

m é m o i r e

plurielle

LES CAHIERS D'AFRIQUE DU NORD

16



Cette mosaïque de marbre, appelée *Africa*, se trouve au musée El Jem, en Tunisie. Quel rapport avec *Mémoire Plurielle*? Aucun apparemment. Et, pourtant, elle est très évocatrice et son âge respectable, elle date de 150 à 250 ans après J.C., nous est une source infinie de réflexions. La permanence de cette *Africa*, l'influence romaine encore visible après tant de siècles, tout nous invite à la mémoire. Au moment de la dispersion des vacances, il n'est pas mauvais qu'une mosaïque si ancienne nous invite, à travers loisirs et farniente, à garder un petit point d'ancrage pour notre mémoire, même et surtout si elle est plurielle! Ceci dit, bon vent à tous...

La parole nous appartient



Espace historique 3
Les chalands du soleil (première partie)
Emile et Simone Martin-Larras



Ecrivain public 14
Visions marocaines
Jérôme et Jean Tharaud



Hommes singuliers 17
Bougiotes d'adoption : Les Schiaffino
Yvan Comolli

Le musée 21
Delacroix – Les dernières années
Anne-Marie Briat



Point livres 25
Repères bibliographiques
Janine de la Hogue

Les chemins de mémoire 28
Paroles de pêche
Jean-Jacques Gonzalès

Brève 32
De noria en séguia

Directeur de la publication
Janine de la Hogue

Comité de rédaction
Janine de la Hogue

Bienvenue Amoros, André Appel, Marc Baroli, Anne-Marie Briat, Odette Goinard,
Jean-Claude Léonard
Adresse postale : 119, rue de l'Ouest, 75014 Paris. Tél./Fax : 01 45 42 78 75.

Réalisation

BADIANE, 7 passage Bourgoin, 75013 Paris. Tél./Fax : 01 53 19 02 60.

Adhésions/Abonnements

Mémoire d'Afrique du Nord, Raymond Albert, trésorier, 119, rue de l'Ouest, 75014 Paris.

Prix au numéro : 25 F.

Commission paritaire en cours.

Les chalands du soleil (1ère partie)

Emile et Simone Martin-Larras

L'histoire des colonies agricoles en Algérie, fondées en 1848, commence pour les futurs colons par un voyage qui est une véritable épopée et qui aurait dû inspirer certains de nos cinéastes. Après la révolution de 1848 et l'avènement de la IIe République, la situation de la France était véritablement dramatique. Le gouvernement encore provisoire est impuissant devant le chômage et la faim d'un prolétariat à la fois urbain et rural. Le palliatif utopique des Ateliers nationaux ne fait qu'aggraver la situation des finances de l'Etat. Leur dissolution inévitable provoque immédiatement les journées insurrectionnelles de juin. Après une répression féroce, le gouvernement, pour éviter une explosion toujours menaçante, décide d'éloigner les trublions en créant en Algérie des concessions agricoles attribuées aux « volontaires ». C'est cette histoire incroyable que nous racontent Emile et Simone Martin-Larras dans un ouvrage qui doit paraître cette année. Ils ont bien voulu nous offrir quelques pages de cette aventure. Dans ce numéro, ils nous racontent l'épopée qu'a représentée le voyage des 12000 colons « volontaires » de Paris à Marseille. Par la suite, nous accompagnerons les candidats colons jusque sur leurs concessions en Algérie.

Le 20 septembre 1848, par voie d'affiche sur les murs de la capitale, le général Cavaignac, devenu chef de l'exécutif du gouvernement provisoire de la IIe République, diffuse le décret imposé le 19 à l'assemblée constituante par son ministre de la Guerre, le général Lamoricière. Il y « avise les ouvriers » de l'ouverture d'un « crédit de 50 millions sur 5 ans » ; 5 millions sont réservés pour l'exercice de 1848 ; ils serviront à installer en Algérie 12 000 colons avant le 1er janvier 1849 ; dans un certain délai, et sous certaines conditions de travail, ceux-ci pourront devenir propriétaires définitifs de leurs concessions. Toujours par voie d'affiche, le 24 septembre est présentée la commission réglant les admissions des candidats à l'émigration et le 28 l'organisation

projetée du transport des colons et surtout l'organisation toute militaire des centres à créer en Afrique. Car la « mansuétude » du pouvoir après les soubresauts tragiques de juin est plus que teintée d'hypocrisie : il faut vite éloigner des foyers urbains les « partageux » et les neutraliser, loin de la métropole, sous une rigoureuse discipline, par le travail éreintant du défrichage de terres, jusqu'alors incultes et même insalubres ! Mais ce peuple, cette populace qui effraie les bien pensants, même socialisants, n'a plus rien à perdre dans une France qui ne peut ou ne veut, par des solutions draconiennes et généreuses, lui donner du travail et du pain. Par ailleurs, l'idéal saint-simonien y est encore vivace et imagine les centres agricoles en véritables phalanstères. Il s'ensuit que les candi-



Groupe symbolique des classes sociales ayant participé à la colonisation.

dates au départ sont bien plus nombreuses que prévues : Paris, cité toujours grondante, est privilégiée; la province est peu représentée et ce n'est qu'en début 1849 qu'un convoi quasi privé comportera par moitié des Lyonnais indésirables, eux aussi, suite à leurs excès révolutionnaires!

Le candidat colon est en majorité citadin et parisien : l'analyse des effectifs des convois révèle peu de véritables agriculteurs mais nous ne devons pas oublier que la France émerge juste de son passé essentiellement rural, que l'industrie y est naissante, souvent encore artisanale et nettement en retard par rapport à l'Angleterre qui la concurrence impitoyablement. L'ouvrier sera donc aisément séduit par

un retour à la terre nourricière, où il ne sera pas si malhabile, comme trop souvent on l'y a dépeint! Ce colon est surtout issu des quartiers turbulents de la capitale et nous n'aurons pas de meilleurs guides pour l'y suivre que les romans d'Eugène Sue, d'Honoré de Balzac, de Victor Hugo.

De la foule des menuisiers, layetiers, cartonniers, charpentiers, émerge, du 8e arrondissement ancien, le bronzier, « l'aristocrate » des métaux, instruit et très familier du pavé révolutionnaire; son auréole républicaine rivalise avec celle, bien plus sombre, du carrier de Gentilly, mais aussi avec la plus sentencieuse de l'omniprésent cordonnier. Le métal, c'est encore la « grosse culotte » des manufactures de

La Chapelle, de Belleville, le « sublime » qui danse au « Mabilles » : il épouse souvent une blanchisseuse, ouvrière la mieux payée et considérée de l'époque. Nous noterons encore les prolétaires du vêtement qui s'échinent dans le cloaque de la Bièvre, serpentant encore au travers du 12e arrondissement. Cet ouvrier, cet artisan, vit dans une atmosphère étonnamment romantique et d'une violence insoupçonnée, jalonnée par les célèbres rixes entre compagnons relatées par George Sand, Agricola Perdiguer, Martin Nadaud...

Nous compléterons enfin l'éventail des acteurs de notre épopée par un contingent excessif de petits boutiquiers ruinés de l'industrie de luxe, de typographes de la presse

contestataire, candidats dans l'espoir insensé d'une reconquête de statut social dans une contrée plus calme où ils escomptent de mirifiques avènements ; y souscrivent également quelques anciens militaires nostalgiques du soleil d'Afrique, quelques originaux qui égareront la grisaille de cet exode. Mais tous respirent ce romantisme échevelé caractérisant ce milieu du XIX^e siècle. Une incontinence verbale démesurée les fait discourir sur la « république sociale » en fidèles de Ledru-Rollin ou entonner de curieuses élégies à la gloire du travail, des couplets patriotiques... en distingués orphéonistes.

Candidats volontaires certes mais poussés par la misère et indésirables aux yeux d'un pouvoir qui remplace la déportation, inacceptable pour un parlement issu des journées de février, par un lâche équivalent déguisé, grâce à une presse complaisante, en un trompeur Eldorado!

L'efficacité administrative de la commission des colonies agricoles présidée par Trélat est prodigieuse eu égard à celle de notre bureaucratie contemporaine! Affiches et circulaires pleuvent, maires et préfets sont saisis car officiellement la province n'est pas oubliée... l'urgence d'éloigner les « volontaires » est de règle... Ces derniers s'inscrivent en fournissant papiers civils et militaires, certificats de bonne vie et mœurs, certificat médical. La visite est sommaire ; santé : bonne ; faiblesse : nulle ; maladies : nulles ; auscultation de la poitrine : rien ; chances

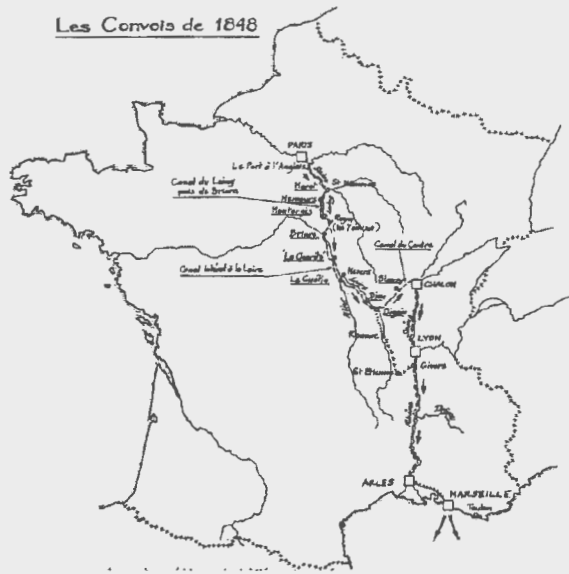
d'acclimatation : très bonnes!... En fait, on vérifie surtout l'éventuelle participation active aux journées de juin passible des terribles conseils de guerre!

L'article 10 du décret du 20 septembre stipule : « *Les colons seront dirigés sur l'Algérie dans le plus bref délai possible.* »

Pour déplacer, économiquement et en quelques mois au plus, 12 000 individus, hommes, femmes, enfants en bas âge, avec un minimum de bagages et de Paris à Marseille, le seul moyen de transport de masse existant alors est la voie d'eau car le chemin de fer n'en est encore qu'à ses balbutiements.

L'automne, saison choisie pour les départs, n'est pas particulièrement propice à la navigation fluviale, mais l'hiver, plus favorable, amoindrirait notablement le confort minimal à bord des chalands de transport ; et reculer l'opération au début de l'année 1849, non seulement risquerait de conduire à l'entretien

Les Convois de 1848



Carte des convois

de troubles incontrôlables, mais aussi compromettrait dangereusement une installation des émigrants en Afrique trop proche des chaleurs dévastatrices de l'été.

Après une reconnaissance sommaire des itinéraires envisageables et de leur coût d'utilisation, les adjudications des marchés de transport sont rondement menées de fin septembre à fin octobre. Les chalands emprunteront la haute Seine, les canaux du Loing, de Briare, le canal latéral à la Loire et celui du Centre pour atteindre Chalon-sur-Saône, grâce aux fameuses *toues de la Loire*. Un premier transbordement des colons sera alors effectué à bord de paquebots à vapeur qui les conduiront à Lyon par la Saône, où un second transbordement, la traversée de la ville étant alors impossible aux gros porteurs, leur fera atteindre Arles par le Rhône, toujours à l'aide de *steamers*. Les colons parviendront enfin à Marseille grâce à un court trajet en chemin de fer.

Le voyage en France dure de treize à quinze jours. Dix-sept convois de 850 personnes, en moyenne, rejoignent ainsi l'Algérie en dix-huit jours environ, des frégates militaires à vapeur assurant la fin de cet exceptionnel exode.

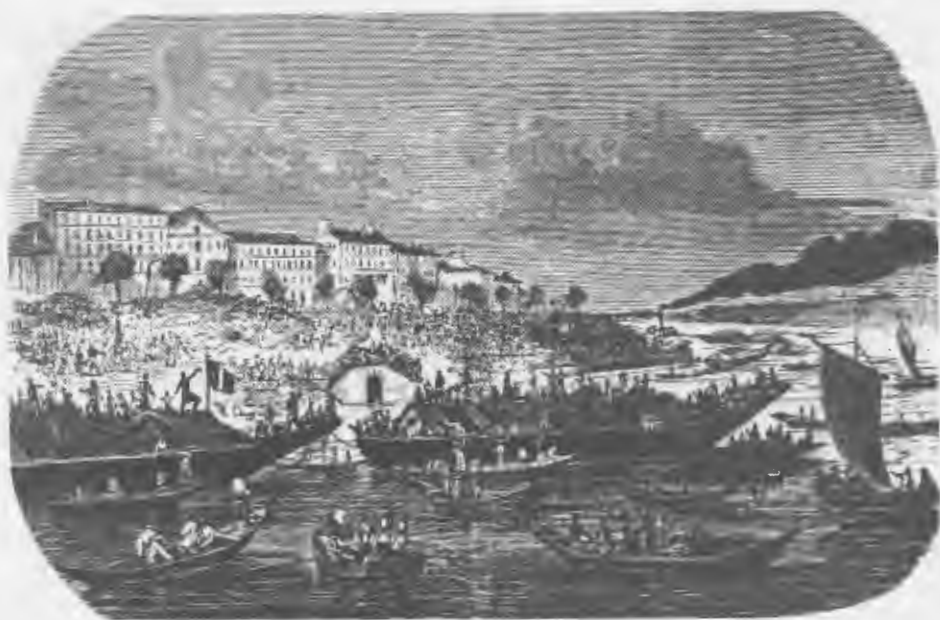
A quelques jours de l'embarquement, si sa candidature est acceptée, le futur colon reçoit sa carte blanche d'admission, où figure son nom, son numéro matricule et le nombre de membres de sa famille qui l'accompagnent; il reçoit également un feuillet d'instructions, précisant l'organisation du départ des bateaux et le règlement de la vie à bord. Le poids total des bagages en ballots, de 55 x 45 x 55 cm, est limité à 50 kg par tête : quelques outils peu volumineux sont autorisés ainsi qu'un matelas pour deux personnes.

Après s'être libéré de ses biens encombrants, avoir réglé son loyer (?) et retiré gratuitement du Mont de Piété quelques effets gagés, (mais... aucun bijou!), le colon se rend au quai saint-Bernard (le quai de Bercy pour le 1er convoi), tôt le matin du départ, pour y peser ses colis et échanger sa carte d'admission contre son billet rose d'embarquement où sont consignés les numéros des places à bord du chaland désigné.

Les départs se font un jeudi ou un dimanche dans une cohue indescriptible, de parents, amis, badauds; quelques francs-maçons accompagnent ostensiblement des frères émigrants, quelques maires, députés, assistent, soucieux, à l'exil « volontaire » de leurs administrés. Pour combattre la tristesse du départ, la musique militaire, embarquée à bord du remorqueur le « Neptune », soutient vigoureusement les chants patriotiques et les cantates que les colons entonnent, crânant,



Embarquement au Quai de Bercy le 8 octobre 1848.

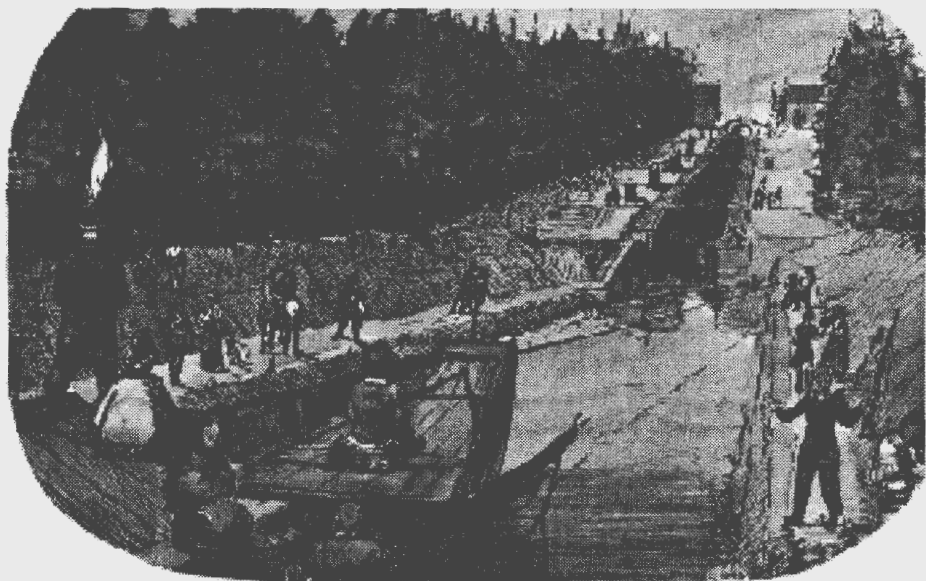


Départ de Bercy du premier convoi des colons de 1848 pour l'Algérie.

juchés sur les toits des cabanages ou pressés aux lucarnes. Parfois aussi se produisent, faussement joyeuses, des chorales d'orphéonistes ou d'écoles chrétiennes. Le trait de *toues* formé, vient le temps des discours officiels, ponctués par les vivats des assistants ou par quelques rares slogans séditieux vite étouffés. Le drapeau de la colonie est remis à un émigrant, souvent ancien officier de la Garde nationale : l'emblème est béni par le clergé, dont l'homélie édifiante renchérit sur la misère injuste et terrible des ouvriers colons mais surtout sur la générosité insigne du gouvernement et l'ordre et la religion enfin recouverts : « vous êtes de braves ouvriers, mais... ». L'heure du départ arrive, dix heures, midi ; dans un torrent de fumée noire, les roues à aubes du remorqueur fouaillent les flots tranquilles de la Seine et entraînent majestueusement le convoi au milieu d'une

flottille de canots d'où des Parisiens en goguette échangent lazzis, encouragements, messages avec nos colons qui s'éloignent définitivement de la capitale.

Port-à-l'Anglais est rapidement atteint après trois kilomètres de promenade pour les officiels et la musique militaire conviés à « l'excursion ». Les canotiers, eux aussi, ont peu à peu abandonné le convoi pour qui le vrai départ pour l'aventure commence. Mis à part le premier convoi et sa tentative de remorquage par le « Neptune » et le « Fulton », ce dernier accidenté à la hauteur d'Ablon, compromettant définitivement un voyage rapide en haute Seine jusqu'à Moret, le halage du trait de *toues* se fera désormais au pas lent d'un attelage d'une vingtaine de chevaux. La navigation serait aisée si la négligence de certains équipages ne provoquait parfois l'échouage de telle ou telle *toue* et



Le passage des écluses.

même son naufrage ! Quant au passage des ponts, ce sera, pour les colons peu familiers de la chose, une distraction inattendue où force jurons colorent les manœuvres épiques pour lutter contre le courant adverse, très souvent violent entre les piles sur lesquelles il faut éviter l'écrasement.

Saint-Mammès est enfin atteint après deux jours de voyage sans escale ; bien que non autorisés à débarquer, les voyageurs se rendent à terre, profitant du relais de ravitaillement.

La dizaine d'heures d'arrêt y est mouvementée car marquée surtout par le passage au remorquage, à bras d'hommes, de chaque chaland et donc au recrutement des équipes de haleurs. Celui-ci ne se fera pas sans heurts souvent violents, qui se reproduiront tout le long de cette navigation en canaux. Car à Nemours, Montargis, etc., le chômage sévit cruellement et l'avilissement de travailleurs réduits à l'état de bêtes de somme est tragi-

quement recherché. A l'extrémité de la levée de chaque chaland est noué par le milieu le « verdon », ou longue corde d'environ 95 m ; à chaque bout libre des sangles, ou « las », permettent à quatre ou huit hommes de tirer la lourde machine, progressant sur les chemins de halage à la vitesse d'un peu plus de 2 km/h, par tout temps, de jour et même de nuit (solution exceptionnelle imposée pour accélérer l'exil des « volontaires » !), ne prenant que quelque repos au passage des écluses, dont 27 jalonnent le trajet de Saint-Mammès à Buges en amont de Montargis, soit 49 km, et parfois trente heures d'affilée ! Révolte, violence éclatent souvent en contraste du caractère paisible de la « croisière ». Les Parisiens, surtout si le temps s'y prête, redeviennent heuteux et retrouvent leur gouaille qu'ils confrontent à l'accueil souvent chaleureux des riverains : chasse, pêche agrémentent l'ordinaire tandis que

les femmes se hâtent d'effectuer quelques petits savonnages au hasard des ruisseaux rencontrés. L'état-major profite de cette quiétude pour mettre à jour les dossiers des colons et leur confier ces fameux livrets qui officialisent toute leur installation d'émigrant jusqu'à l'obtention définitive des titres de propriété tant convoités!

Du canal du Loing, généreusement alimenté par la rivière qu'il côtoie, les chalandiers poursuivent leur voyage sur le canal de Briare, entièrement artificiel et à point de partage. Une quarantaine d'écluses sépare Montargis de Briare et c'est à Rogny, au point culminant du parcours, que les colons traversent, avec une admiration craintive, une colline de 150 pieds par le moyen de sept ouvrages superposés.

Briare atteint, le convoi traverse la Loire, de jour si possible car le chenal n'est guère praticable la nuit, et poursuit son aventure par le canal latéral à la Loire puis par le canal du Centre. Le long trajet, monotone jusqu'à Chalon, n'apporte que peu d'imprévu aux voyageurs qui, toutefois, s'extasient au passage par le pont-canal du Guétin, jeté au-dessus de l'Allier; le temps fraîchit et, mal-

gré le farniente de la croisière, apprécié par nombre d'entre eux, les colons ont hâte de voir s'achever ce lent remorquage.

Parvenu à Chalon-sur-Saône, de nuit ou tôt le matin, nos braves ouvriers vont être désagréablement surpris par un radical changement de transport. A une navigation calme et relativement touristique, même confortable (sic), succède une progression nettement plus rapide, grâce à l'emploi de trois à quatre paquebots à vapeur sur la Saône, deux ou cinq sur le Rhône; la sauvage concurrence entre les compagnies de navigation concernées, où le contrôle militaire ne peut s'exercer aussi efficacement, conduit à des abus: économies sur la nourriture, le logement, et surtout concours de vitesse intempestifs et dangereux!

Les unités sont étroites et longues, à faible tirant d'eau pour pouvoir manœuvrer, sans trop de risques, par des chenaux aux cours capricieux: les explosions de chaudières sont encore fréquentes et les roues à aubes ne sont encore décollées que sur les bateaux les plus modernes, ce qui rend les passages de ponts bien délicats pour les anciennes unités. En plus l'accueil des colons est inexistant à



Halage à bras d'homme.

Les chalands cabanés de la Loire

Le bateau type rencontré approvisionne couramment Paris en produits de la Loire mais sa construction économique s'oppose aux frais de retour et il encombre les ports de la capitale. L'entrepreneur n'a que l'embaras du choix pour aménager ces coques nues, entièrement en bois, qui allient étonnamment, à la fois, robustesse et souplesse, sans oublier la légèreté. Ces caractéristiques résultent de l'absence, à la construction, de toute structure de raidissement. Fond plat, levée avant et tableau arrière sont les premiers assemblés; les bords sont ensuite *montés à clin* et l'étanchéité assurée de l'intérieur par un calfatage en mousse; la rigidité transversale est enfin fournie par la mise en place de paires de *courbes*, équerres naturelles, que produisent grosses racines et parties adjacentes des troncs dont elles sortent. Du fait des dimensions normalisées des écluses rencontrées, la longueur du chaland est d'environ 27 m, sa largeur au plus de 4,7 m. Six *toues* dont cinq pour les passagers et une pour les bagages, constituent chaque convoi; le premier convoi se distingue des suivants par sa tentative de remorquage en haute Seine à l'aide de deux remorqueurs à vapeur; l'un d'eux est rapidement et définitivement accidenté et, hormis pour la sortie de la capitale, les convois suivants auront recours au classique halage du « *trait de toues* » par une vingtaine de chevaux; il s'ensuit que le grément de Loire, nécessaire pour la navigation à la voile, est évidemment supprimé pour tous ces chalands, hormis pour la *toue* de tête des bagages qui conservera un court mât de halage, son treuil de manœuvre ou « *guinda* » et son gouvernail ou « *piautre* »; la perte de place qui en résulte nécessitera l'adjonction au trait d'une petite unité ou « *margotat* » qui sera évidemment supprimée lors du passage en canaux.

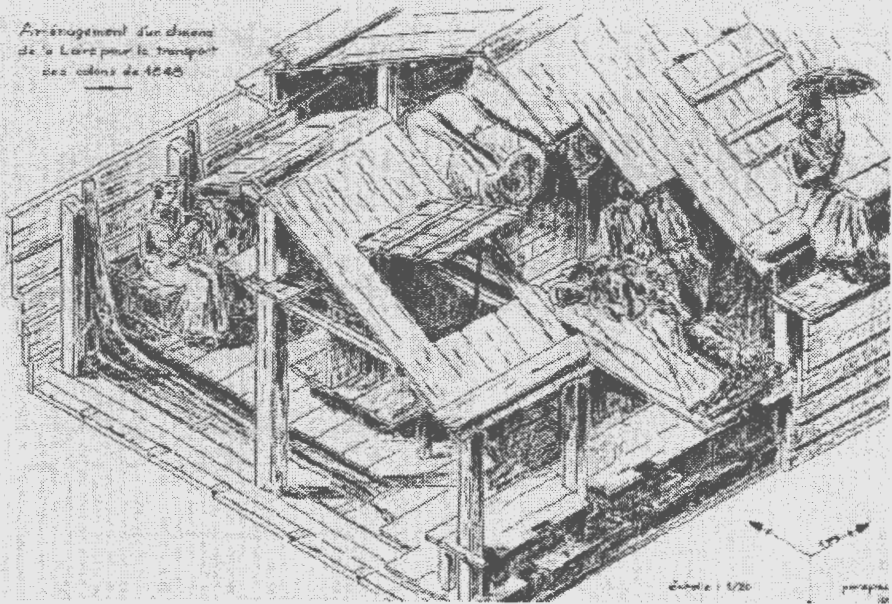
Le cabanage de chaque chaland est plus que sommaire, improvisé sous le pont d'Austerlitz : à l'avant la cuisine du bord, à l'arrière le local de l'équipage, et sur environ 17 m, séparées par l'« *osset* » central, résidu du piétement du mât, deux chambres pour accueillir quatre-vingt personnes, chacune sur quatre rangs de banquettes longitudinales larges de cinquante centimètres environ, libérant ainsi deux couloirs larges de 1,05 m chacun; des « *vasistas* » d'aération percés dans la toiture tous les dix pieds; pour vider régulièrement l'eau infiltrée, des planchers mobiles à l'avant, l'arrière et à l'osset central... réservé également pour de rudimentaires latrines de secours durant le voyage de deux jours en Seine, sans escale; les femmes sont normalement adossées aux bords du chaland; les enfants de moins de deux ans n'ont pas de place assise prévue; pratiquement chaque voyageur dispose de quarante centimètres de large...; des étagères sont encombrées de matelas roulés et des multiples paquets des colons, comme les dessous des banquettes. L'inconfort du jour est aggravé particulièrement la nuit, où le coucher ne peut que s'envisager assis ou tête bêche sur des planches récupérées auprès de marinières complaisants, solution guère appréciée par les dames.

Enfin, lorsque la pluie apparaît, l'étanchéité des toitures se révèle loin d'être parfaite ce qui conduit à l'ouverture pittoresque des parapluies à l'intérieur des chambrées et rapidement à une atmosphère irrespirable, que ne peuvent combattre... les vapeurs préconisées de genièvre! Les enfants en bas âge souffrent particulièrement de cet inconfort et leurs pleurs ne cessent guère sous l'administration de la traditionnelle « *thériaque* ».

Le bateau d'état-major qui succède à celui des bagages ne transporte que cent cinquante colons car sa chambre avant est réservée d'une part à l'ambulance et d'autre part aux officiers qui assurent l'encadrement du convoi, un capitaine et son lieutenant adjoint, un docteur pris dans le cadre de l'armée et le représentant civil de l'entrepreneur veillant aux relais, aux approvisionne-

ments. Chaque bateau a son chef et douze hommes forment une escouade sous la responsabilité d'un chef qui participe au règlement du service et de l'ordre à bord. La loi militaire sévit dans toute sa rigueur du départ de Paris et jusqu'à la longue période d'installation et de probation en Algérie : les manquements à la discipline, comme les cas d'ivresse, sont sévèrement sanctionnés par des débarquements et marches à pied forcées jusqu'à Marseille ! Le service de santé est relativement assuré, car, malgré de sérieuses mises en garde, les accouchements en cours de route seront fréquents dans une aseptie plus que rudimentaire. Dans de telles conditions de voyage, la Camarde fauche impitoyablement particulièrement la petite enfance qui ne sera pas hélas, non plus, épargnée dès son arrivée en Afrique et au moins jusqu'après le premier difficile été.

Aménagement des chais
de la Loire pour le transport
des colons de 1848



La nourriture journalière, prévue et distribuée, est au moins convenable sur les chalands ; la ration journalière apparaît même généreuse pour une population récemment affamée : 750 grammes de pain, 500 grammes de viande, 250 grammes de légumes, 50 cl de vin ; les enfants de deux ans et demi à douze ans n'ont droit qu'à la demi-ration ; bien que non prévu, du lait est gratuitement délivré par l'entrepreneur ; la quantité de vin allouée à chaque individu au-dessus de douze ans et quel que soit le sexe, est par contre naturellement exagérée car devenant l'apanage des hommes adultes... chefs de familles nombreuses ! La soupe est servie à neuf heures, le dîner à seize heures. Les lieux d'approvisionnement après Paris sont pour le trajet en chalands : Moret, Montargis, Briare, La Charité, Le Guétin ou Nevers.

Les illustrations de cet article sont tirées des deux récits écrits par Simone et Emile Martin-Larras dans *Les Cahiers du musée de la Batellerie*, n° 18 et 19, Conflans-Saint-Honorine, 78700.

Chalon, méfiant aux transbordements de Lyon et d'Arles, où les billets de logement sont loin d'être acceptés gracieusement par les provinciaux « montés » contre les « partageux » de Paris : seul le 17e convoi sera fêté à Lyon comme il se doit... Une épave gêne considérablement les convois dès le 2e, peu avant Bourg-Saint-Andéol et les colons y relâchent souvent car le risque de passer de nuit le pont Saint-Esprit est alors trop grand. Si souvent le brouillard cantonne femmes et enfants dans l'entrepont des « steamers », dans une odeur affreuse et une mauvaise humeur permanente, les frileux s'agglutinent auprès de la chaudière, bercés souvent par les discours d'ouvriers compagnons qui, ayant fait leur Tour de France, signalent localités, paysages laissés à droite, à gauche grâce à un soleil timide enfin apparu.

Cette partie du trajet s'effectue en deux à trois jours.

L'une des rares lignes de chemin de fer alors en service est l'Avignon-Marseille, lancée par Paulin Talabot, inaugurée le 8 janvier 1847 et nos colons y ont recours pour enfin atteindre Marseille. La durée du trajet est de l'ordre de cinq heures. Dans un nuage de fumée noire, de vapeur, d'escarbilles, « *La Tarasque* », la bien nommée, tel un hippogriffe démoniaque, entraîne une douzaine de wagons où se sont entassés nos ouvriers pour le moins affolés, malmenés qui apprécient de moins en moins un inconfort croissant, en particulier l'absence de vitres aux compartiments par un froid sibérien pour le 3e convoi... Toutefois, l'abondance des grandioses ouvrages d'art, comme le viaduc de la Touloubre, et des paysages rencontrés, comme le scintillant étang de Berre, provoque leurs cris admiratifs devenant, pour



Le chemin de fer, d'Avignon à Marseille.

beaucoup, de frayeur aux mâchoires diaboliques du tunnel de la Nerthe et c'est avec soulagement que, fourbus, tous parviennent enfin à la cité phocéenne où l'hébergement en attendant l'embarquement, dépendant du mouvement des navires et de l'état de la mer, à bord d'une frégate à vapeur de la marine de guerre, laisse encore bien à désirer.

Des frégates ont vu le jour dès 1832 avec le « *Gomer* », d'une longueur de 71 m, d'une largeur de 12,5 m hors les tambours des roues à aubes qui portent la largeur à près de 20 m ; la puissance du bâtiment est alors de 450 CV avec une vitesse atteinte de dix nœuds ; la puissance de feu commence à devenir sérieuse avec seize canons obusiers de 30 mais ne peut toujours pas lutter avec la formidable artillerie des vaisseaux de ligne dont elle reste auxiliaire pour le remorquage sur poste de bataille... On ne pourra guère améliorer ces unités de guerre à roues et on devra attendre la mise au point de la propulsion par hélice pour généraliser définitivement l'emploi de la vapeur et, pour la marine marchande, l'utilisation éco-

nomique de la voile aura encore de beaux jours. L'organisation militaire de la colonisation ouvrière de 1848 aura donc tout naturellement recours à l'ensemble des frégates à roues de l'escadre méditerranéenne pour convoyer nos colons en Algérie. D'après les renseignements recueillis dans la presse de l'époque ainsi qu'aux archives de la marine à Toulon, nous connaissons les noms des bâtiments utilisés : « *L'Albatros* », « *Le Cacique* », « *Le Montezuma* », « *Le Labrador* », « *Le Magellan* », « *Le Christophe Colomb* », « *L'Orénoque* », « *L'Infernale* ». Les cinq premiers ont effectué plusieurs rotations mais, dès la mi-novembre, les opérations d'Italie (guerre papale...) ont perturbé l'organigramme du transport et c'est ainsi que, par exemple, le 8e convoi aura recours au « *Christophe Colomb* », unité de 450 CV, commandée par le capitaine de frégate Bellenger. Une fois de plus, le transbordement des gros bagages à Marseille est un véritable crève-cœur pour les émigrants qui sont impuissants devant leurs caisses défoncées, écornées, leurs matelas souillés de pluie, tachés de boue ; chacun d'eux cherche à repérer son bien car il appréhende, à juste titre, la cohue au débarquement en Afrique et des pertes irréparables. Le chargement terminé, on recouvre le tout de vieilles voiles hors service et on fait l'appel de l'équipage.

C'est enfin le départ, souvent aux alentours de midi. La sortie du port se fait aux cris de « Vive la République », lancés plus particulièrement aux insurgés de juin détenus au château d'If qui répondent vigoureusement par « Vivent les colons ! »

L'organisation de la vie à bord est calquée sur celle déjà pratiquée des groupes sur les chalands, etc.

La nourriture, hélas, est loin d'être appétissante, à base de haricots servis dans d'immenses bassines et de biscuits véreux. Il est vrai que, « prévenante », l'intendance a prévu, non loin, d'aussi immenses baquets dont la destination, rapidement, n'échappe pas aux infortunés aventuriers, dont la « voracité » habituelle est plus que calmée... C'est en ingurgitant force citrons que tous tentent de résister au tangage et au roulis de plus en plus violents mais le mal de mer reste vainqueur et, très rapidement, ce ne sont que gémissements succédant aux traditionnels chants, tant sur le pont, où logent les hommes, que dans la batterie, où sont parqués femmes et enfants, au milieu des caronades, dans un invraisemblable fouillis de châles, bas, paniers, sacs, cabas. Tant bien que mal, chacun s'enveloppe dans une couverture qu'on lui a distribuée pour la nuit et aspire au lendemain.

Le soleil levant réchauffe un convoi de fantômes qui peu à peu recouvre sa vitalité. Rétabli, chacun plaisante son voisin sur sa figure d'hier et, fumant sa pipe, se désaltère au « barillet » tout en se réjouissant des jeux des marsouins qui accompagnent le navire.

La traversée heureusement est courte et ne dure que deux à trois jours et bientôt les côtes du mystérieux continent africain se dessinent à l'horizon... L'aventure va réellement commencer pour chacun avec son cortège de joies, de misères, de succès, d'échecs souvent, trop souvent tragiques. L'avenir sera relativement brillant pour un certain nombre de ces « *volontaires* » ! mais auraient-ils pu imaginer que 114 ans plus tard, leur « retour » en métropole se ferait « curieusement » dans des conditions, ô combien ! aussi dramatiques ! ■

Visions marocaines

Jérôme et Jean Tharaud

Le maréchal Lyautey qui connaissait l'importance de la chose écrite, on ne disait pas encore les média, avait invité les frères Tharaud à faire un voyage au Maroc connaissant leur talent et leur vertu d'enthousiasme. Un ouvrage en est résulté : *Marrakech ou Les Seigneurs de l'Atlas*. Nous vous en offrons ici un extrait.

Ce matin, la harka lève le camp.

Dès cinq heures, les *kouba* sont renversés, les toiles pliées autour des piquets et chargées sur des mulets. Vêtus d'une simple chemise, les fantassins s'avancent comme des rabatteurs qui poussent devant eux le gibier, chacun portant son fusil et quelques provisions, celui-ci un pot de beurre, celui-là un pot de graisse ou de miel, cet autre un étonnant parapluie suspendu en bandoulière. Tout ce monde s'en va à travers une brousse de chênes verts et de genévriers, dans un pittoresque désordre, au milieu de la poussière rouge. Derrière, les cavaliers, en une longue ligne mouvante, doucement

colorée; les étendards au centre, avec leurs soies fanées et leurs boules de cuivre ternies; et, au milieu des drapeaux et des montures bondissantes, le *Fqih*, dans ses lainages à raies de soie, avec ses chaussettes bleu ciel, ses babouches blanches, engagées dans des étriers niellés d'or, et sa riche selle violette, d'un violet de Parme un peu foncé, toute brodée de soie plus claire. Ses longues papillotes d'argent et le capuchon du burnous rabattu sur sa tête, faisaient paraître plus sombre encore son visage creusé par une profonde usure. Il tenait à la main son écran de palmier dont il s'éventait doucement. Deux serviteurs à cheval portaient ses carabines enfermées comme des fusils de chasse dans une gaine de maroquin rouge.

Perdu dans la foule des piétons, mon cheval avançait à travers la brousse d'où montaient



Le Sultan se rendant à la mosquée de Fès, affiche lithographiée, Maurice de Vaucorbeil.



Des kasbahs au pied des montagnes de l'Atlas.

des senteurs d'herbes brûlées et ce parfum, plus rare que tous les autres et que jamais personne ne mettra en flacons : l'odeur du chemin non tracé. Au milieu de ces guerriers demi nus ou superbement habillés, je pouvais me croire le plus simplement du monde avec une de ces armées que Yousef ben Tachefin ou bien Abd el Moumen conduisaient, il y a si longtemps, sous les murs de Grenade et de Tolède... Tout ce présent qui s'offrait si naturellement à mes yeux me rejetait vers un passé qui ne paraît très éloigné que pour l'imagination, car les siècles ont beau s'écouler, la réalité dans ce pays est demeurée toujours la même. Les événements et les spectacles s'y reforment immuablement pareils. Aujourd'hui répète l'image d'un autrefois très ancien. Voilà dix siècles que, sans y rien changer, ce Maroc poursuit sa vie quotidienne avec la monotonie de l'instinct, et se reste fidèle à lui-même en s'oubliant tous les jours...

Mélancoliquement je songe à tout cela, sur le plateau sans ombre où s'alignent nos tentes et où notre seule distraction est de lever les pierres du bout de nos souliers, pour voir si le scorpion qu'on va trouver dessous est un scorpion jaune ou noir, un mâle ou bien une femelle avec son innombrable portée...

Et voilà que tout à coup j'échappe comme par miracle à cette monotonie. Je m'envole. Un avion m'emporte, tandis que les milliers de regards qui nous suivent semblent nous retenir à terre comme la queue d'un cerf-volant. Rapidement le camp

prend l'aspect d'une petite boîte de soldats déballés sur une table. Tout devient immobile. Je ne distingue plus que les blancheurs des tentes écrasées sur le plateau et les brochettes minuscules des chevaux et des mulets attachés à la corde. Bientôt, même toute trace de vie humaine disparaît. A droite et à gauche de l'avion, deux hautes chaînes de montagnes paraissent se dresser tout exprès pour guider notre marche ; mais au-dessous de nous, dans le couloir que nous suivons, le sol s'aplanit, s'égalise ; les accidents du terrain ne forment plus qu'une vaste étendue lisse, d'une belle couleur orangée, où les ravins et les collines sont pareils aux vagues ombrées d'une riche étoffe de moire.

Puis les hautes montagnes nous quittent ; l'immense plaine m'apparaît de nouveau et, cette fois, du haut du ciel, je ne reconnais plus cette étendue brûlée que je traversais, l'autre jour, au pas de mon cheval endormi. J'ai sous les yeux quelque chose qui fait songer à une pièce d'anatomie, avec ses artères, ses veines et ses moindres vaisseaux.

Tout ce qu'on a lu dans les histoires sur l'ingéniosité avec laquelle les Arabes irriguèrent autrefois l'Espagne, devient subitement pour moi une réalité vivante. Partout, des *seguias*, des rigoles, pour amener la vie dans ce sol inanimé ; un prodigieux travail humain dont on se rend à peine compte quand on rampe à la surface. « Ça et là, des oliveraies pareilles à de grands lacs vert pâle ; et répandues un peu partout les aires où l'on a battu le grain et réduit la paille en miettes, selon la coutume du pays, brillantes comme une monnaie d'or... »

Mais qu'est-ce que ces milliers d'épingles que j'aperçois là-bas, enfoncées dans une pelote ? Il me faut un grand moment pour comprendre que ce hérissément grêle, c'est par milliers et par milliers les troncs élancés des dattiers avec leur couronne de palmes qui entourent Marrakech. La ville elle-même se dévoile au milieu de ses jardins. L'immense caravansérail de terre et de boue séchée, qui donne si fort l'impression de l'écroulement, de la ruine et de l'indéchiffrable, lorsqu'on s'égare à pied ou à mulet dans ses ruelles, se montre à vol d'oiseau comme un beau dessin sans bavures, avec ses cours et ses terrasses, ses espaces rectangulaires, ses blancs et ses noirs alternés, vraie fantaisie de géomètre ou de dessinateur appliqué. Ah ! la singulière impression de raser presque les terrasses, de tenir ouverte sous son regard cette vie d'Islam si cachée ! Mais à peine cette illusion a-t-elle le temps de se glisser dans l'esprit que le livre s'est déjà fermé, l'appareil a touché terre, on a cessé d'être « oiseau » ■

Bougiotes d'adoption : les Schiaffino

Yvan Comolli

Personne en Afrique du Nord n'ignorait le nom de Schiaffino. Yvan Comolli qui vient de consacrer un superbe album à sa ville de Bougie nous révèle les attaches bougiotes de la famille Schiaffino. Singulier destin que celui de cette famille italienne, bâtissant un empire sur la terre d'Afrique.

Les Schiaffino, connus surtout par leurs bateaux de commerce, ont leur histoire liée à celle de la ville. L'un de leurs bateaux a même été immortalisé, arriqué devant les hangars de phosphate, sur plusieurs tableaux célèbres d'Albert Marquet, peints depuis la Place de Gueydon.

Peut-être est-il intéressant de connaître les origines de ce qui a été une sorte de

mariage intime de Schiaffino et de Bougie et aussi de cette famille renommée avec l'Algérie tout entière, au moins dans sa partie à l'est d'Alger. En fait, cette connivence de la famille avec l'est algérien appartient à l'histoire et est bien antérieure à l'occupation française. Les Schiaffino étaient établis en Ligurie, à Camogli près de Gênes. On retrouve leur trace dès le XVI^e siècle, et nombre d'entre eux ont occupé des postes très importants dans l'histoire mouvementée de la République de Gênes. Deux furent évêques, l'un secrétaire d'Etat, un autre fut accrédité auprès du roi de France, en 1460, un autre fut ambassadeur en Espagne...

Mais, fondamentalement, il y eut toujours dans la famille des navigateurs qui sillonnaient la Méditerranée, entre Gênes, la Sardaigne et Tunis, Tripoli, Alger. C'est ainsi que, bien avant l'arrivée des Français, les Schiaffino étaient très en cour... et en affaires, tant avec le Dey d'Alger qu'avec le Bey de Constantine.



Charles Schiaffino.

Nous trouvons donc l'ancêtre Joseph Schiaffino, commandant du brick *Stella*, qui connut des hauts et des bas dans la nature et l'intensité de ses relations avec le Dey d'Alger, mais qui profita du traité conclu par lord Exmouth, après le bombardement d'Alger en 1816, pour s'installer davantage encore en Algérie et vivre de près les événements qui s'ensuivirent.

C'était le brick *Stella* qui avait été, en effet, chargé de l'acheminement de tout le courrier diplomatique échangé entre les Turcs et les pays d'Europe : Gênes, Livourne, la France et l'Angleterre. Lors d'un voyage, sur le point d'être pris par des pirates, Joseph jeta à la mer toutes les dépêches diplomatiques destinées au consul d'Angleterre. Il fut l'objet d'une plainte mais fut blanchi. C'est encore le brick *Stella* qui fut porteur, à destination du gouvernement français, de la fameuse dépêche diplomatique relatant l'incident du « coup d'éventail » reçu par notre consul, M. Deval, qui devait déclencher au bout d'un blocus de vingt ans, l'intervention française contre Alger.

C'est Jacques Schiaffino, lui-même né à Camogli en 1801, qui, le premier, concrétisa les relations que sa famille avait nouées dans la Régence, en s'installant à Alger dès le débarquement français. Son frère était un Laurent Schiaffino, prénom très utilisé dans la famille.

En 1842, c'est un Schiaffino qui a eu l'honneur de transférer par Gênes les cendres de saint Augustin de Paris à Bône.

En 1898, c'est un trois mâts vapeur qui a amené à Bougie un archiduc d'Autriche et quatre auteurs autrichiens qui enthousiasmés par Bougie ont écrit un ouvrage : *Bougie, perle de l'Afrique du Nord*, l'un des ouvrages les plus complets sur la ville et surtout magnifiquement illustré.

Evidemment, les Schiaffino, depuis Laurent, étaient français. Vers 1895, Bougie vit naître un autre Laurent, fils de Charles, qui fut élève de l'école primaire Louis Maudet, et qui se lia d'amitié sans faille avec un certain César Comolli, mon père.

Il se fit surtout remarquer par le rôle joué auprès des différents gouverneurs et chefs militaires pour faire renaître et régulariser les actes très anciens aux termes desquels les Gênois et les Français pratiquaient la pêche au corail, notamment près de Bône.

Sur son initiative, un banquet fut offert lors du retour triomphal du duc d'Orléans qui, venant de Bône à la tête de ses troupes, avait franchi les Portes de Fer, près de Beni Mansour, banquet de remerciements des pêcheurs de corail et des armateurs. Le duc d'Orléans offrit à son tour un banquet.

Dès cette époque, par conséquent, Jacques Schiaffino jouissait à Alger d'une position privilégiée, à la fois auxiliaire précieux de l'administra-

tion et défenseur de ses compatriotes italiens, pêcheurs de corail, ou marins en général. Il menait néanmoins une vie très simple, proche de son personnel et de ses matériels équipant le port d'Alger. Jacques mourut à Alger en 1869 et fut enterré au cimetière de Saint-Eugène, premier occupant du remarquable monument funéraire de la famille Schiaffino.

A sa mort, il laissait deux fils, Laurent et Ange, de caractères très différents. Autant Ange était bon gestionnaire et simple, autant Laurent était mondain et dépensier.

Le partage de la succession amena les deux frères, désormais associés, à se répartir les tâches. Ange partit diriger l'implantation de Philippeville tandis que Laurent restait à Alger jusqu'à



Albert Marquet. La baie d'Alger, Bougie, 1925, huile sur toile, 50 x 61 cm.

sa mort, en 1880. Il laissait un fils, Charles, né en 1865. C'est lui qui développa brillamment les affaires de la « Maison » en plein accord avec son oncle Ange de quinze ans son aîné.

En 1872, Ange décida de profiter de la première tranche des travaux du port de Bougie pour s'y installer et créer un établissement Schiaffino. Charles qui avait alors dix-sept ans était peu doué pour les études mais organisateur courageux et brillant, très imprégné de l'esprit familial, il fut détaché à Bougie d'où il dirigea en fait l'affaire entière. Malgré certaines vicissitudes dues aux crises qui secouèrent successivement l'Algérie, la métropole et l'ensemble de l'Europe, Charles se montra toujours à la hauteur des circonstances et devint un grand homme d'affaires. On lui doit notamment la création de la ligne côtière qui desservait tous les ports d'Algérie. Ses cargos et ses bateaux de passagers étaient omniprésents en Méditerranée. En dehors des chalands et du matériel de manutention portuaire, le premier cargo, construit à Bougie vers 1880, porte son nom. Pendant la première guerre mondiale, quelques-uns de ses bateaux furent torpillés. Mais, suivant les traditions familiales, Charles participa personnellement au sauvetage d'un nombre considérable de bateaux, victimes



Albert Marquet. Lithographie d'un tableau dont l'original est au Metropolitan Museum de New York.
En premier plan, un navire Schiaffino.

des sous-marins allemands. Il se couvrit notamment de gloire en sauvant le vapeur italien *Gerolamo Ullora*, en février 1917 qui fut d'abord remorqué à Tizirt puis à Alger où en avril 1917, il put être réparé.

Mais auparavant, à la tête de sa compagnie (son oncle était mort en 1912), sa compagnie qui comptait quinze mille tonnes de matériel flottant et six mille tonnes de vapeurs, il avait, sur le port de Bougie, déchargé la totalité du matériel ferroviaire (locomotives, wagons, etc.) pour équiper la ligne de chemin de fer de Bougie à Beni Mansour.

Il avait aussi, depuis son quartier général de Bougie, payant de sa personne, sauvé nombre de marins en difficulté : en 1901, le vapeur anglais *East Sournie*, en 1906, un bateau français le *Sanpietro*, et un anglais, en 1910, le steamer *Bucaramia*, en 1914 le pétrolier *Tascalusa*.

En 1914, Charles Schiaffino plaça l'intégralité de ses moyens et de sa flotte à la disposition de la marine française.

Jusqu'en 1962, il développa sa flotte et ses remorqueurs, en particulier, étaient connus de toute la Méditerranée. ■

Yves COMOLLI. *Histoires de Bougie*, auto-édition.

Delacroix – Les dernières années

Anne-Marie Briat

Une remarquable exposition, qui se tient à Paris au Grand Palais¹ jusqu'au 20 juillet, regroupe les tableaux et gravures exécutés par Delacroix durant les treize dernières années de sa vie. Anne-Marie Briat a visité pour nous cette exposition et nous en parle.



Auto-portrait, dessin dans un carnet de voyage, 1832.

A la fin de l'année 1831, Louis-Philippe qui veut s'assurer au plus vite des intentions du Maroc, désigne le comte de Mornay comme médiateur auprès du sultan Moulay Abd-el-Rahman. Delacroix qui est du voyage débarque à Tanger le 25 janvier 1832. L'Orient fantasmé du peintre (voir « *la Mort de Sardanapale* » – 1828) va faire place alors à une réalité qui l'enthousiasme. De Tanger à Meknès, à Oran et à Alger, ébloui par la lumière, l'architecture et les hommes, Delacroix va accumuler des centaines de notes et croquis. Ils alimenteront jusqu'à la fin de sa vie l'inspiration de ses toiles les plus célèbres. Quatre albums de ses croquis nous sont parvenus intacts (trois sont conservés au Louvre, un au musée Condé de Chantilly).

De 1850 à 1863, année de sa mort, le peintre, dont le talent est désormais reconnu par ses contemporains, semble se livrer à la remise en question de tous les sujets qu'il a mis en scène depuis ses premières participations aux salons. On retrouvera ses thèmes favoris : les drames shakespeariens, les héros de la grande littérature romantique, les pages tourmentées de l'histoire

¹ Grand Palais, entrée Clémenceau.



La Chasse aux lions, 1855, fragment

antique et moderne et surtout des scènes éclatantes liées à ses souvenirs du voyage en Afrique du Nord. C'est aussi l'époque où il va consacrer toute son énergie à la grande décoration et réaliser, malgré sa maladie, les trois compositions religieuses de la Chapelle des Saints Anges de l'église Saint-Sulpice.

Cette importante activité picturale met surtout en lumière la réflexion majeure de l'artiste, toujours partagé entre romantisme et classicisme, qui est de vouloir régénérer les traditions tout en les préservant. Le tableau qui montre le mieux l'aboutissement de cette dualité est sans nul doute « *la Chasse aux lions* ». A partir de 1840 et très certainement en liaison avec les croquis levés au cours du voyage au Maroc de 1832, le peintre, à l'instar des grands maîtres flamands et italiens, introduit les fauves dans ses compositions de façon presque obsessionnelle. C'est le sujet qu'il va choisir pour l'exposition universelle de 1855 où il doit représenter la France avec son rival Ingres.

On peut voir, à l'exposition, un important fragment de la très grande toile exposée par Delacroix, l'œuvre ayant été



Chasse au tigre, 1854.



Combat d'Arabes dans les montagnes, ou La Perception de l'impôt arabe, 1863.

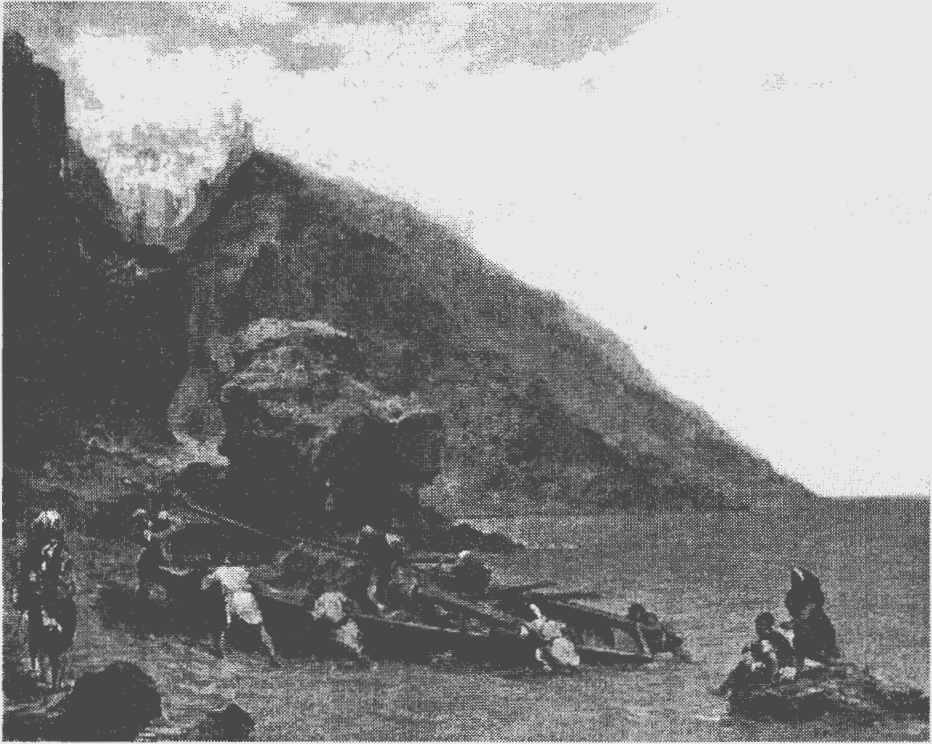
amputée de sa partie supérieure dans l'incendie de la mairie de Bordeaux en 1870. Il est intéressant de remarquer que le paysage servant de décor à la scène est une synthèse des vues que Delacroix a rapportées de son voyage au Maroc et de celles prises dans les forêts d'Ile-de-France.

La fulgurance de la scène (chevaux pêle-mêle, cavaliers armés, marchands de dattes contrefaits) fut considérée par les critiques comme le dernier degré de l'extravagance et de la folie furieuse. Seul Charles Baudelaire fut sensible à cette féerie chromatique : « Jamais couleurs plus belles, plus intenses ne pénétrèrent jusqu'à l'âme par le canal des yeux ».

Pour ceux qui recherchent l'exceptionnel coloriste de l'Orient que fut Delacroix, il

faut bien dire que les salles consacrées au sentiment de la nature ne captent guère l'intérêt, hormis une exceptionnelle « *Mer à Dieppe* » (1852) où on ne sait qu'admirer de la mer ou du ciel. Il en est de même pour la partie consacrée aux Allégories et Mythologies qui viennent en écho des grandes décorations que Delacroix réalisera pour la galerie d'Apollon au Louvre, le plafond de l'hôtel de ville (disparu dans l'incendie de 1871), l'Assemblée nationale et le Sénat. Ce peintre passionné était un grand érudit et un écrivain de talent comme le prouve la rédaction quotidienne de son « journal ». Cette inspiration littéraire se retrouve dans les tableaux peints pendant cette période et dont les sujets sont puisés chez Byron, Dante ou Shakespeare.

Mais encore une fois, ce sont les retombées de l'expérience marocaine qui attirent le plus notre œil dans cette superbe exposition. On se souvient que Delacroix est conscient d'avoir croisé, lors de son voyage de 1832, « à chaque pas des tableaux tout faits qui feraient la fortune et la gloire de vingt générations de peintres ». C'est cette leçon marocaine qu'il



Vue de Tanger prise de la côte, 1858.

s'est efforcé de transmettre au public parisien. Les tableaux de la fin de sa vie, tout en gardant la force et le mouvement des œuvres antérieures, font davantage place à l'émotion et à l'imagination. On admirera particulièrement une « *Vue de Tanger, prise de la côte* » (1858) réalisée à partir d'un croquis de son voyage ainsi qu'une composition étonnante : « *Combat d'Arabes dans les montagnes, ou La Perception de l'impôt arabe* » (1863). Ce tableau, peint l'année même de sa mort, alors qu'il est au bout de ses forces, est une véritable fête pour l'œil. Une phrase, tirée des « *Carnets marocains* », illustre cette exposition : « Dans les grands esprits, la maturité et la vieillesse sont le temps de la grande moisson, l'époque des méditations les plus puissantes. C'est le dernier mot de l'expérience. » ■

La Réunion des musées nationaux a publié, à l'occasion du bicentenaire de la naissance de Delacroix :

– Un CD ROM : Eugène Delacroix, *Le Voyage au Maroc*, carnets de voyage. Coprod. RMN/Les films d'ici, Ima, Arborecence, distrib. Havas édition électronique, français/anglais, 199 F.

– Une cassette : *Le Voyage au Maroc*, par Philippe Degeorges – Coéd. RMN/La sept vidéo, coprod. Ima/Les films d'ici : Paris Première, durée 26 minutes, secam, 119 F.

Repères bibliographiques

Janine de la Hogue

Oran, par *Jean-Jacques Gonzalès*, Séguier, 99 F.

L'auteur, parti très jeune d'Oran, refuse inconsciemment une mémoire qui souvent le blesse. Mais sans qu'il le sache vraiment les souvenirs l'envahissent et font « reculer l'oubli ». Écrit dans une très belle langue, ce texte ne peut se lire sans émotion. Le titre, volontairement neutre et même banal, cache une sorte de travail de deuil où la mémoire refusée cherche un passage et envahit tout comme un torrent vainqueur.

Itinéraire du dernier coopérant français en Algérie, par *Joseph Durand*, L'Harmattan, 80 F.

Voici un livre douloureux, douloureux pour l'auteur qui a vécu cette expérience. Très favorable, au départ, à une « cohabitation » avec les Algériens, Joseph Durand verra son illusion s'envoler au cours des mois et, suprême désillusion, ses propres compatriotes, ses chefs qui lui refusent le poste pourtant bien mérité. Dédié à tous ceux qui « se sont sacrifiés sur l'autel de l'administration » mais aussi à Pierre Claveric et à tous ceux que le « bonheur et le malheur a réunis », l'ouvrage, très sincère, est sympathique.

Jeté sur la terre d'Algérie, par *Suzon Pulicani-Vernier*, Curutchet, 120 F.

L'expression a été employée pour l'aïeul de l'auteur qui a été jugé « bon à être jeté sur la terre d'Algérie » et qui, tout d'abord militaire, a guerroyé à travers le pays, puis est devenu, selon l'expression de Bugeaud, un soldat-laboureur. Sa fille, surnommée l'intrépide Numide, a partagé toutes les épreuves d'une difficile installation et c'est elle qui a raconté à Suzon Pulicani la saga familiale. Enrichie d'une solide documentation, cette histoire d'une famille est un maillon important de l'histoire de la France en Algérie.

Fromentin et l'écriture du désert, par *Guy Barthélémy*, L'Harmattan, 80 F.

Le désert de Fromentin pourrait presque faire sourire les vrais Sahariens si l'écrivain n'était

aussi peintre. Car c'est peut-être cela qui a permis à Fromentin de saisir l'esprit du désert, de le percevoir et d'en restituer les sensations premières. A travers l'étude de Guy Barthélémy, c'est la recherche de Fromentin qui nous est révélée, la recherche d'une différence. L'ouvrage s'adresse plutôt à des spécialistes mais le lecteur « lambda » y trouve de l'intérêt et découvrira un Fromentin inconnu.

Messageries maritimes, paquebots et voyageurs du passé, par *Pierre Patarin*, Ouest-France, 199 F.

Les Messageries Maritimes nous sont moins familières que la Transat ou la Mixte mais certains bateaux ont fréquenté la Méditerranée et nos ports d'Algérie. Pierre Patarin, passionné de paquebots, a rassemblé une documentation merveilleuse, en particulier sur cette compagnie maritime. L'originalité de ce très bel album à l'iconographie somptueuse est de faire présenter les bateaux par des écrivains ayant voyagé sur ces lignes. L'intérêt littéraire se mêle ainsi à la beauté des images.

Albert Camus, citoyen méditerranéen, par *Roger Colozzi*, Barthélémy, Avignon, avant-propos de Georges Hombert, 120 F.

Citoyen méditerranéen, quel beau titre ! Roger Colozzi met dans ces mots tout l'amour pour son pays qu'il a dû quitter, toute l'admiration et la tendresse qu'il porte à Camus. Les nombreuses citations de l'œuvre de Camus nous le font voir souvent avec d'autres yeux. Puis Roger Colozzi nous invite à le suivre dans une sorte de carnet de bord : *Le Maître au plus près* où la Méditerranée a toute sa place. On sait l'importance que Camus a donnée dans son œuvre à cette mer qu'il a aimée comme un être vivant. L'ouvrage est fort intéressant.

Le roman du Sahara, par *Marcel Langel*, collection Le Nadir, Balland, 115 F.

Encore le Sahara dans ce livre, écrit sous une forme romanesque peut-être plus libre dans son expres-

sion. Ici, c'est sous l'angle historique qu'est abordé le problème du désert. Mais cela permet à l'auteur d'introduire le thème de l'amitié à travers même des relations pas toujours faciles entre les « fils des nuages » et les Européens.

OAS, par *Arnaud Déroulède*, Jean Curutchet, 145 F.

En sous-titre : étude d'une organisation clandestine. Né en 1961, l'auteur ne peut, en aucun cas, être un témoin. Mais cet ouvrage est le fruit de plus de six ans de recherches documentaires, de rencontres avec d'anciens membres de l'OAS, de personnes ayant participé à la lutte anti-OAS, de journalistes, de magistrats etc. L'étude est très complète et semble bien objective : raisons de la révolte, constitution et structuration. Arnaud Déroulède raconte ensuite ces quelques mois (un an et demi tout au plus) qui ont fait trembler les dirigeants politiques. Excellent dossier à lire et à méditer.

Mon Combat pour l'Algérie française, par *Joe Ortiz*, préface Anne Cazals, Jean Curutchet, 135 F.

Écrit en exil, cet ouvrage se base sur les notes que Joe Ortiz a écrites jour après jour, entre 1954 et 1962. Son mérite est de raconter ce qu'il a vécu, d'être d'une franchise parfois difficile et, s'il n'a pas participé à tous les actes de la vie de l'OAS, de donner son jugement d'une manière souvent abrupte mais toujours franche. Intéressant témoignage d'un acteur du drame algérien.

Nouvelles Tunisiennes, par *Maurice Valentin*, Français d'ailleurs, Le Belvédère, av. M. Carrieu, 34000 Montpellier. Dessins d'Henriette Tommy Martin.

A partir de souvenirs d'enfance, très vivaces, l'auteur brosse un tableau alerte des familles qui vivaient à l'est de Tunis, dans ces banlieues face au Bou Kornine, près de Sidi Bou Saïd qui n'était pas encore un haut lieu du tourisme. Ces textes qui donnent des nouvelles de tout ce peuple mélangé, arabes, juifs, chrétiens sont fort plaisants et réjouissent en particulier ceux qui ont vécu ces instants.

L'Épopée algérienne, par *René Coulet du Gard*, Illustrations Régine Tierney, éditions des Deux Mondes, 100 F.

L'auteur dit lui-même de son livre que c'est un testament qu'il faut lire « à cœur ouvert et accepter

une petite part de *mea culpa* pour avoir été si modeste dans notre aventure algérienne qui dura cent trente-deux ans ». Et aussi : « Moi qui priais rarement, je me suis vu inventer des prières afin que la paix puisse revenir sur cette terre généreuse et incomprise ».

Sous une forme poétique, l'auteur évoque certains moments de l'histoire de l'Algérie qu'il a connue et forme des vœux, un espoir en la paix et la fraternité. Nous publierons certains de ces poèmes dans de prochains numéros.

Des souris comme des hommes, par *Marie-Claude Dussau-Pascal*, Jean Curutchet, 90 F.

Du château de Versailles au Cap Kennedy, une famille de souris vit des aventures incroyables. Certaines vont même, paraît-il, s'embarquer en 1830 pour l'Algérie (mais ce n'est qu'une allusion, nous ignorons ce qu'elles y ont fait!).

Au-delà de la fable pour les jeunes, on peut y trouver matière à réflexion.

L'enfant de la rivière d'argent, par *Pierre Souyris*, chez l'auteur BPM, 34380 Saint-Martin de Londres, 120 F port compris.

L'argent de cette rivière, c'est l'argile blanchâtre que l'auteur, en poète, a transformée au gré de son inspiration. On pourrait dire de cet ouvrage que c'est une autobiographie nourrie de rêves. Blida, Oued Fodda, Maison-Carrée et Alger sont les jalons de son enfance tout entière tournée, tendue vers la poésie. Le lycée pour lui est une prison, l'amitié le sauve un temps mais l'atmosphère familiale est si triste qu'il lui faut s'en évader. Ce sera dans les mots qu'il trouvera son salut après une saison en enfer, l'enfer de la drogue. Pierre Souyris est spécialiste de philologie et de linguistique. C'est dire si les mots lui sont familiers.

Douce colonie aux souvenirs amers, par *Raymond Barachini*, La Pensée universelle, 61 F.

Emigré italien, le père de l'auteur a réussi, malgré les difficultés, à créer un atelier d'ébénisterie à Alger. Mais la malchance va s'acharner sur une famille qui semblait pourtant sur la voie du succès. Le père ne pourra pas supporter cette vie gâchée et se suicide. Le drame politique de l'Algérie contraint la famille à l'exil. L'auteur raconte son combat, le courage dont il lui faut faire preuve. Mais toujours l'espoir le soutient.

Djebel Amour, Djebel Amer, par *Le contre-amiral Heger*, préface du général Bigeard, Presses de la Cité, 130 F.

Les hélicoptères marins en Algérie sauront merveilleusement s'adapter aux conditions très difficiles du djebel. L'auteur raconte différentes actions accomplies par ces hommes qui n'hésitaient jamais à prendre d'énormes risques pour aller chercher des blessés ou pour sauver la vie des camarades qui se battaient au sol. L'auteur, le contre-amiral Heger a participé à la plupart des missions opérationnelles de la Marine depuis 1969. Il a effectué de patientes recherches documentaires et recueilli des témoignages auprès de ces hommes hors du commun.

Résidents généraux de France en Tunisie... ces mal aimés, par *François Arnoulet*, Narration éditions, 130 F.

« Le propos de cette étude consiste en la découverte de certains résidents, reflets de leur époque et du climat politique du moment au travers de leurs réalisations et de leurs écrits. Placés dans une position souvent difficile, entre un gouvernement républicain et une administration beylicale, entre des Français résidents et des Tunisiens indigènes, ils essayeront de composer, en maintenant la fragile équilibre du système protecteur ». L'auteur, qui a résidé trente ans en Tunisie et y a exercé la médecine durant douze ans, donne ici une analyse intelligente et impartiale du délicat problème du protectorat.

A commander au docteur Arnoulet, route de Saint-Canadet, 13100 Aix-en-Provence.

Les Déracinés, Actes du colloque, centre universitaire méditerranéen, sous la direction de Josseline Revel-Mouroz, Centre d'études Pied-Noir, Nice, 60 F.

Les 12 et 13 avril 1996 avait lieu, au centre universitaire méditerranéen de Nice, un colloque qui réunissait, sous le thème du déracinement, des personnalités très diverses, expériences personnelles, travaux universitaires, réflexions philosophiques, humaines et sociales. De larges extraits des travaux du colloque nous sont proposés ici dans leur diversité. A signaler que le problème des harkis n'est pas traité de manière isolée mais dans un contexte de déracinement lié à celui des Pieds-Noirs.

Josseline Revel-Mouroz qui dirigeait ces travaux nous promet la tenue d'un autre colloque consacré à la « Réécriture de l'histoire ». Nous suivrons avec intérêt cette entreprise.

Interdit aux chiens et aux Français, par *Jean Brune*, Editions Atlantis, Geltendarfer, Str. 17. D-86316, Friedberg, Deutschland, collection France-Algérie, 85 F + 15 F, franco à partir de deux ouvrages. Cet ouvrage est une réédition intégrale du texte de 1967. Jean Brune, après une préface où il se confie plus qu'il ne l'a déjà fait, raconte, à sa manière admirable, les événements en Algérie jusqu'au drame final.

Deux autres ouvrages ont paru, dans la même collection que poursuit un jeune universitaire allemand, Wolf Albes, un travail entrepris pour rendre hommage à Jean Brune, ce merveilleux écrivain, trop méconnu même de ses amis.

Lettre à un maudit a été publié dans le même ouvrage que le précédent dans la première édition de la Table Ronde. C'est une sorte d'appel à la réconciliation. Nous en reparlerons plus longuement.

Un autre texte vient de paraître dans les mêmes éditions : *Aventures prodigieuses de Georges Untel en Algérie algérienne*, aventures d'un Pied-Noir, un colon irréductible qui a cru aux processus mais n'a pu se faire à l'Algérie algérienne.

En souscription : **Fromentin ben Tadjena, Le Dabra**. Pour tous renseignements, s'adresser à Luc Tricou, U Carubellu, 20260 Calvi.

Comme dirait le Canard Enchaîné, pan sur le bec.

Histoires de Bougie. Une erreur m'a fait attribuer ce superbe ouvrage à César Comolli. Mais naturellement, c'est Yvan Comolli, le fils de ce César qui en est l'auteur. Qu'il veuille bien me pardonner cette étourderie. Voir en page 15 l'article sur la famille Schiaffino, tiré de cet album, une mine pour les chercheurs et un plaisir pour les amoureux de Bougie dont j'ai été dès mon enfance.

Journal de route de Marcel Ruault, 45 F, *Carnet de route du docteur Graindorge*, 100 F, deux ouvrages que nous avons présentés dans le numéro 15 sans donner l'adresse de l'auteur, Maxime Rousselle, chez qui commander les livres, 140 rue Vieille Tour, 33400 Talence

Paroles de pêche

Jean-Jacques Gonzalès

Se souvenir quand la mémoire est fragile, c'est faire appel à l'imagination en une reconstruction hasardeuse. Jean-Jacques Gonzalès, né à Oran en 1950, quitte sa ville natale en 1962. C'est en France qu'il apprendra, qu'il pensera inventer des souvenirs. En réalité, la mémoire l'envahit et l'oubli, ce temps sans époque, recule. Il a consigné dans un livre attachant cette approche de la mémoire et nous a autorisés à le suivre, le long du littoral oranais, un jour de pêche avec son père.



Je me sentais alors condamné à me souvenir, à me souvenir de l'époque où je n'avais pas peur, pour oublier cette horreur inhumaine du neutre.

La place d'Armes, la rampe Valès, le stade Lyautey où j'étreignais mes muscles, le théâtre de Verdure où je n'avais encore jamais mis les pieds, la plongée vers le vieux port, les odeurs de mazout, de goudrons, les rugissements de la moto, la route de la corniche et l'éblouissement de la mer qui fait éclater la masse de la falaise en pierres grises, rêches, coupantes et poussiéreuses, les flonflons de la kermesse du patronage, les voix déformées des haut-parleurs déversant leurs annonces, la foule grouillante et joyeuse, la route qui continue, le vent qui siffle sur les oreilles, et à nouveau la mer, les noms qui

reviennent, qui s'engouffrent : Monte-Christo, Sainte-Clotilde, La Marsa, Mers-el-Kebir, le rocher de la Vieille, Bouisseville, Trouville, Aïn-el-Turk, Le Cap Falcon, Bou-Sfer, Bomo-plage et, au loin, à la fin de la route, les Andalouses, vastes plages encore désertes. Puis,



Oran : la corniche vue de Monte-Cristo

encore plus loin, hors du regard, Sassel, lieu des pêches miraculeuses.

Tout cela s'entrechoquait, en vrac, pêle-mêle, pour me sauver. Le départ à l'aube à peine naissante, la légère nausée des réveils trop matinaux, le goût du café sur la langue encore pâteuse, puis le soleil, inoffensif, qui nous attendait sur la route pour commencer à se montrer. Il faisait frais et nous pouvions encore le regarder en face. Plein est, nous roulions, nous nous précipitions vers lui.

La mer n'était pas donnée, elle était seulement promise.

Au nord, sur le côté droit de notre corps, celui qui recevait la fraîcheur, au bas de la falaise, elle rongea le sable en déplaçant le varech, les odeurs maritimes s'exhalèrent et montèrent des profondeurs visibles, à notre portée. Sur notre moto, nous les parcourions, comme un paysage, en allant au devant d'elles, pour, aussitôt, les repousser derrière nous, toujours en route vers les couleurs changeantes qui sourdaient devant nous, par-dessus l'horizon solide et frais. Une géographie complète se laissait entrevoir où les odeurs traçaient les parcours qui, à leur tour, s'ouvraient sur de nouvelles senteurs où se mêlaient le sable, la mer, les goudrons, la terre encore humide, le vent et la future chaleur des pierres.

Les cabanons, les villas aux fenêtres encore fermées, préparaient la grande levée du phare blanc au Cap Falcon, et le tournant plein sud, vers les criques. La corbeille de vendange tressautait dans mon dos, bientôt elle sera pleine de poissons de toutes tailles : sards, « salpas », « doblades », « rascasses », « gabotes », mulets, pajots, peut-être un mérou, si la chance était là, de varech humide pour les conserver au frais, de sel et de petits crabes emportés par hasard.

Les roseaux, dressés vers le ciel, se pliaient sous l'assaut de la vitesse, comme des hampes de drapeaux ou des lances de chevaliers moyenâgeux, prêtes à l'assaut. Entre mer et montagne, un soleil frais devant nous, nous foncions tous les deux vers le miracle.

Le miracle, mon père savait le préparer. D'abord les roseaux : bien les choisir, souples pour la pêche aux petits, plus rigides, plus longs, plus lourds pour aller chercher les gros. Puis il

fallait creuser patiemment leur âme avec une aiguille en la faisant ricocher inlassablement sur les nœuds intérieurs jusqu'au perçage, passer le fil de Nylon, le faire sortir près du manche à bonne hauteur pour que la tenue soit bien assurée, gage du bon coup de poignet qui assurera la prise au moment voulu. Mais, surtout, la qualité de l'appât était décisive. Sa préparation s'apparentait à une alchimie secrète et mystérieuse que chaque pêcheur digne de ce nom prétendait détenir. Mon père n'y échappait pas.



Arzew : le phare.

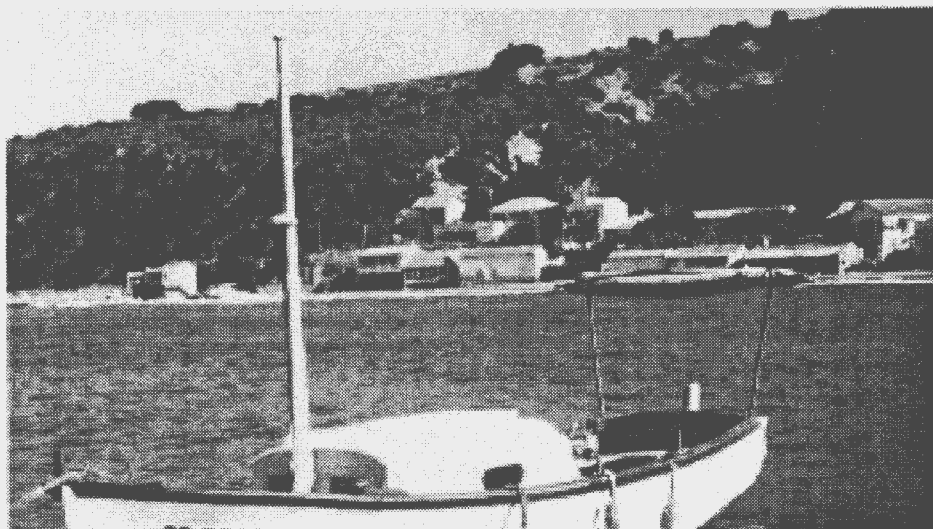
Pour préparer le « promèdege », c'était le nom que nous lui donnions, mon père récoltait toutes sortes de fromages, pourris à point, du pain bien rassis et quelques autres ingrédients, sur lesquels il gardait le silence. Cette fabuleuse mixture mûrissait lentement au fond du jardin dans un énorme baril d'huile en fer. Une odeur innommable, issue de cet abîme de puanteur, se dégageait inexorablement et obligeait les passants à faire un détour salvateur et écœuré.

Un jour, sous l'assaut implacable du soleil d'été, le baril avait explosé, la fermentation était arrivée à son comble. Une odeur nouvelle, âcre, chaude et puissante avait envahi notre jardin et probablement une bonne partie de la rue, à notre grand bonheur, à la fureur impuissante de notre mère et au sourire en coin de notre père.

Le jeté du « promèdege » était le secret du miracle de la pêche. D'abord on le lançait en pluie fine, il descendait lentement en se déployant en nuage à travers l'eau transparente. Sa dissémination régulière et homogène était signe d'une rigoureuse préparation, d'un dosage réussi et déjà la promesse d'une bonne pêche.

Première attente, surtout ne pas mettre en place tout de suite le roseau, laisser les poissons venir et goûter aux prémices du dernier festin. Le moment venu, une petite boule soigneusement roulée était accrochée à l'hameçon et on lançait la ligne.

Nos yeux, mi fermés, clignant sous l'assaut de la réverbération intense, « fixaient jusqu'à l'hypnose » le bouchon dansant sur l'eau. Nos corps, désormais indifférents à la chaleur, à la rugosité des rochers, à toute atteinte de l'extérieur, s'oubliaient.



Oran : la plage des corailleurs.

Un frémissement; pas tout de suite, attendre. Goûter le prélude, ne rien précipiter.

Un deuxième frémissement plus profond, plus définitif; aspiré par les profondeurs, le bouchon disparaît, tendu entre le haut et le bas, la vibration du fond parcourt mon bras comme un influx nerveux, se prolonge dans la matière tendue du roseau, revient dans ma colonne vertébrale. L'équilibre se noue une fraction de seconde, le temps se coagule, la gorge se serre – rompre ce lien – la décision est vertigineuse.

Il faut vaincre l'aspiration de la mer, s'aider de la flexibilité du roseau, de l'inertie de ses fibres, combattre son impatience, respecter la fragilité du poisson pour être récompensé et cette chimie se réalise, malgré nous, dans le geste des pêcheurs que nous sommes tout entiers, à ce moment-là. ■

Jean-Jacques GONZALÈS, *Oran*, Séguier.

De Noria en séguia

Marcel Pouget est un poète et nous avons apprécié, en particulier, ses Chants d'Alger, mais il a aussi entrepris une œuvre immense, une anthologie encyclopédique des mots et expressions utilisés en Afrique du Nord. Nous avons eu le privilège d'en lire quelques pages. Aujourd'hui, nous vous offrons, comme introduction à vos vacances, deux mots très évocateurs, la noria et la séguia et tout aussitôt, vous entendez l'eau couler, vous en sentez la fraîcheur.

Noria

Machine hydraulique à godets, pour remonter l'eau des puits. Les norias étaient mues traditionnellement par des animaux : âne, cheval, mulet, chameau dans le sud et au Sahara et, plus récemment, par des moteurs à essence, à mazout ou électrique.

"On les voit dans tous les jardins d'Espagne et du Maroc, ces norias dont le grincement est un des bruits de la terre africaine".

J. et J. Tharaud, *Rabat*.

"Es Signor aperçut sur le sentier de la noria un vieillard plus haut que le citronnier et qui lui souriait".

Laurent Ropa, *Le Chant de la noria*.

Sens dérivé : tourner en parlant de gens, d'une foule qui tourne autour d'un kiosque à musique par exemple.

"De nouveaux curieux abandonnent la "noria" et viennent voir ce qui se passe en face".

Paul Achard, *Salaouetches. Place el caball*.

Seguia

Dans les jardins potagers, entourant les mechtas, les fermes, les habitations, dans les oasis, ruisseau d'irrigation.

"La noria grinçait, en un bruit familier,

"Et l'eau des séguias coulait en un murmure,

"Imbibant lentement la terre sèche et dure

"A l'ombre des vergers, au toit hospitalier".

Marcel Pouget, *Chants d'Alger, Irrigation*.

"Valprévert avait rassemblé son peloton à la bordure ouest de la palmeraie poudreuse, où courait les séguias d'eau vive".

Roger Frison-Roche, *La Montagne aux écritures*.