Robert). — *Colonisation et évolution des genres de vie dans la région Ouest d'Oran, de 1830 à 1885* — Oran, Fouque, 1947, 390 pages, 18 cartes et croquis (Thèse secondaire de Doctorat).

4° Sur *l'Histoire politique de l'Oranie* :

VILLOT — *La vie politique à Oran, de 1831 à 1881* — Oran, Heintz, 1947, 173 pages.

PLAN SOMMAIRE D'ORAN

I. — LA VILLE BASSE.

C'est le quartier de la **Marine** et du **Port**, voisin de la **Calère** s'étagant au pied des pentes du Pic de l'Aïdour. Les vieilles maisons polychromes s'y entassent en amphithéâtre. La population est dense.

II. — LA VIEILLE VILLE.

Deux rues, partant de la Place Foch, la délimitent en gras.

La **Rue des Jardins** aboutit à la Place des Quinconces, au Boulevard Stalingrad (ex-Malakoff ou Molle) et au **ravin Ras el Aïn** — promenade pittoresque entre les jardins maraichers, le Bois des Planteurs et les agglomérations musulmanes.

La **Rue Philippe** conduit au Château Neuf, à la Mosquée du Pacha, à la Promenade de Létang et à la Place Kléber (Préfecture). A l'Ouest de cette place et de la Place de la République, le Vieil Oran se groupe autour de la Place de la Perle (Eglise Saint-Louis, Hôpital militaire Baudens, la « Blanca »).

III. — LA VILLE HAUTE OU VILLE NEUVE.

Elle s'étend au Sud de la Place Foch, laisse à l'Ouest le **Quartier Israélite**, englobe la Place Karguentah et s'étagé en paliers avec les quartiers Karguentah (autour de la Cathédrale), Saint-Antoine, **Village Nègre**, Saint-Michel, Saint-Pierre, Bel Air, Montplaisant, Miramar.

IV. — LES FAUBOURGS.

De l'Ouest à l'Est s'égrènent : Cholet, Terrade, Eckmühl, Brunie, Cité Petit, Sananès, Chaupt, Magnan, Cuvelier, Foyer Oranais, Boulanger, Maraval-Berthoin, Lamur, Médiani, Lyautey, Victor Hugo, Bastié, Cavagnac, Delmonte, Saint-Eugène, l'Hippodrome, Arbesville, Cardeaux, Mélis, Bon Accueil, Gambetta, Gambetta-Falaises, Yllouz et Courbet.