

Les conséquences socio-économiques du rapatriement d'Algérie à Port-Vendres.

Port français le plus proche des côtes d'Afrique du Nord, Port-Vendres vit essentiellement grâce au commerce maritime transméditerranéen. Le port est connu dès l'Antiquité mais ce n'est qu'à la fin du XVII^e siècle que les hommes s'y intéressent. Durant trois siècles, les travaux se succèdent et les quais se multiplient, Port-Vendres devient un véritable port de commerce. Spécialisé dans l'importation, le port connaît un véritable essor lors de l'arrivée des compagnies maritimes dans les années 1880. Motivée par la colonisation approfondie du Maghreb, l'installation des compagnies a eu pour conséquence de développer l'économie du port et du village en créant de nombreux emplois directs ou induits.

En 1879, un portvendrais, le député Jules Pams, obtient le vote d'une loi qui crée entre Alger et Port-Vendres une liaison postale régulière. La Compagnie Générale Transatlantique met en ligne ses paquebots, qui font seulement escale à l'aller et au retour car Sète reste tête de ligne. La première gare maritime de la Transatlantique n'est qu'un simple hangar en bois. En 1895, le même député obtient le renouvellement de la loi sur la liaison postale entre Alger et Port-Vendres et la convention postale en vigueur depuis 1880 entre la Compagnie Générale Transatlantique et l'Etat est dénoncée : le quasi monopole de la grande compagnie se trouve du même coup remis en question, une nouvelle convention postale est mise en place avec l'Etat et, de juin 1895 à avril 1897, le trafic postal Sud France/Algérie est assuré en libre concurrence par les armateurs présents. La Compagnie de Navigation Mixte¹ profite alors de cette situation pour reprendre à son compte les deux lignes de paquebots vers Alger et Oran que la Transat assurait depuis 1880 et dont elle refusait de poursuivre l'opération.

Des céréales, du liège brut et, occasionnellement des bois des pays nordiques sont importés tandis que sont exportés des vins, des bouchons, des anchois et de la dynamite. Des ateliers s'installent, correspondant à ses activités portuaires. De nombreuses familles travaillent au déchargement, et au conditionnement des marchandises. Les caroubes, par exemple, arrivent en vrac, dans des voiliers grecs, et sont pesées et stockées dans d'immenses

¹ Fondée en 1850 par Louis Arnaud et les frères Touache, la Compagnie de Navigation Mixte est une société de maritime ayant pour volonté de participer au développement des colonies françaises d'Afrique du Nord et en particulier de l'Algérie. Le nom de la compagnie fait référence au mode de propulsion mixte choisi par les dirigeants qui souhaitent profiter des progrès technique en installant sur les voiliers des machines à vapeur permettant aux navires de naviguer par vent contraire ou dans les zones calmes.

magasins, puis mises en sac avant d'être distribuées par camions hippomobiles dans tout le département. Durant la première moitié du XX^e siècle, de nombreux voiliers à moteurs venant de Gandin, de Castellón et des Baléares, apportent des chargements complets d'oranges, qui sont transbordés directement sur wagons ou camions automobiles, à destination de l'hinterland et aussi de Toulouse, Bordeaux, Paris. Le bois de Norvège et de Russie, est débité en planches, pour les besoins des menuiseries du pays. Le commerce des vins est également très actif. Des balancelles espagnoles apportent des milliers de tonneaux et de barriques. Les quais sont toujours couverts d'une multitude de demi-muids, ce qui occasionne une grande activité de la Douane et de la Régie. Des navires charbonniers, importent aussi de la houille pour les fours du département, les usines à gaz, et les foyers domestiques. De grands voiliers à coque en fer, à 4 ou 5 mâts carrés, apportent des cargaisons de nitrate venant du Chili.

Après la Première Guerre Mondiale, la réussite économique du port incite les compagnies maritimes et de chemin de fer à s'associer pour créer un service de train/paquebot et améliorer ainsi le transport des marchandises. De même en 1929, une nouvelle gare maritime accueille les voyageurs et les marchandises et une partie du port est agrandie (construction d'un quai supplémentaire, augmentation de la profondeur). Puis en 1936, de nouveaux travaux améliorent les infrastructures portuaires. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, Port-Vendres connaît une activité intense et devient principalement un port importateur qui reçoit : primeurs, agrumes (oranges et mandarines), vins, céréales... Le trafic passager passe de 31 000 en 1910 à 100 000 en 1938. L'Algérie fournit à Port-Vendres 100 000 tonnes de marchandises par an. Chaque courrier d'Algérie apporte 15 à 20 000 colis primeurs, ces chiffres étant largement dépassés, suivant les saisons.

Toute la ville de Port-Vendres travaille pour et avec la Compagnie, plus ou moins directement. Les vigneronns sont aussi dockers ; les commerçants avitaillent les navires, les hôtels et restaurants reçoivent de nombreux passagers. Avec les congés payés, en 1936, le trafic des vacanciers connaît une prospérité inégalée. Hôtels, restaurants, commerçants, transitaires, acconiers, transporteurs, taxis font d'excellentes affaires. On vient de tout le département assister, le dimanche, au spectacle de l'arrivée du courrier d'Algérie.

Si la Première Guerre Mondiale n'a pas trop affaibli le port, la suivante en revanche engendre plus de dégâts. Le 19 août 1944, les Allemands, pressés par les Alliés qui ont

débarqué en Normandie et en Provence, minent tous les quais, et coulent tous les navires présents dans le port. Après la guerre, il faut déminer le port et ses alentours, et reconstruire les quais et les hangars. La gare maritime de la Cie Mixte n'est plus qu'un amas de ruine. Ce n'est que très lentement que les portvendraires vont reconstruire le port et rebâtir l'économie portuaire. Les travaux de reconstruction du port durent jusqu'en 1949. En attendant la construction de la nouvelle gare maritime, un hangar est construit, à l'emplacement de l'ancienne gare maritime, construite en 1929, puis il est cédé à la Compagnie Paquet, qui vient de créer un service postal sur le Maroc, au départ de Port-Vendres. Sur le nouveau Quai de la Presqu'île, un hangar est construit par la Chambre de Commerce. Il est utilisé par la Compagnie Paquet jusqu'en 1959.

La Cie Mixte reconstruit une nouvelle gare maritime, à l'ancien emplacement de la Presqu'île, en avant des deux terre-pleins où sont installés deux ponts-bascules. La gare maritime est inaugurée, en mai 1952. Un réseau de voies particulièrement dense est établi par la SNCF en arrière de la nouvelle gare maritime où accostent les paquebots neufs ou remis à neuf.

Le trafic, interrompu entre la France et l'Afrique du nord, reprend et dépasse même les chiffres précédents la guerre. Les primeurs et les agrumes arrivent par navires entiers. Les hangars regorgent de marchandises, les cuves à vin sont toujours pleines, malgré les trains/citernes entiers qui partent régulièrement. Dans les années 50 à 60, l'activité du port s'accroît. Le commerce avec l'Afrique du Nord s'élève à des niveaux jamais atteints mais les événements politiques avec l'Algérie vont renverser la situation.

En 1962, si l'évacuation des français d'Algérie amène un grand nombre de rapatriés, elle amène aussi le déclin du commerce, et la fin de l'expansion du port. Les lignes de paquebots sont progressivement supprimées et les paquebots vendus. Une partie de la population, les marins, les transitaires, leurs employés, les familles des navigateurs, les transporteurs, les dockers, s'en vont exercer ailleurs leurs activités. Seule la ligne du Maroc, desservie par la Compagnie Paquet, continue à toucher le port un certain temps, avec régularité, mais elle est supprimée, faute de fret et de passagers. L'indépendance de l'Algérie conduit donc à une diversification des missions du port. La Chambre de Commerce et d'Industrie qui gère l'économie portuaire propose alors la création d'un port de plaisance dans la nouvelle darse. En 1965, des pontons sont aménagés pour accueillir voiliers et petits bateaux à moteur. Cette nouvelle fonction du port a pour objectif de redresser son activité et de combler le manque laissé par le départ des compagnies maritimes.

Avec l'arrivée des pieds-noirs, l'accent est mis sur la pêche qui prend désormais une place importante dans l'activité du port, avec les lamparos qui pêchent les anchois et les sardines, et les chalutiers. Deux coopératives de pêcheurs sont fondées. Une usine d'anchois en conserve s'installe dans la zone industrielle, à l'est du port.

Ce n'est qu'au début des années 70 que Port-Vendres se tourne à nouveau vers le commerce, notamment avec le Maroc et au-delà du bassin méditerranéen vers l'Afrique du sud et l'Amérique Latine. Les quais de la Presqu'île et de la République sont réservés pour une reprise du commerce. Mais malgré un outillage et des docks qui offrent de grandes possibilités de stockage et de manutention, le commerce reste assez faible. Depuis une dizaine d'années, l'expansion du trafic par conteneurs a permis de relancer l'économie portuaire. Récemment un accord entre le port de Port-Vendres et la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV) a permis d'ouvrir une nouvelle ligne de passagers entre le sud de la France et le Maroc.

De nos jours, le trafic fruitier se poursuit mais son conditionnement a changé. Le transport en vrac se fait rare tandis que celui des conteneurs l'emporte largement. L'économie portuaire a donc pu être maintenue, en revanche, elle génère beaucoup moins d'activités qu'autrefois. Le nombre de dockers a largement diminué, ils ne sont plus qu'une trentaine à travailler quotidiennement sur le port contre plus de 200 au début du XX^e siècle. La mécanisation du travail est responsable de cette diminution mais la fréquence des bateaux également. Les paquebots sont moins nombreux, mais ils compensent avec un tonnage plus élevé. Par conséquent, si dans un premier temps les activités de substitution (pêche et plaisance) ont réussi à faire vivre le port, le village et surtout les habitants se sont sentis abandonnés. 1962 : a été comme un choc pour les portvendrais. Pourtant, des Portvendrais ont décidé de se consacrer à l'histoire du port et à sauvegarder son patrimoine, leur patrimoine.